

TÅGSTRATEGI NORRTÅG

2021-09-28



Norrtågland

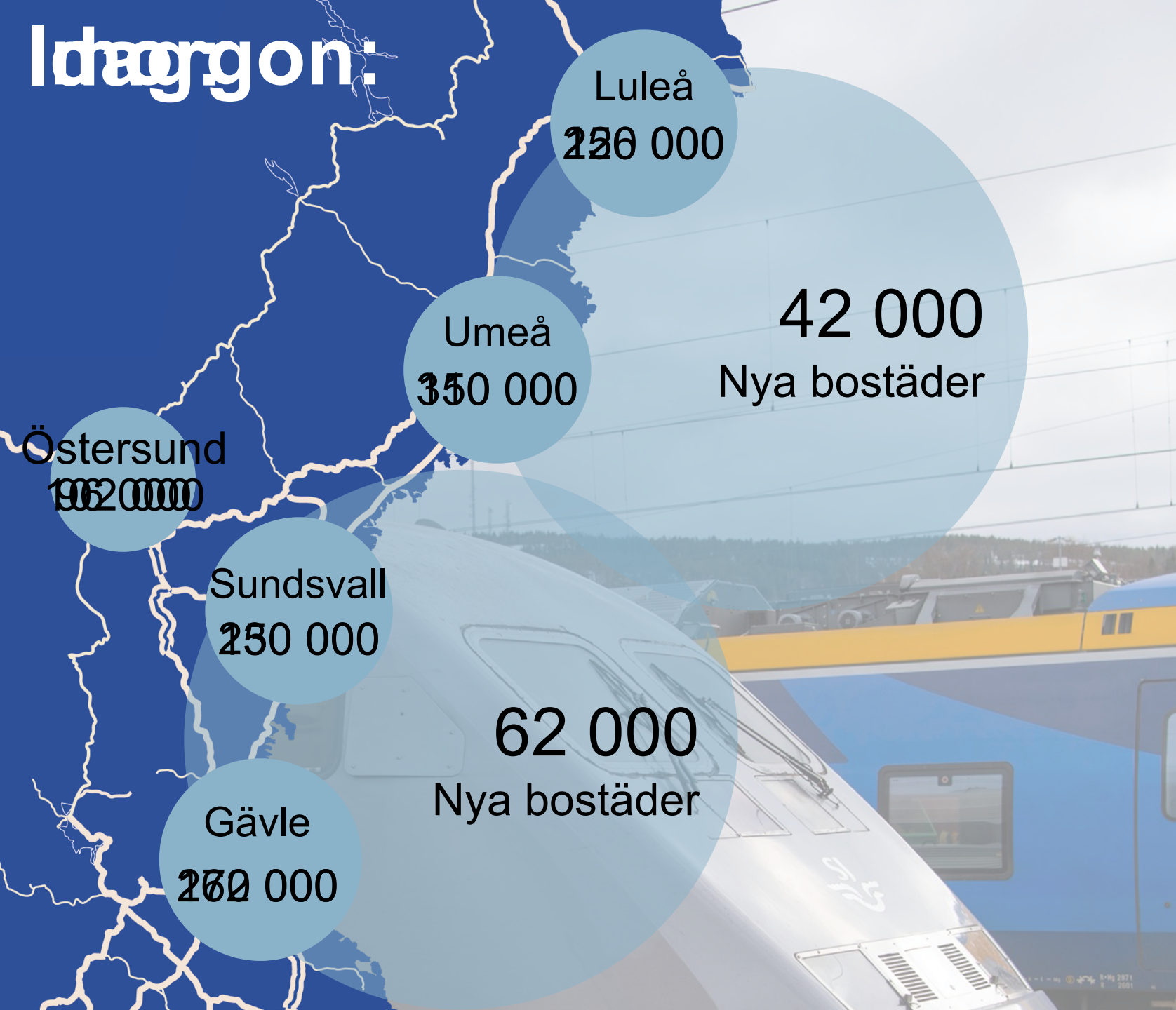
FRAMTIDEN ÄR NÄRA

- Halverad restid Luleå–Sundsvall–Stockholm, med 250 km/h (?) och taktidtabell, redan 2035?
- Meråkerbanan elektrifierad och rustad, under 2 h Östersund–Sundsvall och som lägst timmestrafik, redan 2025?
- Elektrifiering Finland – Luleå-Uleåborg 3,5 h med anknytningar norr, söder, väst och öst, redan 2023?
- Vad händer när kustjärnvägen blir färdigbyggd?

DETTA GER HELT ANDRA FÖRUTSÄTTNINGAR ATT TA SUCCÉN MED BOTNIABANAN TILL NÄSTA NIVÅ



Idagron:



Nya bostäder



TÅGSTRATEGI MED REGIONERNA

Varför trafikeringsstrategi?

Norrtågland står inför stora utvecklingssteg (600 miljarder i investeringar, halverad restid etc.)

Norrtåg har trafikerat i 10 år, resandet och trafiken utvecklas

Fordon är 10-25 år – behov anskaffning fordon och utbyte av fordon 2025-2035

Ny upphandling av operatör 2025 och 2035

→ behov av fördjupad kunskap för att visa på handlingsalternativ inför kommande beslut

Innehåll och frågeställningar:

- Utveckling i Norrtågland
- Analys av olika framtida trafikeringsalternativ
 - Resandeprognoser för olika alternativ
- Framtida fordonsbehov och anskaffningsstrategier
- Förslag till tågstrategi för Norrtågland 2035

VISION, POSITION & AFFÄRSIDÉ

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 byta mellan tåg och buss. **Hela resan** kan göras på en och samma biljett oavsett var den börjar eller slutar i Norrland, Norrlandsresan.



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.



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.

- ✓ Regionförstoring
- ✓ Hållbart resande

SCENARIO INFRASTRUKTUR OCH TRAFIK

2025

Station Näliden invigd
Station Östersund V återinvigd
Trondheim-Storlien och Haparanda-
Kemi elektrifierade
Station Bollstabruk och Kiruna C
invigd, dubbla perronger Kramfors
Erikslund ny dragning, dubbelspår
Umeå Ö-C
Lycksele-Hällnäs elektrifierad
Ådalsbanan etapp 1 NN-NN

2029

Norrbotniabanan etapp 1
Skellefteå-Umeå
Dubbelspår Boden-Luleå klar
Hela kusten 250 km/h
Ådalsbanan etapp 2 Härnösand-
Sundsvall
Linjerätning Stöde-Vattjom

2034

Norrbotniabanan etapp 2
Luleå-Umeå
Ådalsbanan etapp 3 Ny bana
Kramfors-Sundsvall



2021

Haparanda-Luleå

2025

Takttrafik varje timme Östersund-
Sundsvall och Umeå-Sundsvall
Halvtimmestrafik Vännäs-Övik
Pendel Umeå-Holmsund
Oulu-Luleå 3 timmar
Dubbelriktad trafik Lycksele
Direktåg Trondheim 3 dt

2029

Direktåg Gävle-Ånge X-Trafik
Ny linje Skellefteå-Umeå
Vindeln-Älvsbyn läggs ner
Pendel Älvsbyn-Luleå
Pendeltåg Gällivare-Kiruna
Östersund-Sundsvall 2 timmar
Direktåg Östersund-Umeå

2034

Ny linje Luleå-Skellefteå

PROCESS OCH BESLUT



MEGATRENDER ATT FÖRHÅLLA OSS TILL

MILJÖ- OCH KLIMAT- FÖRÄNDRINGAR

Det globala klimatet blir allt varmare på grund av utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser. Starkast blir effekten i norra Sverige.

DEMOGRAFISKA FÖRÄNDRINGAR

Befolkningen växer när människor blir allt äldre och friskare. Ökad inflyttning till städer och förflyttning över nationsgränser.

DIGITALISERING OCH TEKNISK UTVECKLING

Digitaliseringen påverkar vårt sätt att arbeta, leva och samhällsutvecklingen i stort. Nya hållbara lösningar på världens stora utmaningar.

GLOBALISERING

Globaliseringen har minskat avstånden och förändrat människors sätt att leva och röra sig. Fortsatt ökad rörlighet av varor, tjänster, kapital och information.

GLOBALA MEGATRENDER

	Miljö- och klimatförändringar	Demografiska förändringar	Digitalisering och teknisk utveckling	X
Beskrivning	• Krav på snabb omställning av hela samhället • Stor efterfrågan på den gröna energi som finns i norra Sverige och de råvarubaserade produkter som produceras här. • Nyindustrialisering i norra Sverige • Extremväder påverkar infrastrukturen	• Åldrande befolkning i utvecklade ekonomier • Växande befolkning globalt • Ökad migration till följd av klimatförändringar och fortsatt oro • Förändrade behov kopplat till arbete och boplat, ökad flexibilitet • Ökad utflyttning från storstadsregioner	• Effektivare arbetssätt – mindre resurser • Automatisering • AI • Tjänster på distans • Ny affärslösningar • Ökad sårbarhet - säkerhet • Kompetensutveckling	
Inverkan på Norrtågland, Kollektivtrafik, Norrtåg				
Norrtåg AB:s svar				

FAKTORER ATT FÖRHÅLLA OSS TILL

Faktorer	Infrastruktur	Marknad	Finansierings- förutsättningar	X
Beskrivning	• Investeringar i ny järnväg - Norrbotniabanan, Ådalsbanan - Sammankoppling Norge/Finland • Snabbare tågtrafik - 250 km längs norrlandskusten • Ökande godstrafik • Eftersläpande underhåll	• Låg marknadsandel för kollektivtrafiken • Snabb omställning till fossilfria bilresor • Stark befolkningstillväxt i vissa områden • Minskat resande med flyg • Stort behov av kompetensförsörjning i både offentlig och privat sektor • Stark tillväxt inom besöksnäringen i Norrtågland		
Inverkan på Norrtågssystemet /Kollektivtrafik	• Förbättrad restid och omloppstid • Kapacitetsbrister • Nya marknader öppnas • Förbättrad konkurrenskraft jmf bil	• Kraftig ökning av resande med tåg till och från Norrtågland • Ökat resande med tåg i starka stråk ger ökat resande i anslutande stråk • Ökat behov av arbets- och tjänsteresor inom Norrtågland • Ökat behov av resor till och från utbildningsplatser i större orter i Norrtågland • Ökat internationellt resande • Ökad efterfrågan på fritids- och nöjesresor i och till Norrtågland		
Norrtåg AB:s svar				

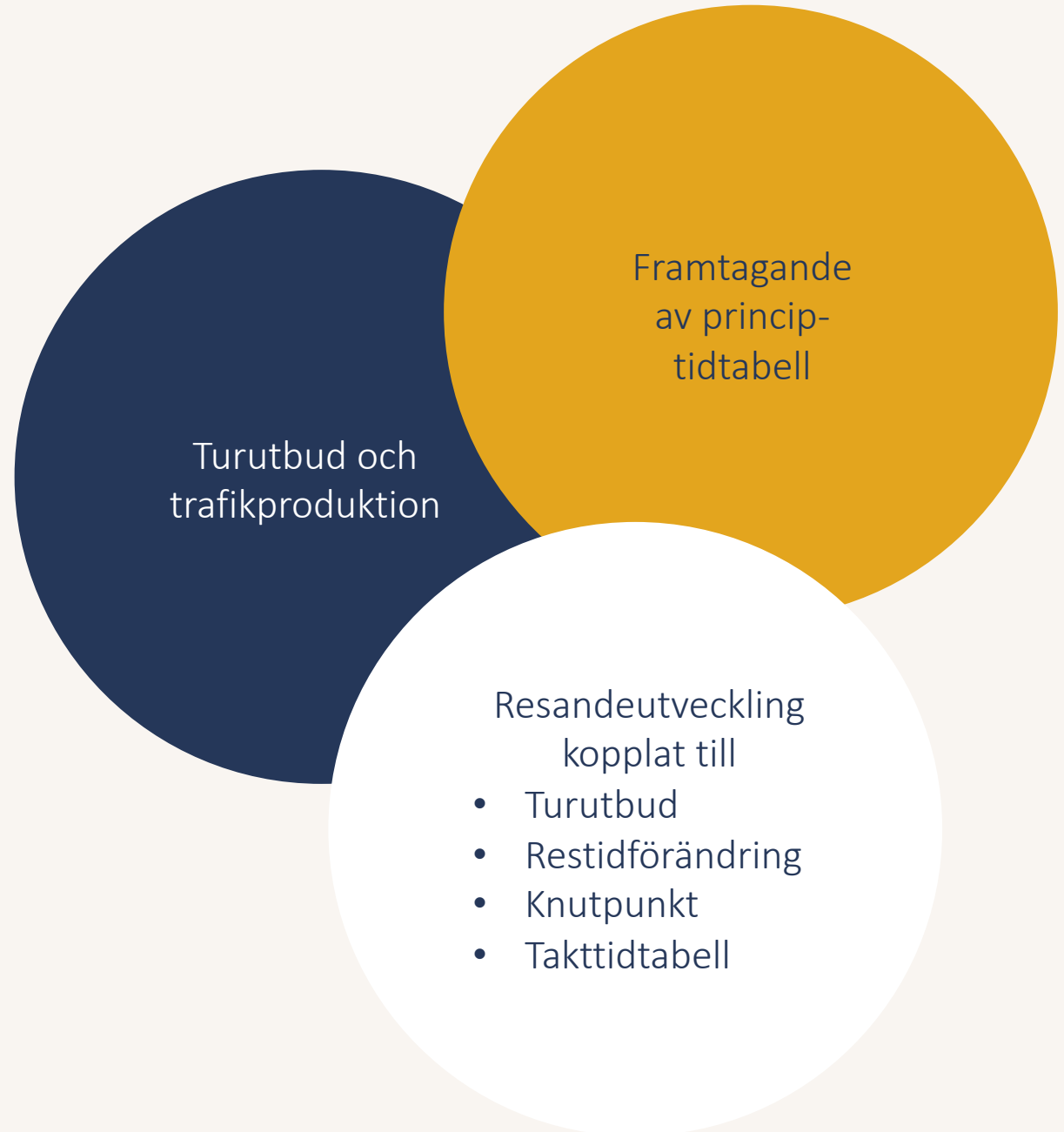
UTMANINGAR

Faktorer	Pandemi	Kompetensförsörjning	X	Y
Beskrivning				
Inverkan på Norrtågssystemet /Kollektivtrafik				
Norrtåg AB:s svar				

Metodik

Trafikeringsutredning

- Syftet med utredningarna är att visa på vad olika alternativ ger för konsekvenser för resande
- Identifiera infrastrukturåtgärder
- Dimensionerande fordon
- Prognos för trafikekonomi utifrån olika utredningsalternativ

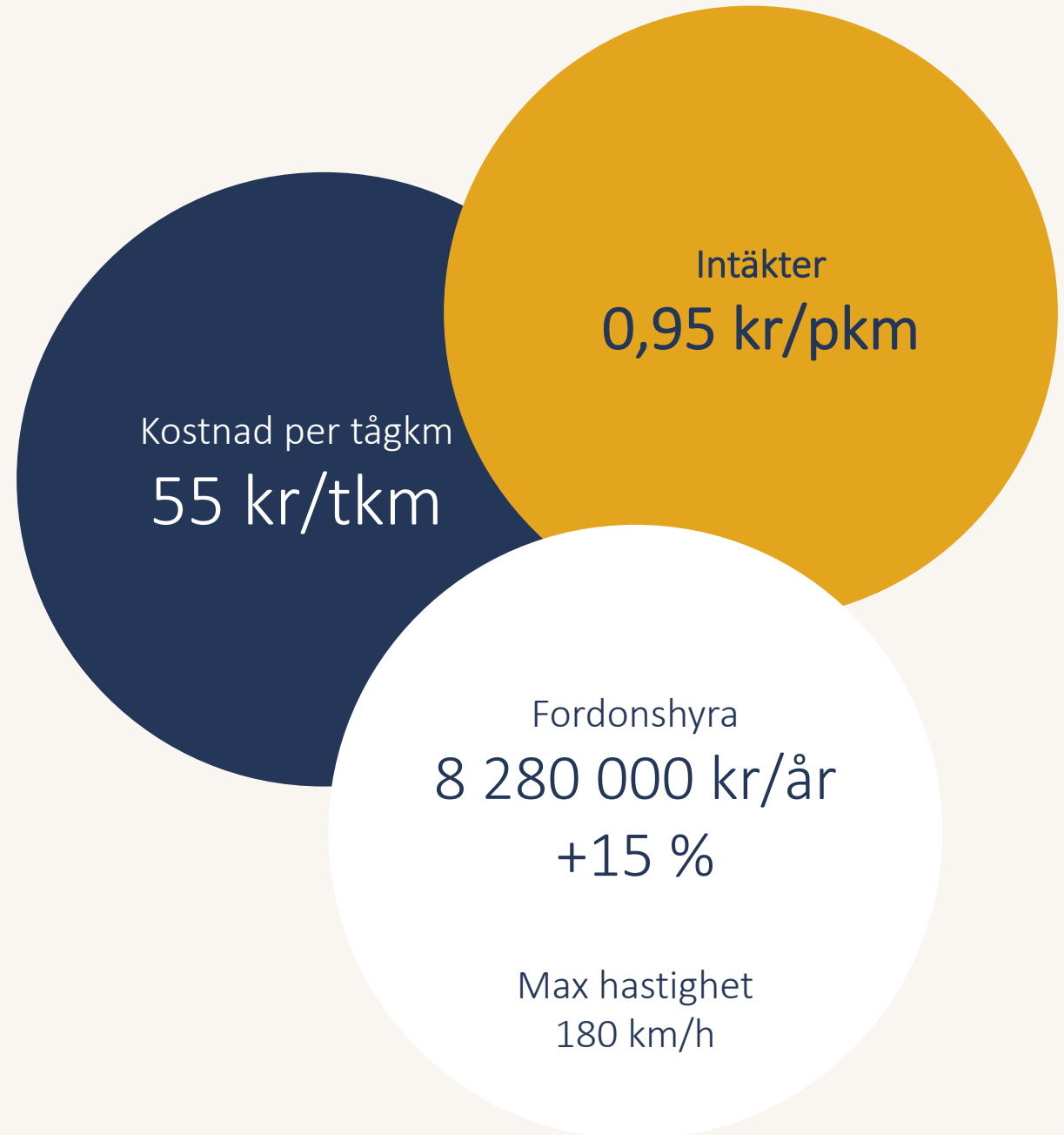


Trafikekonomi

Olika trafiklösningar ger olika effekter på trafikekonomi och fordonsbehov

- + Intäkter per personkm (2020 års prisläge)
 - Trafikkostnad per produktionskm (2021)
 - Fordonshyra + reservfordon (2021)
- = Trafikekonomi

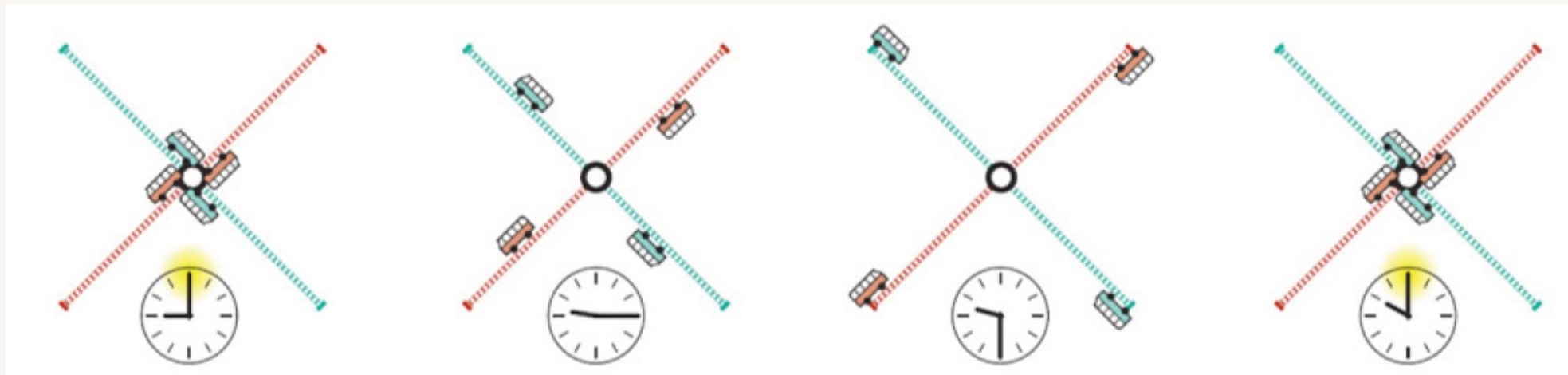
Kostnadstäckningsgrad



Takttidtabell

Ökar järnvägskapaciteten och planeringsstabiliteten

- ✓ Identiska avgångar
 - ✓ Identiska ankomster
 - ✓ Identiska restider
 - ✓ Knutpunkter för byten
- +10-15 procentiga resandeökningar
→ Knutpunktsupplägg - resandeökning



Metodik

Marknadsanalys



MITTBANAN

Timmestrafik och direkttrafik Norge

Trafikutredningar:

- Förtätning Östersund-Sundsvall
 - Trafik Åredalen-Östersund
 - Trafiklösning efter norsk elektrifiering 2024
 - Ånge-Ljusdal
 - Östersund-Sollefteå-Umeå
 - Inlandsbanan
-
- Viktiga frågor kring kommersiell trafik, nattåg, expresstrafik, effekter av förbättrad infrastruktur, tåg till/från Stockholm, infrastruktur Erikslund, Näliden, Östersund C



jämförelse

5 eller 4 dimensionerande fordon

Principitidtabeller har tagits fram utifrån utredningsalternativet med 4 dimensionerande fordon och med två varianter (A och B). Trafikupplägget har analyserats utifrån resande och trafikekonomi. Infrastrukturförutsättningar antas gälla likt utredningsalternativet med 5 dimensionerande fordon ovan.

Lösningen antas kunna genomföras kring T25.



Trivector

Restidsjämförelse Östersund – Sundsvall

- Bil nuläge: 2 h 30 min
- Regionaltåg nuläge: 2 h 30 min
- Regionaltåg T21: 2 h 26 min
- Regionaltåg förslag T25: 2 h 12 min
- Expresståg förslag T25: 1 h 59 min



Alternativ 3

(presenterat på avstämningsmöte 2020-10-14)

Princip tidtabell med 5 dimensionerande fordon

	4 Ny	2 Flyttad	5 Ny	1	3	2	1	4 Ny	3	2	5 Ny	1 Flyttad	4 Flyttad	3 Ny
Ös		5.40	6.40	7.40	9.40	11.40	13.40	14.40	15.40	16.40	17.40	18.40	19.40	21.40
Åg	5.41	6.41	7.41	8.41	10.41	12.41	14.41	15.41	16.41	17.41	18.41	19.41	20.41	22.41
Suc	6.52	7.52	8.52	9.52	11.52	13.52	15.52	16.52	17.52	18.52	19.52	20.52	21.52	

	5 Ny	1	3	4 Ny	2	1	3	2	5 Ny	1 Flyttad	4 Ny	3	2	4 Ny
Suc		5.08	6.08	7.08	8.08	10.08	12.08	14.08	15.08	16.08	17.08	18.08	20.08	22.08
Åg	5.20	6.20	7.20	8.20	9.20	11.20	13.20	15.20	16.20	17.20	18.20	19.20	21.20	23.20
Ös	6.20	7.20	8.20	9.20	10.20	12.20	14.20	16.20	17.20	18.20	19.20	20.20	22.20	

Alternativ 3, men med endast 4 tågsätt (variant a)

Princip tidtabell, optimerad t/fr Östersund

		2	4	1	3	2	1		3	2	4	1	3	
Ös		5.40	6.40	7.40	9.40	11.40	13.40	14.40	15.40	16.40	17.40	18.40	20.40	21.40
Åg	5.41	6.41	7.41	8.41	10.41	12.41	14.41	15.41	16.41	17.41	18.41	19.41	21.41	22.41
Suc	6.52	7.52	8.52	9.52	11.52	13.52	15.52	16.52	17.52	18.52	19.52	20.52	22.52	

	4	1	3		2	1	3	2	4	1		3	4	1
Suc		5.08	6.08	7.08	8.08	10.08	12.08	14.08	15.08	16.08	17.08	18.08	20.08	22.08
Åg	5.20	6.20	7.20	8.20	9.20	11.20	13.20	15.20	16.20	17.20	18.20	19.20	21.20	23.20
Ös	6.20	7.20	8.20	9.20	10.20	12.20	14.20	16.20	17.20	18.20	19.20	20.20	22.20	

Alternativ 3, men med endast 4 tågsätt (variant B)

Princip tidtabell, optimerad t/fr Sundsvall

	1	3	4	2	1	3	2		1	3		2	4	1
Ös		5.40	6.40	7.40	9.40	11.40	13.40	14.40	15.40	16.40	17.40	18.40	19.40	21.40
Åg	4.51	6.41	7.41	8.41	10.41	12.41	14.41	15.41	16.41	17.41	18.41	19.41	20.41	22.41
Suc	6.02	7.52	8.52	9.52	11.52	13.52	15.52	16.52	17.52	18.52	19.52	20.52	21.52	

	4	2	1		3	2	1	3		2	4	1	3	4
Suc		5.08	6.08	7.08	8.08	10.08	12.08	14.08	15.08	16.08	17.08	18.08	20.08	22.08
Åg	5.20	6.20	7.20	8.20	9.20	11.20	13.20	15.20	16.20	17.20	18.20	19.20	21.20	23.20
Ös	6.20	7.20	8.20	9.20	10.20	12.20	14.20	16.20	17.20	18.20	19.20	20.20	22.20	

Nyckeltal - resor & ekonomi									
Sträckning	Total resandeökning	Resor	Tågkm	Pkm	Rörliga kostnader	Kapitalkostnader	Intäkter	Resultat	Kostnadstäckning
Suc - Ös JA 2019 (Nuläge)		360 226	1 101 750	37 804 266	48 477 000 kr	13 500 000 kr	28 353 200 kr	- 33 623 800 kr	46%
Suc - Ös JA 2030 (2 % ökning/år)	22%	439 114	1 101 750	46 083 190	48 477 000 kr	13 500 000 kr	34 562 392 kr	- 27 414 608 kr	56%
Suc - Ös UA 5 tågsätt 2030	121%	795 833	1 626 300	83 519 326	71 557 200 kr	22 500 000 kr	62 639 495 kr	- 31 417 705 kr	67%
Suc - Ös UA 4 tågsätt fokus Ös 2030	78%	640 996	1 431 300	67 269 838	62 977 200 kr	18 000 000 kr	50 452 378 kr	- 30 524 822 kr	62%
Suc - Ös UA 4 tågsätt fokus Suc 2030	68%	603 474	1 431 300	63 332 098	62 977 200 kr	18 000 000 kr	47 499 073 kr	- 33 478 127 kr	59%

Jämförelse alla
utredningsalternativ

- 5 tågsätt – Bäst kostnadstäckningsgrad
- 4 tågsätt fokus Östersund - Lägst underskottsökning



KUSTSTRÅKET

Norrbotniabanan och Ådalsbanan byggs och banans hastighet blir 250 km/h

Trafikutredningar:

- Strategi; timmestrafik hela kusten; Sundsvall-Umeå-Luleå; 200-250 km/h
 - Utvecklad trafik Umeå-Sundsvall, Ådalsbanan delvis utbyggd
 - Utvecklad trafik Umeå-Sundsvall, Ådalsbanan helt utbyggd
 - Utvecklad trafik Skellefteå-Umeå, temporär lösning Luleå-Skellefteå, Norrbotniabanan etapp 1
 - Utvecklad trafik Luleå-Skellefteå-Umeå, Norrbotniabanan etapp 2
 - Pendel Långsele-Sundsvall
-
- Viktiga frågor parallell kommersiell trafik, parallella nattåg, koppling/samarbete X-trafik, effekter stambanan efter Norrbotniabanan, Norra Ådalsbanan, Bollstabruk, pendlingsstationer

Utkast principaltidtabell ALT 1 Sundsvall – Umeå

MAn 2021-02-23

UA1

Alt 1, variant B: Timrå-, Övik N-, Nordmaling- och Umeå Ö-möte	Start min 0
Sundsvall C	6.00
Sundsvall C - Suv 6.03 - Timrå	16,1 min
Timrå (möte)	6.16-18
Trå - Hälleyland	25,1 min
Hälleyland (möte)	(6.47)
Hnl – Härnösand 6.56 – Sprängsviken	25,7 min
Sprängsviken (möte)	(7.17)
Spk – Krf 7.27 – Väy 7.40 – Solum	26,4 min
Solum (möte)	(7.47)
Slm – Ök 8.11-13 -Ökn	27,9 min
Örnsköldsvik N (möte)	8.16-18
Ökn – Husum 8.29 – Nordmaling	24,9 min
Nordmaling (möte)	8.46-48
Nog – Höf 8.59 – Umeå Ö	25,9 min
Umeå Ö (möte)	9.16-18
Umeå Ö – Umeå C	3 min
Umeå C	9.21
Restid: 3 h 21 min (idag 3.00 - 3.16 h)	
En delsträcka "gul" körtid. Kan lösas med 1 min uppeh. I Ök	
7 systemmöten varav 4 på stationer	

Alt 1, variant B: Timrå-, Övik N-, Nordmaling- och Umeå Ö-möte	Faktisk tdt min
Sundsvall C	6.13
Sundsvall C - Suv 6.16 - Timrå	16,1 min
Timrå (möte)	6.29-31
Trå - Hälleyland	25,1 min
Hälleyland (möte)	(7.00)
Hnl – Härnösand 7.09 – Sprängsviken	25,7 min
Sprängsviken (möte)	(7.30)
Spk – Krf 7.40 – Väy 7.53 – Solum	26,4 min
Solum (möte)	(8.00)
Slm – Ök 8.24-26 -Ökn	27,9 min
Örnsköldsvik N (möte)	8.29-31
Ökn – Husum 8.42 – Nordmaling	24,9 min
Nordmaling (möte)	8.59-9.01
Nog – Höf 9.12 – Umeå Ö	25,9 min
Umeå Ö (möte)	9.28-31
Umeå Ö – Umeå C	3 min
Umeå C	9.34
Restid: 3 h 21 min (idag 3.00 - 3.16 h)	
En delsträcka "gul" körtid. Kan lösas med 1 min uppeh. I Ök	
7 systemmöten varav 4 på stationer	

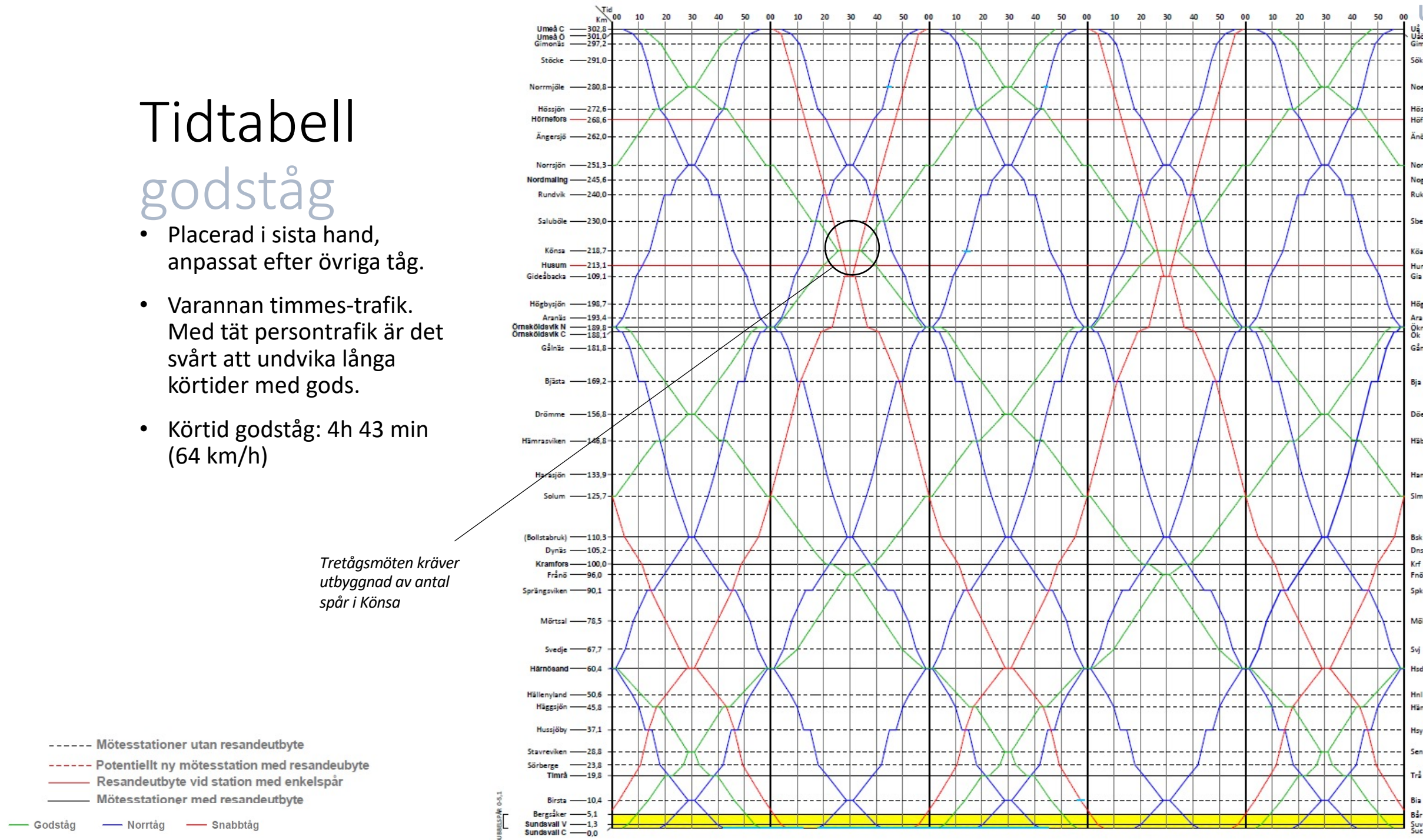
Alt 1, snabbtåg	Faktisk tdt min
Sundsvall C	6.10
Sundsvall C – Härnösand	44,1 min
Härnösand	6.57-7.00
Härnösand – Kramfors	20,4 min
Kramfors	7.23-24
Kramfors – Örnsköldsvik C	28,4 min
Örnsköldsvik C	7.57-8.00
Örnsköldsvik C – Umeå Ö	33,2 min
Umeå Ö	8.35-37
Umeå Ö – Umeå C	2,6 min
Umeå C	8.40
Restid: 2 h 30 min (idag 2.37 - 2.55 h)	
Med tåg för 250 km/h skulle det gå att köra på c:a 2 h 20 min, men då skulle snabbtågen kör ifatt regiontågen.	



Tidtabell godståg

- Placerad i sista hand, anpassat efter övriga tåg.
- Varannan timmes-trafik. Med tät persontrafik är det svårt att undvika långa körtider med gods.
- Körtid godståg: 4h 43 min (64 km/h)

Tretågsmöten kräver utbyggnad av antal spår i Könsa

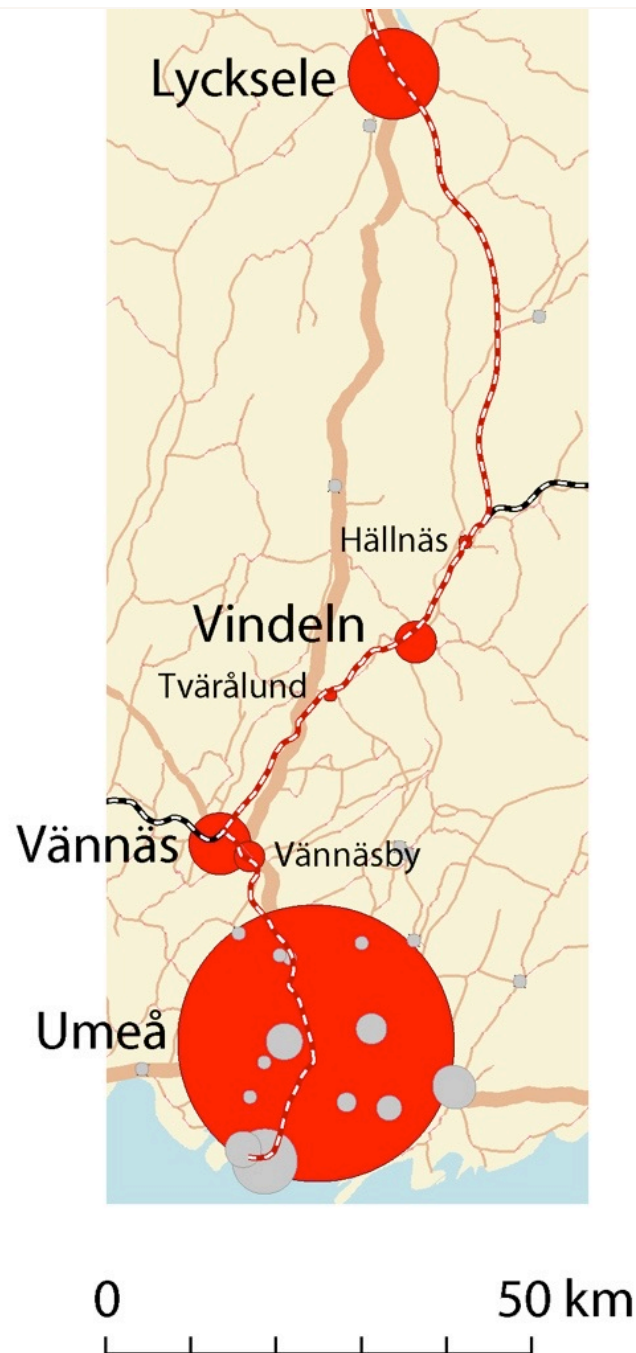


UMEÅREGIONEN

Stor pendlingsmarknad, inlandet och noden Umeå

Trafikutredningar:

- Halvtimmestrafik pendel Vännäs-Holmsund
 - Halvtimmestrafik Sävar-Nordmaling
 - Elektrifierad trafik Lycksele-Umeå
 - Förlängd trafik Storuman-Lycksele
-
- Viktiga frågor kapacitet insatståg, kapacitet Umeå Ö och C, Tvärbanans elektrifiering



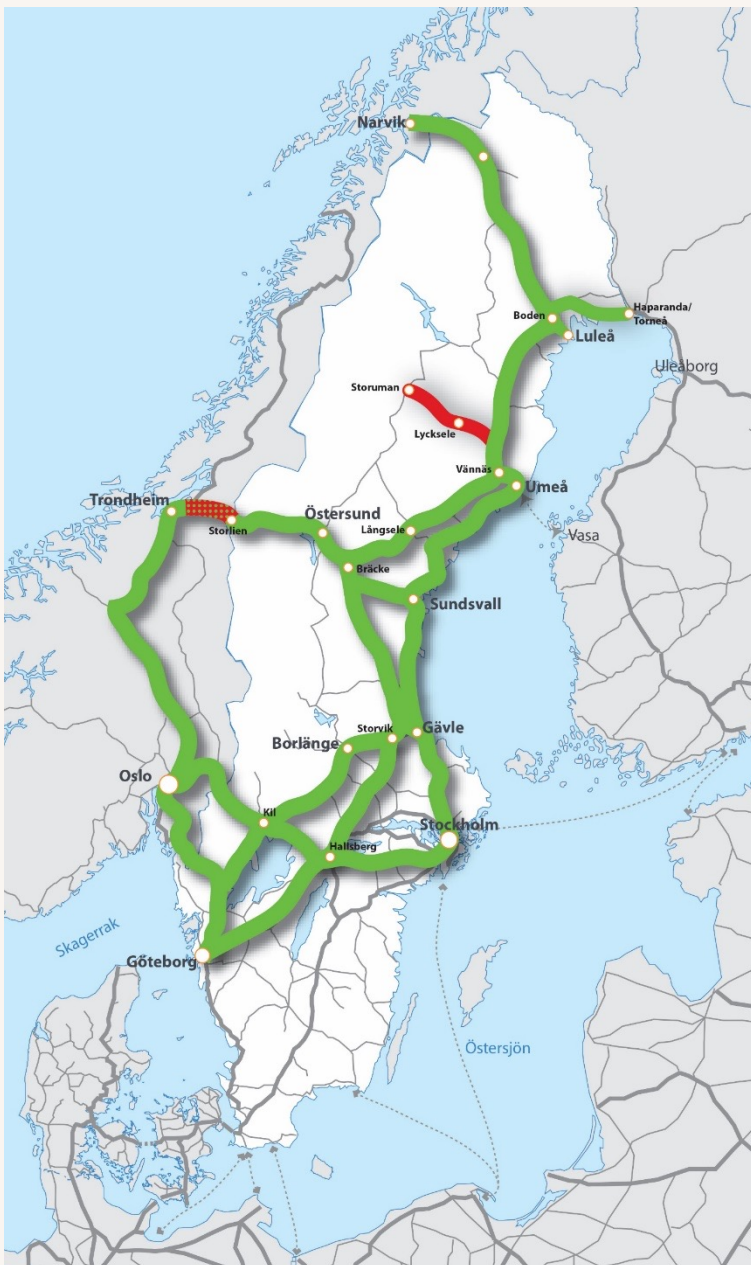
Umeå-Lycksele sammanfattning

- En oelektrifierad järnväg enkelspår 65 km + 70 km
– Utvecklingen hämmas av att sträckan är oelektrifierad
- Stor satsning på mötesstation Åmsele 2019
- Betydande persontrafik (4 dt vardag)
- Betydande godsmängder (1 mton Hällnäs-Lycksele)
- Dieseldrift är dyrt, kräver dubbla system eftersom både gods och persontrafik ingår i eldrivna produktionssystem och försämrar konkurrenskraften

Viktiga förutsättningar

- 335 000 tågkilometer per år – ett fordon
- 7 stationer och > 6 000 resor/månad
- 4 avg/vardag eller 210 avg/månad
- Punktlighet 90 %
- NKI 88 %

Trafiken på Tvärbanan



Svårt att bedriva trafik med ETT dieselfordon

- Tillgänglighetsproblem (låg regularitet)
- Delinställda avgångar (buss)– 50 000 km/år eller 500
- Svårt och dyrt att hålla reservfordon med diesel. Äldre dieselfordon som reserv är inte ett alternativ

Problem kompetens och att hålla reservdelar

Dieseltåget Itino

- Trafikering 365 dagar per år, vardag 5.30-23.30
- Underhållslucka lö 11.00 - sö 16.00 (29 h), avisning 4h
- Lokalisering veckodag - natt Lycksele

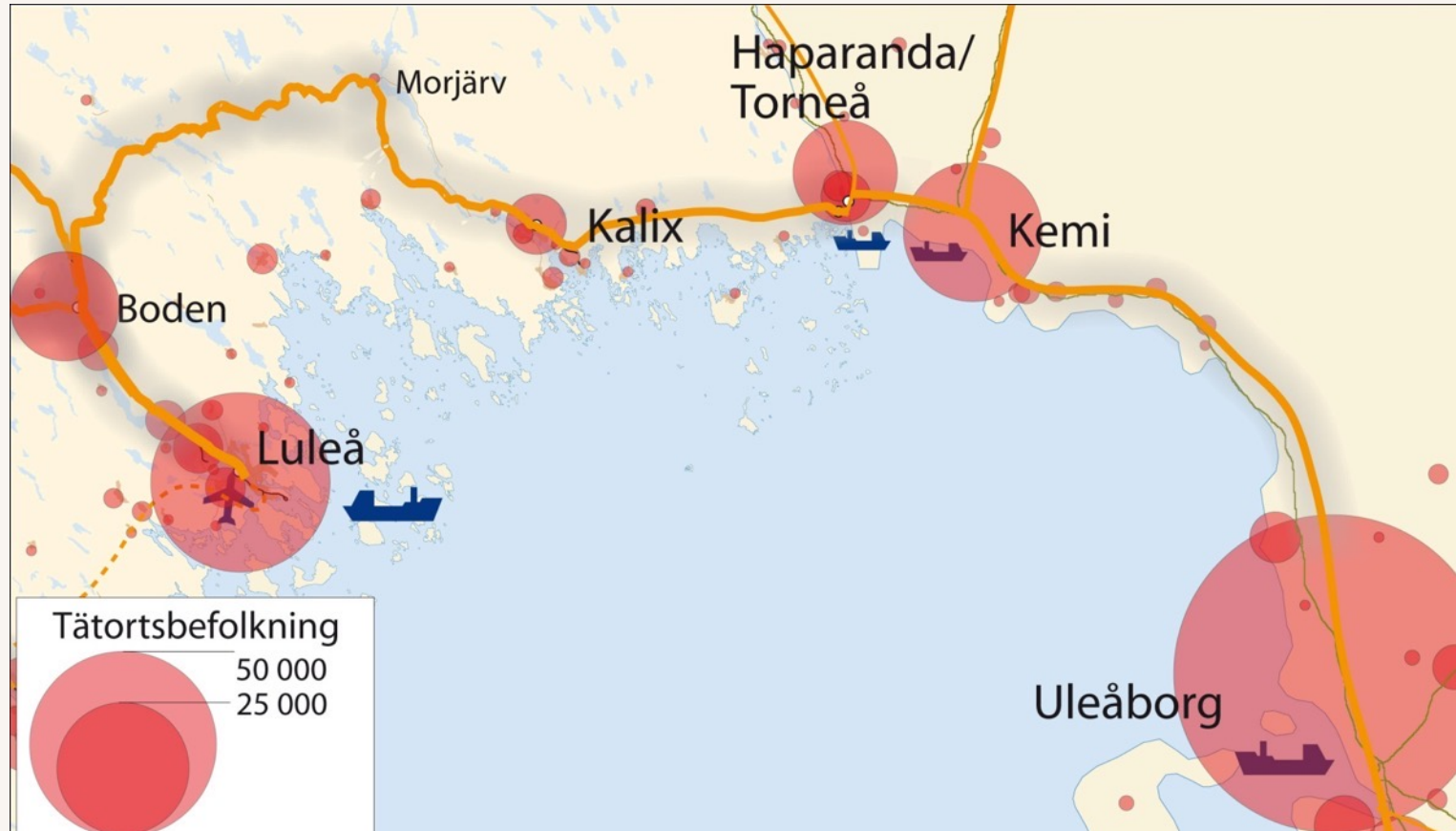
NORR

Konkurrenskraftiga tåg – vad händer i samband med Norrbotniabanan och koppling Finland?

Trafikutredningar:

- Utvecklad trafik Kiruna-Luleå samt Narvik
 - Svensk-finsk trafik efter finsk elektrifiering
 - Utvecklad trafik Haparanda-Luleå
 - Pendel Älvsbyn-Luleå-Piteå och Kiruna-Gällivare
 - Trafiken i norr efter Norrbotniabanan
-
- Viktiga frågor parallella nattåg/integrerade, kapacitetsbrister Malmbanan speciellt Boden-Luleå, Noden Boden

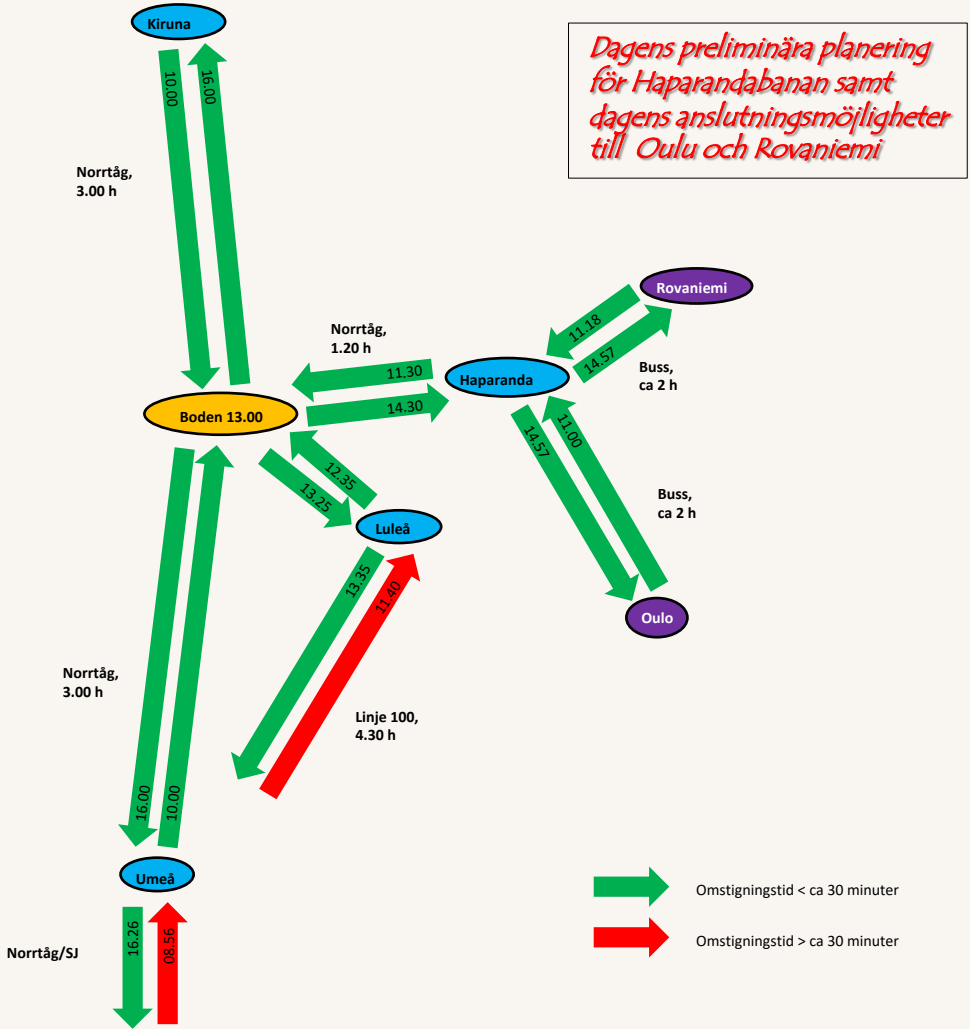
Sverige–Haparanda/Torneå–Finland



Noden Boden

06.30 - 09.00 - 13.00 - 17.00

Haparanda avgående	Haparanda ankommande	Preliminära tider
05.00	10.30	
05.50	14.30	
11.30	18.30	
15.30	19.30	
Kiruna avgående (exkl nattåg)	Kiruna ankommande (exkl nattåg)	
-	09.30	
06.00	12.00	
10.00	16.00	
14.00	20.00	
Umeå avgående (norrgående exkl nattåg)	Umeå ankommande (norrgående exkl nattåg)	
-	09.30	
06.00	12.00	
10.00	16.00	
14.00	20.00	



Fordonsstrategi

Fordonsflotta

Fyra fordonstyper - 22 fordon 2021

- X62 Coradia (12) – livslängd 2041
- X52 Regina (6) – livslängd 2032-34
- X11 (3) – livslängd 2026-30
- Y31 Itino (1) – livslängd 2042 Diesel



X52



Itino



X11



X62

Generellt scenario med alternativa nivåer

	2020	2023	2026	2029 NBB Skellefteå	2032	2035 NBB Luleå
X62	12	12	12	12	12	12
X52	3+3	6	6	6	6	-
X11	3	4*	-	-	-	-
Y31	1	-*	-	-	-	-
Nytt fordon			7	11	14	25
Behov NBB	-	-		4		5
Behov kapacitet	3		3		3	
	22	22	25	29	32	37

Förankringsdialog och arbetsprocess

GRUPPER

Vem?	Hur ofta?	Ämnen
Projektgrupp region: RKM- och regiontjänstepersoner	- Månadsvis ett möte per region. - Norrtågsdagen och ytterligare träffar med alla regioner	- Process - Strategin som helhet - Trafikeringsalternativ
Dialoggrupp region och kommun: TJM och politik i kommun och region jmf stråkmöten t-processen)	Kvartalsvis	Utvalda teman för varje möte
Dialoggrupp finansiärer: Beslutsfattare på region (+RKM i BD och Y)	Kvartalsvis	Strategi som helhet och förslag
Ö – Övriga intressenter såsom branchföreträdare etc. Främst via tematiska workshops. AH – Allmänhet: Främst via media och egna kanaler	- Utvalda tillfällen via tematiska workshops - Ny webb med ökat fokus på utvecklingen	- Trender och osäkerheter - Den framtida resenär (Hybridarbetande tjänstepersoner och de som inte kan arbeta hemifrån) - Framtidens biljettsystem - Framtidens fordon och fordonskrav 250 km/h - Upphandlingsformer - Framtida trafiklösningar, takttrafik - Hela resan – tåg, buss, bil, flyg – fördelar och nackdelar, samfunktion

Frågor: 1. Process, resultat, helhet, **2.** Principer och antaganden, **3.** Utveckling i Norrtågland, samt stråk för stråk, **4.** Trafikeringsstrategi och förslag stråk för stråk, **5.** Fördjupning stråk-/regionvis, **6.** Finansiering och kostnader, **7.** Infrastruktur, **8.** Fordon

[Klicka här för detaljerad beskrivning](#)

TIDSPLAN

2021

Datum	Ämne	Målgrupp
V38	Norrtågsdagen Tidig dialog T-process 1+2 Process och vision 1: Principer 4: Del ett om omvärld och inspel från stråkmöten	PGR
Okt/Nov	Stråkmöten 1+2 Process och vision 4.1 Händelser som påverkar 5 Inspel från reg/kommun	DGR
V43	Månadsmöte regionvis 1: Process och resultat	PGR
V45	Avstämning strategi 1 av 3	DGF
V47	Månadsmöte regionvis 1: Process och resultat	PGR

2022

Datum	Ämne	Målgrupp
V4	Månadsmöte regionvis	PGR
V5 31-jan-4-feb	Stråkmöten T23+strategi 2 4: Möte två med inspel hanterade 5: Utredningsfrågor stråk för stråk	DGR
V8 21-25-feb	Slutdialog region/RKM T23	PGR
V8 25-feb	Månadsmöte regionvis	PGR
V12 25-mars	Månadsmöte regionvis 1. Process regionerna/RKM 3. Antaganden och kostnader	PRG
V13 1-apr	Avstämning 2 av 3 2. Vision 3. Antaganden och kostnader 5. Förslag helhet	DGF
Maj	Stråkmöten Nästan färdigt smörgåsbord	DGR
V40 Oktober	Avstämning 3 av 3 Slutförslag och hantering framåt	DGF



Norrtågland 2035