

Marknadsanalys Norrtåg

2022-12-29

newsec 

Executive summary

Marknaden och konkurrenskraft

- ✓ Resemarknaden i stort – resor mellan samtliga kommuner oavsett längd på Norrtågs sträckor – omfattar över 160 000 dagliga resor. **Marknaden för tågresor är främst resor över 40 minuter och längre än 7 mil.** På den marknaden görs **det på Norrtågs sträckor cirka 30 000 dagliga resor mellan kommuner.**
- ✓ **Det sker flest resor och tågresor på de södra delarna av marknaden, både i total och per capita. På de södra delarna av marknaden finns således större resebenägenhet.**
- ✓ På Norrtågs marknad finns idag 740 000 invånare. Norra Sverige genomgår en nyindustrialisering och **prognoser pekar på en möjlig ökning med 100 000 invånare. Därmed finns en enorm potential att utöka antal tågresande.**
- ✓ Newsec har tagit fram ett konkurrensindex som väger samman faktorerna pris, tid, tillgänglighet och komfort i en modell som sedan tilldelar en poäng mellan 0-100 där 100 är mest konkurrenskraftig. Konkurrensindexet visar bland annat att **Norrtågs största konkurrent är bilen som resemedel,** men bolaget konkurrerar också med andra tågbolag. Norra Sveriges resemarknad karaktäriseras till stor del av bilåkande och flera av kommunerna toppar listor över flest bilar per 1 000 invånare i Sverige.
- ✓ **Flyget anses inte vara en konkurrent till Norrtåg** på dess marknad utan snarare ett komplement. Däremot bedömer Newsec att det finns en stor potential för tåget att ta marknadsandelar från flyget när den nya infrastrukturen är på plats och restiderna kortare. Detta avser flyg från Stockholm till Norra Sverige, vilket potentiellt kan gynna Norrtåg, men även innebära en risk att tappa andelar till andra tågbolag som utför resor över hela Sverige. Detta kan också möjliggöra för samarbete mellan tågbolag för att skapa attraktiva rutter från Stockholm till Norra Sverige. Det blir således viktigt för Norrtåg med fortsatt ”code-sharing” med andra tågbolag. Norrtåg bör överväga att utveckla samarbeten med tågbolag som är nyligen etablerade på den svenska tågmarknaden.
- ✓ **Tågets största konkurrensfördelar är komfort, hastighet/tid, miljövänlighet och säkerhet.** Tåget erbjuder en möjlighet att på ett bekvämt sätt förflytta sig snabbt och säkert mellan två stationer. Den miljövänliga aspekten kan också innebära större satsningar på sikt, samt en beteendeförändring (som redan har börjat att noteras), och således gynna tåget framgent. Miljövänlighet har ej tagit i beaktning i Newsecs konkurrensindex men bedöms behöva läggas in som en faktor i ett eventuellt framtida konkurrensindex, i takt med att miljöaspekten blir allt viktigare för resenärer.
- ✓ Newsec har bedömt Norrtågs konkurrenskraft på dess olika sträckor genom att undersöka parametrarna komfort, tid, och tillgänglighet. **Norrtåg är främst konkurrenskraftigt på längre sträckor och sträckor där andra färdmedels resväg är sämre strategiskt,** som t.ex. Luleå – Kiruna. Norrtågs relativa konkurrenskraft mot bilen varierar.
- ✓ Konkurrenskraften har bedömts från centralstation till centralstation – i praktiken, på grund av glesbebyggelse i Norra Sverige, blir avstånden och tiden således längre, då det ofta krävs transport från och till centralstationen vilket gör att bilens relativa konkurrenskraft i praktiken är högre. **Således är Norrtågs starkaste marknader de med en hög tätortsdensitet, med centralt belägna arbetstillfällen.**
- ✓ I samband med att restider minskar möjliggörs det för pendlande då städerna längs kusten tidsmässigt växer ihop. **Norrtågs satsningar bör därför riktas mot större städer och områden med en hög tätortsdensitet.** Newsec bedömer att möjligheterna att ta andelar och fånga resande från glesbygden är begränsad i dagsläget.
- ✓ Kampanjer för att maximera konkurrenskraft genom prissänkningar på t.ex. pendlarkort under begränsade perioder vid lansering av nya sträckor och/eller nya restider kan främja Norrtågs andel av marknaden. Det kommer även bli av yttersta vikt att skapa medvetenhet om möjligheterna och fördelarna med tåg då det finns en kultur av bilburenhet i samhället.
- ✓ Det är även viktigt att **skapa samarbeten och dedikera transportsträckor från centralstationer till större arbetsplatser.** Detta kan förbättra möjligheterna för Norrtåg att öka sin andel på vissa delmarknader.
- ✓ **Norrtågs marknad påverkas främst av tidsaspekten och efterfrågan på resor bör analyseras som tidselastisk snarare än priselastisk.** Förbättringar i tid bedöms ha en större effekt på resandet; dock bedömer Newsec att det krävs omfattande förändringar för att påverka efterfrågan, som är både pris och tidsoelastisk. Vid turistresor bedöms däremot efterfrågan vara elastisk på Norrtågs marknad, vilket gör att den påverkas relativt mer av pris. **Norrtåg bör därmed överväga satsningar och kampanjer för turistresor** inom och utanför regionen, då mindre förändringar kan få större genomslag. Samarbeten med t.ex. skidanläggningar skulle kunna gynna resandet.

Executive summary

Marknaden framgent och Norrtågs potential

- ✓ Framgent kommer den tidsoelastiska efterfrågan att innebära att det krävs större infrastrukturförändringar som resulterar i stora tidsbesparingar för att förbättra resbenägenheten, vilket återspeglas i konkurrensindexet. Detta tyder även på att marginella tidsvinster som görs genom att hoppa över stationer oftast inte kraftigt reflekteras i efterfrågan. Däremot om tidsvinsterna är påtagliga genom att hoppas över flera stationer bör sådana scenarion övervägas, då småorter står för en liten andel av Norrtågs totalresande.
- ✓ Norrbottenbanan och den nya industrialiseringen i Norra Sverige innebär en stor möjlighet för regionen och Norrtåg. En stor del av de nya arbetstillfällena kommer att tillkomma längs kusten, där **den nya banan kommer knyta samman både de större kuststäderna i tidsavstånd till varandra, och till andra orter**. Norrbottenbanan innebär en så pass kraftigt reducerad restid att trots en tidsoelastisk efterfrågan påverkas efterfrågan kraftigt. Således finns det möjlighet att fånga upp flera pendlare givet att arbetstillfällena realiseras.
- ✓ **Ett förändrat beteendemönster efter Covid-19 pandemin har även lett till färre dagar pendling men möjlighet att pendla längre avstånd, vilket leder till att arbetsmarknadsregionerna expanderar geografiskt**. Detta kan gynna tågmarknaden för resor mellan större orter.
- ✓ Ökat internationellt resande kan påverka nedanstående prognos. **Förändringar i färdmedel som finns tillgängliga från Oulu (sv: Uleåborg) som t.ex. utökad tillgång till internationella flyg kan leda till ökat turistresande till Norra Sverige genom banan från Oulu**. Satsningar bör riktas framförallt mot Finland, både för att möjliggöra t.ex. turistande men även gränsöverskridandehandel (strategiskt belägen IKEA). **På gränsen till Norge finns det störst potential vid sträckan till Trondheim; framförallt när skidorter stärks i Sverige kan detta leda till ökat turistresande in i landet**.
- ✓ Newsec har prognostiserat den framtida marknaden för resande och tagit fram 4 olika prognoser.
 - Grundscenariot: +35% tillväxt till 2040 → givet nuvarande prognoser och tillgänglig information avseende framtida förändringar
 - Scenario 1: +0-2% tillväxt → negativt scenario, etableringar får inte genomslag, sämre prognoser än väntat, demografiska förutsättningar fortsätter negativt
 - Scenario 2: +70-75% tillväxt, satsningar går som väntat → 100 000 nya invånare till Norra Sverige
 - Scenario 3: +90-100% tillväxt, satsningar går över förväntan och enorm tillväxt noteras i Norra Sverige
- ✓ Newsec bedömer att marknaden för Norrtåg framförallt kommer att öka i samband med att marknaden i Norr växer och att **tåget har möjlighet att öka sina andelar men att det krävs stora förändringar i resetid**.
- ✓ Newsec har valt att lyfta fram två olika scenarion. I Newsecs prognos för huvudscenariot ökar antal resor på sträckorna med mellan 35% till 75% beroende på sträcka. Newsec bedömer vidare att Norrtåg kommer att öka sina andelar med mellan 10% och 50% beroende på sträcka. Detta kommer således resultera i öknings mellan 50% till 150% i antal resor genomförda med Norrtåg årligen. Undantaget är Umeå – Luleå, där ökningen bedöms till närmare 1 100%, på grund av det nya och större upptagningsområdet till följd av den omfattande infrastrukturens satsningen. I huvudscenariot görs det cirka 3 650 000 resor med Norrtåg 2040. I prognosen för scenario 2 ökar istället antalet resande med 35% till 95% per delsträcka och Norrtåg ökar sin marknadsandel med 50% över alla delsträckor. Den nya sträckan som tillkommer med Norrbottenbanan ökar med närmare 1 900% jämfört med tidigare delsträcka. I detta scenario görs det cirka 4 450 000 resor med Norrtåg 2040.
- ✓ **Potentialen för Norrtåg fram till 2040 bedöms till ~ 2 300 000 till 3 100 000 nya årliga resor**. I ett pessimistiskt scenario kan siffran istället vara närmare 850 000 nya resor årligen. Det finns även risk för att marknaden inte växer lika starkt eller att all arbetskraft som behövs inte blir permanent. Prognosen innefattar flera osäkra variabler och således kan utfallet skilja sig markant.

Sammanfattning av Norrtågs potential

	Konkurrenskraft*		Antal årliga resor huvudscenario			Antal årliga resor scenario 2		
	2022	2040	2022	2040	2022	2040		
Sundsvall – Storlien	67	75	235 000	410 000	235 000	600 000		
Sundsvall – Umeå	68	70	600 000	1 560 000	600 000	1 750 000		
Umeå – Luleå	66	82	80 000	1 000 000	80 000	1 350 000		
Luleå – Kiruna	77	77	78 000	150 000	78 000	225 000		
Luleå – Haparanda	65	65	22 500	33 500	22 500	36 000		
Icke kärnmarknad			320 000	480 000	320 000	480 000		

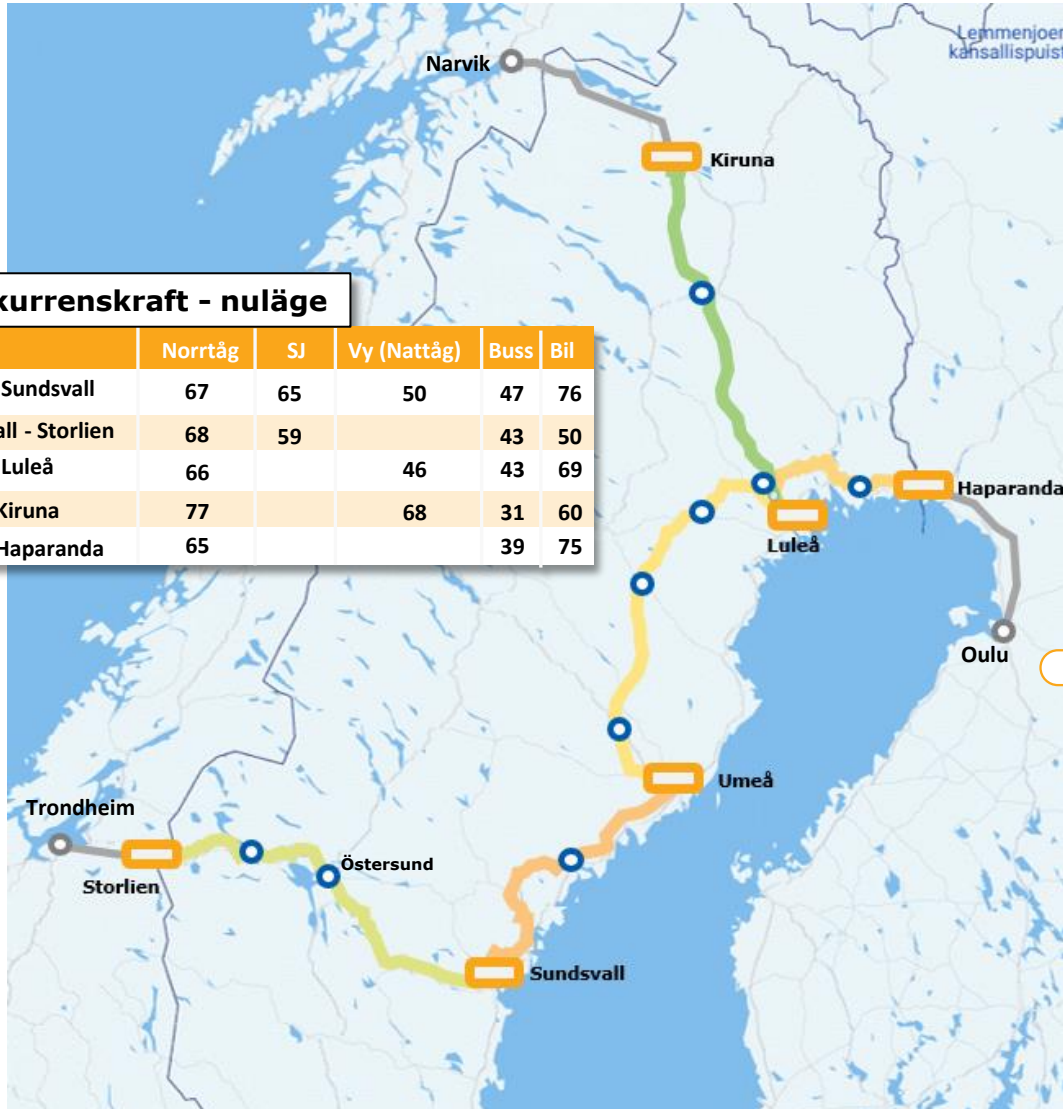
*Newsec har enbart övervägt en potential konkurrenskraft på sträckor där en infrastrukturinvestering kommer att ske

Framtida resemeknaden: Newsecs huvudscenario



Newsec tar ej hänsyn till tekniska faktorer såsom t.ex. nuvarande kapacitet på banor och hur antal resande ev. skulle ställa krav på ökad kapacitet och vice versa.





Konkurrenskraft - nuläge

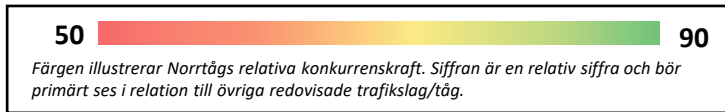
	Norrtåg	SJ	Vy (Nattåg)	Buss	Bil
Umeå - Sundsvall	67	65	50	47	76
Sundsvall - Storlien	68	59		43	50
Umeå - Luleå	66		46	43	69
Luleå - Kiruna	77		68	31	60
Luleå - Haparanda	65			39	75



Potential konkurrenskraft* - 2040

	Norrtåg	SJ	Vy (Nattåg)	Buss	Bil
Umeå - Sundsvall	75	64	47	41	70
Sundsvall - Storlien	70	55		40	53
Umeå - Luleå	82		37	42	75
Luleå - Kiruna	77		68	31	60
Luleå - Haparanda	65			39	75

*Potentialen i konkurrenskraft utgår enbart från förändringar i tid enligt givna prognoser på nya tider i samband med infrastrukturförbättringar. Förhöjda priser i samband med nya banor och ev. andra stora rörelser i de övriga faktorerna kan förändra utfallet från ovan.



Infrastruktursatsningar förbättrar förutsättningarna för Norrtåg

Innehåll

- S9** | Total marknad
 - S9** | Nuläge
 - S20** | Förutsättningar i länen
 - S25** | Konkurrenskraft
 - S32** | Marknadsförändringar & potential

- S45** | Appendix – analys av delsträckorna
 - S46** | Sundsvall - Storlien
 - S56** | Umeå - Sundsvall
 - S66** | Umeå – Luleå
 - S76** | Luleå - Kiruna
 - S85** | Luleå - Haparanda



Bakgrund

Norra Sverige står inför en stor omvandling, där över 1 000 miljarder kronor ska investeras i nya infrastrukturprojekt norr om Gävle det kommande decenniet. Flera nya etableringar kommer upprättas i regionen vilket skapar möjligheter att attrahera nytt kapital och vända den negativa befolkningstrend som noterats i många kommuner i Norra Sverige. Detta kommer i sin tur påverka transportsektorn och däribland Norrtågs marknad.

Newsec har på uppdrag av Norrtåg tagit fram en marknadsanalys som ska skapa en bild av Norrtågs marknad, konkurrenskraft, marknadsandelar och framtida potential.

Total marknad

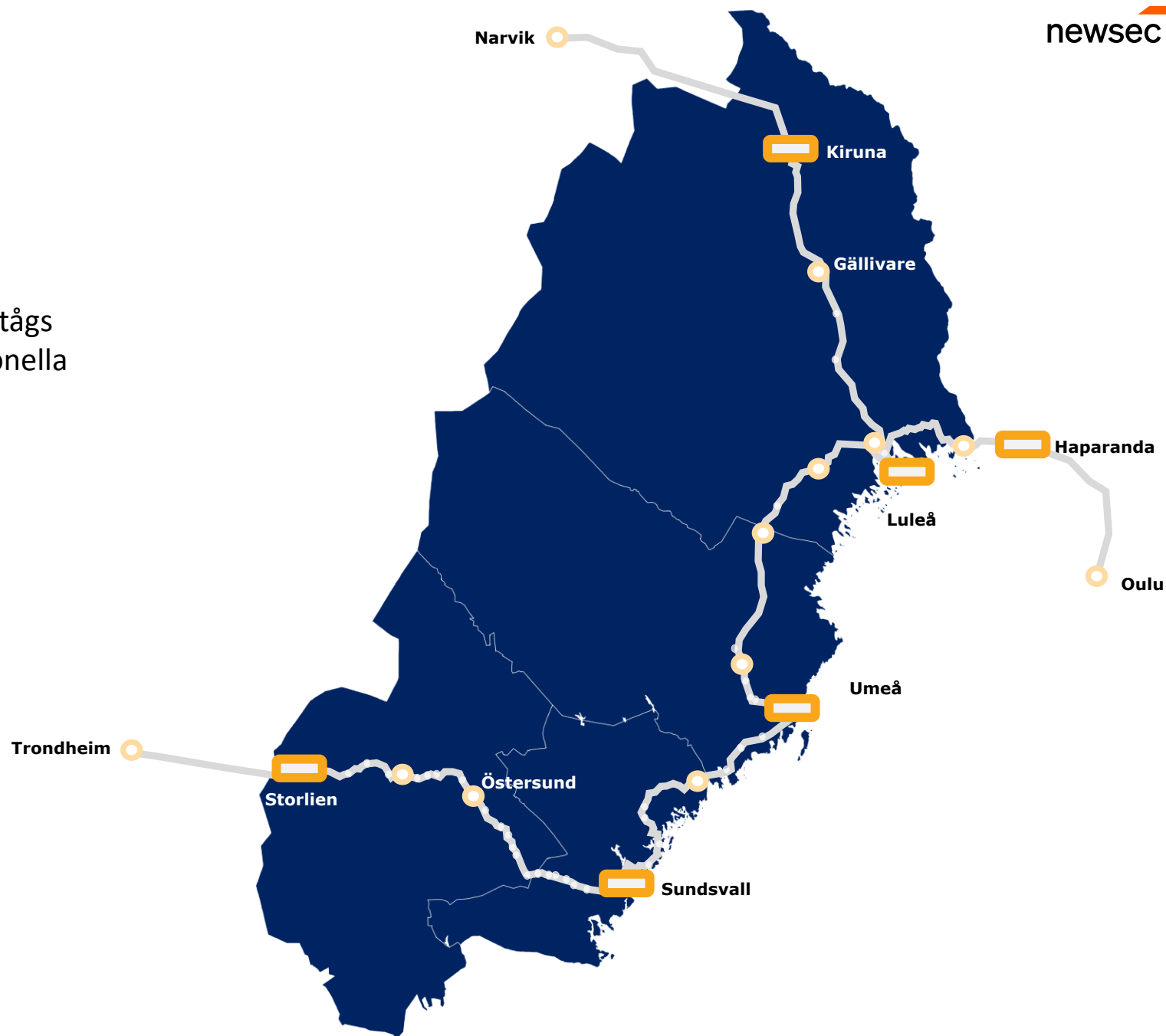
Nuläge

Norrtågs marknad – överblick

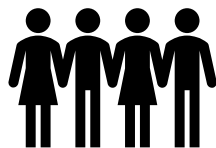
Norrtåg opererar i fyra län i Norra Sverige. Norrtågs linjer ansluter till både nationella och internationella destinationer.

Newsec har delat upp Norrtågs linjer i fem huvuddelsträckor:

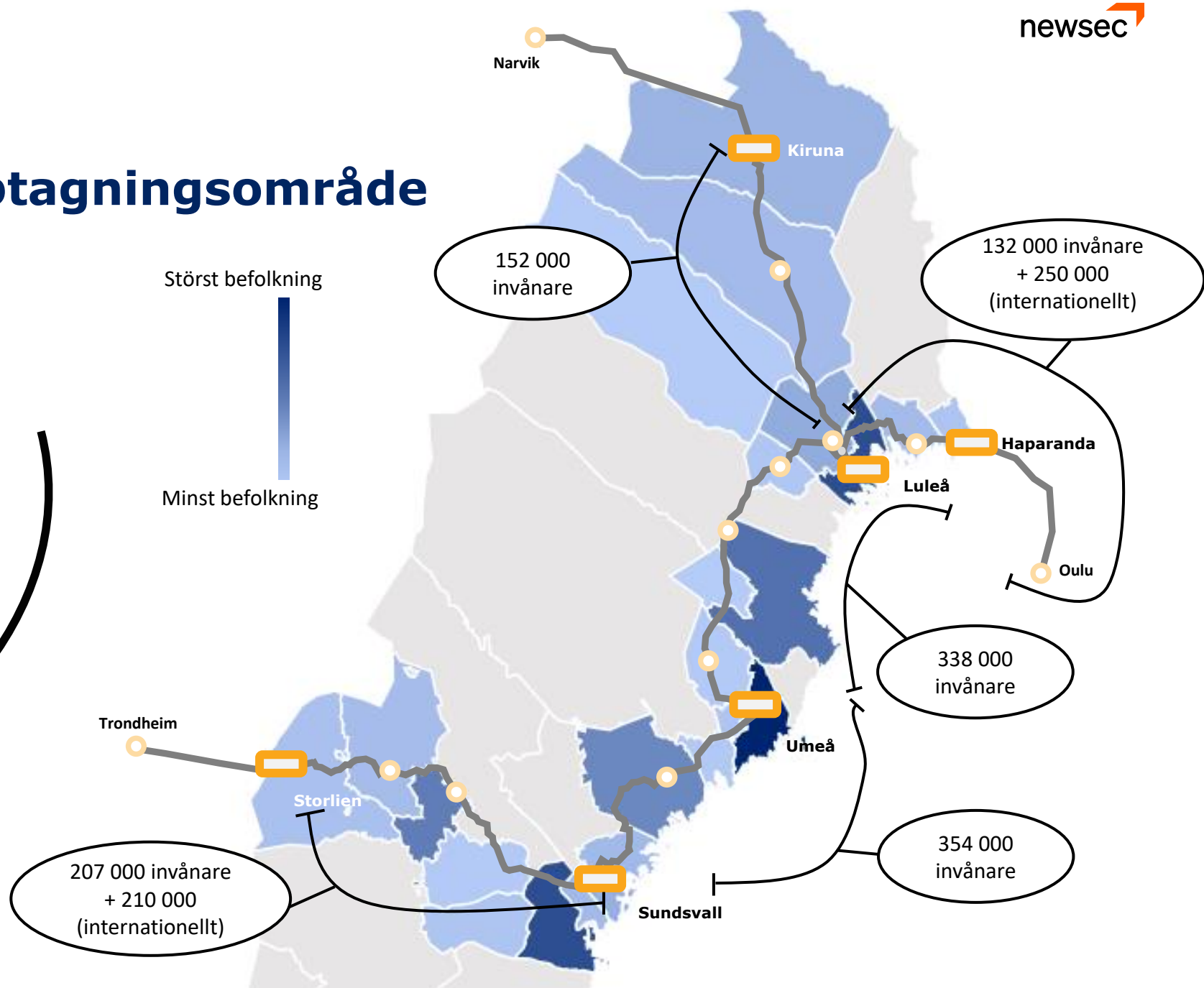
- Sundsvall – Storlien
- Umeå – Sundsvall
- Umeå – Luleå
- Luleå – Kiruna
- Luleå – Haparanda



Norrtågs primära upptagningsområde



Totalt 739 000
invånare i Norrtågs svenska
upptagningsområde



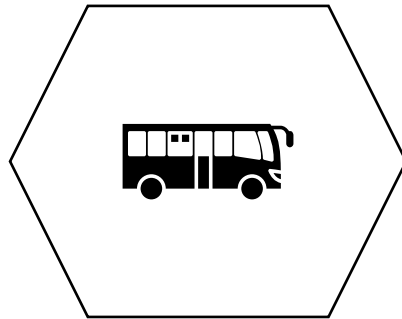
Marknaden för samtliga resor mellan kommuner på Norrtågs linjer

~160 000 resor mellan kommungränser dagligen



Färre resande norr om Umeå

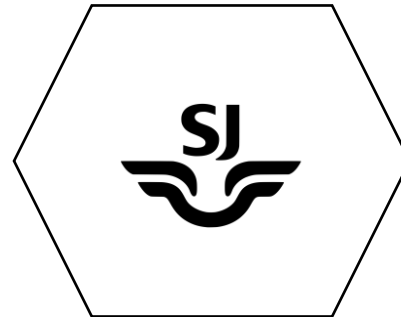
Konkurrenter på Norrtågs marknad



BUSS



Konkurrent på vissa sträckor men också ett komplement i tätorter.

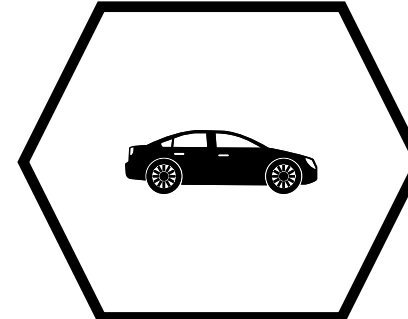


**ANDRA
TÅG BOLAG**



Flera sträckor utan konkurrens; däremot har tågkonkurrenter möjlighet att ta marknadsandelar. Tåget bedöms dock i det stora konkurrera främst mot övriga trafikslag.

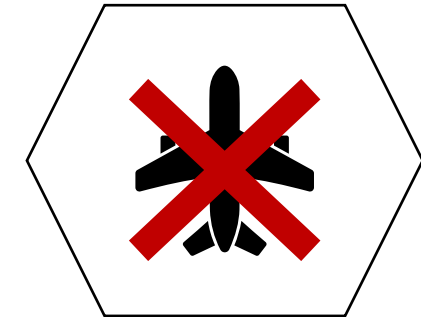
Huvudsaklig konkurrent



BIL



Norrtågs största konkurrent med en inarbetad bilkultur (550 vs 477 bilar per 1000 invånare i Sverige). Ofta långa sträckor även till tågstationen, vilket anges som en av de största anledningarna till bortvalet av tåg.

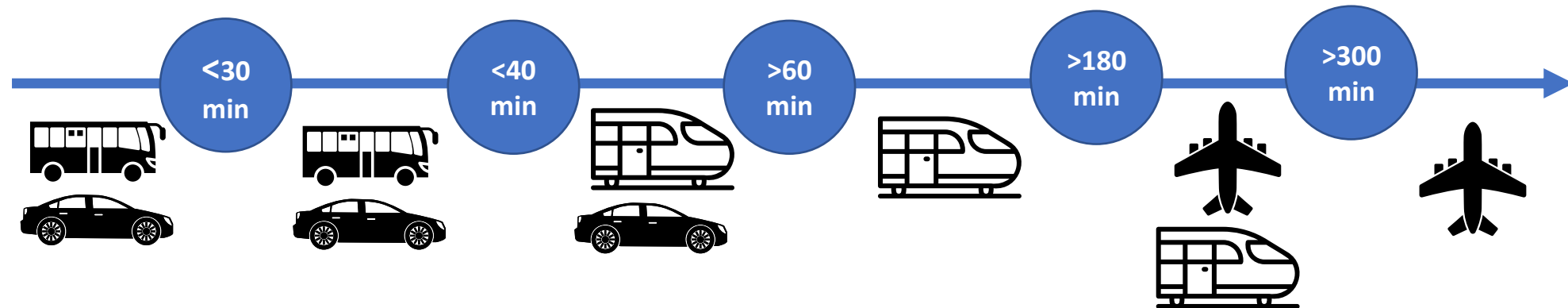


FLYG



Newsec bedömer inte att flyget i dagsläget är en konkurrent till Norrtåg, utan snarare ett komplement, då flygets funktion är förflyttning in till Norrtågs marknad men inte inom marknaden.

Störst konkurrenskraft på sträckor över 40 minuter i restid

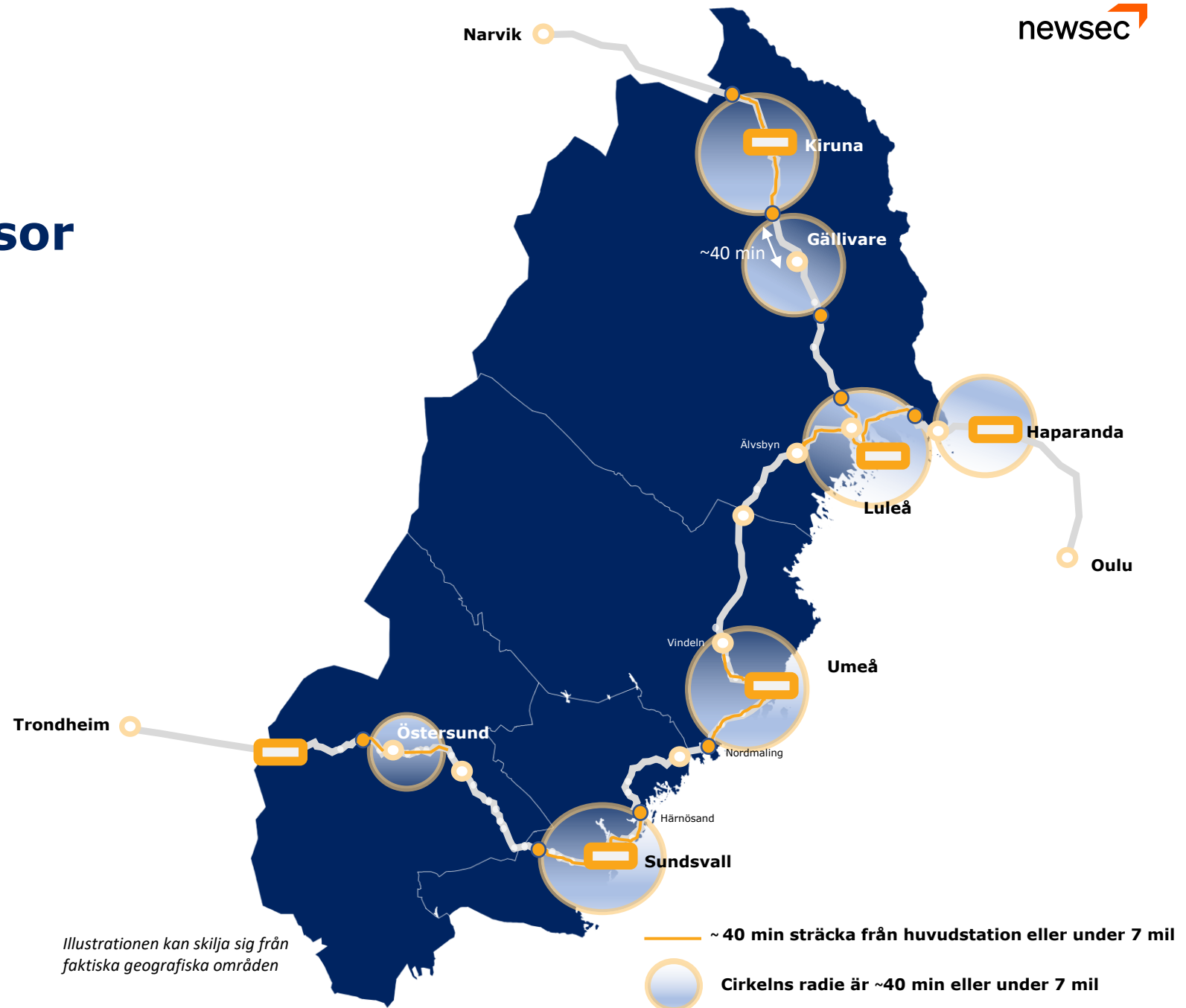


Tåget missgynnas framförallt på kortare sträckor till följd av restid till stationen, därav kan möjligheter finnas på kortare avstånd som är effektiva pendlingssträckor

Tågets marknad för resor

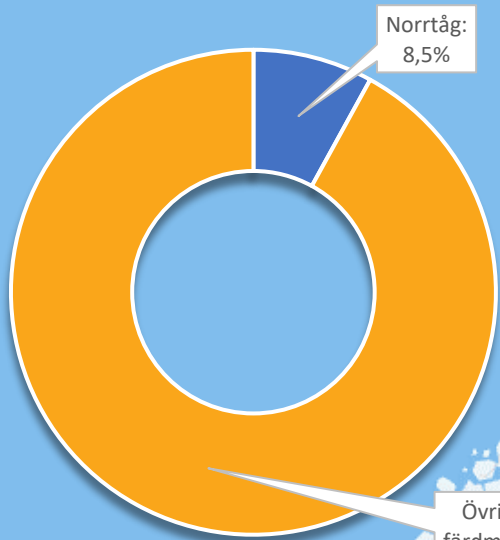
Även om Norrtåg passerar stationer inom radien 40 minuter från de större städerna och huvudstationerna är inte tågets huvudsakliga marknad kranskommunspendling. På samma sätt konkurrerar inte SJ och SL:s marknad i Stockholm, och SJ och Västtrafik:s marknad i Göteborg, även om de överlappar på vissa stationer.

- I diagrammet till höger syns Norrtågs linjer och marknad. Cirkelns radie representerar avstånd på ca 40 minuter. Inom dessa områden är Norrtågs marknadsandel oftast väldigt låg, men sträckorna är huvudsakligen inte del av Norrtågs marknad som helhet, utan Norrtåg är en indirekt konkurrent på dessa sträckor.
- Sträckor från större städer och slut/startdestinationer större än cirkelns radien är således tågets marknad för resande i Norr.
- Det finns dock goda möjligheter för resandet att öka på kortare sträckor och även om Norrtågs marknadsandel är låg. Där det finns chans att pendla effektivt finns en marknad och stor potential trots definitionen ovan. Antalet resande på vissa platser är många och den sekundära marknaden är således viktig och kan växa på sikt.



Tågets marknad för resor i nuläget

- Norrtåg har under 2022 haft cirka 3 500 resande dagligen och något mindre när man bara inkluderar tågets kärnmarknad
- Fler resor på den södra delen av marknaden och högre resebenägenhet (dagliga resande/capita) i dagsläget



Möjlighet för ökat Internationellt resande

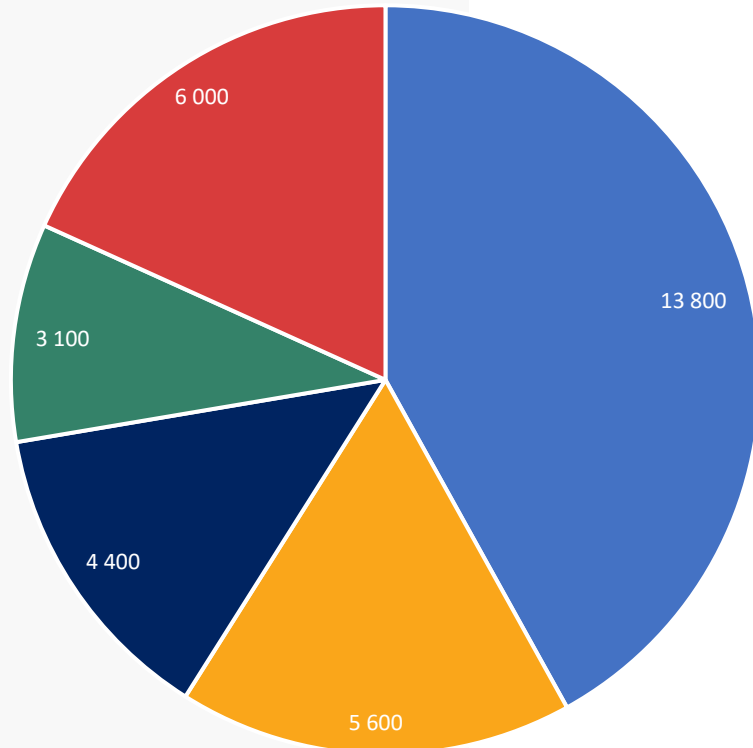
1/3 av prognostiserade resor bedöms vara gränsöverskridande



~ 30 000 dagliga resor



Marknaderna kretsar kring de större städerna

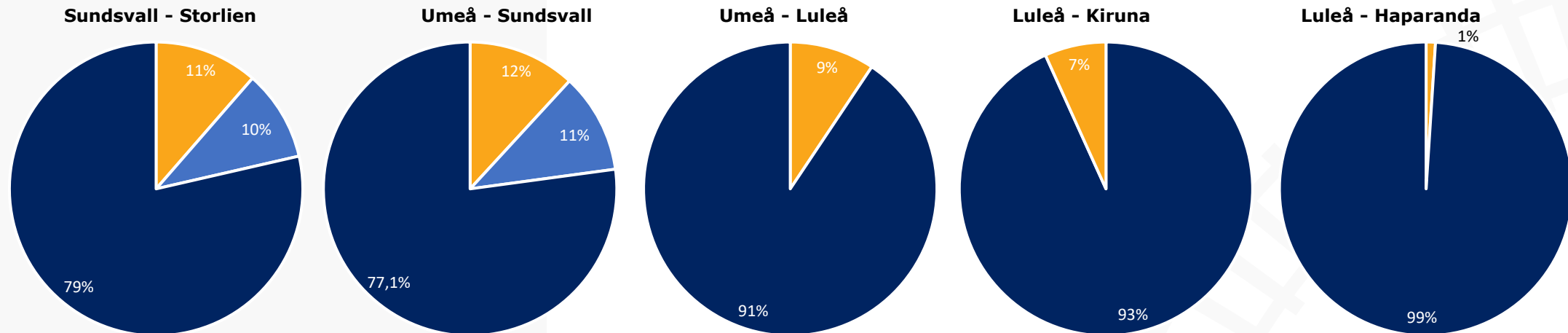


■ Umeå - Sundsvall ■ Sundsvall - Storlien ■ Umeå - Luleå ■ Luleå - Kiruna ■ Luleå - Haparanda

Kuststräckorna är störst idag
och har stor potential framgent



Störst marknadsandel på längre sträckor, mellan städer med stora tätorter



*Samtliga marknadsandelar avser marknadsandelen på Norrtågs kärnmarknad som presenterad på s. 13 & 14

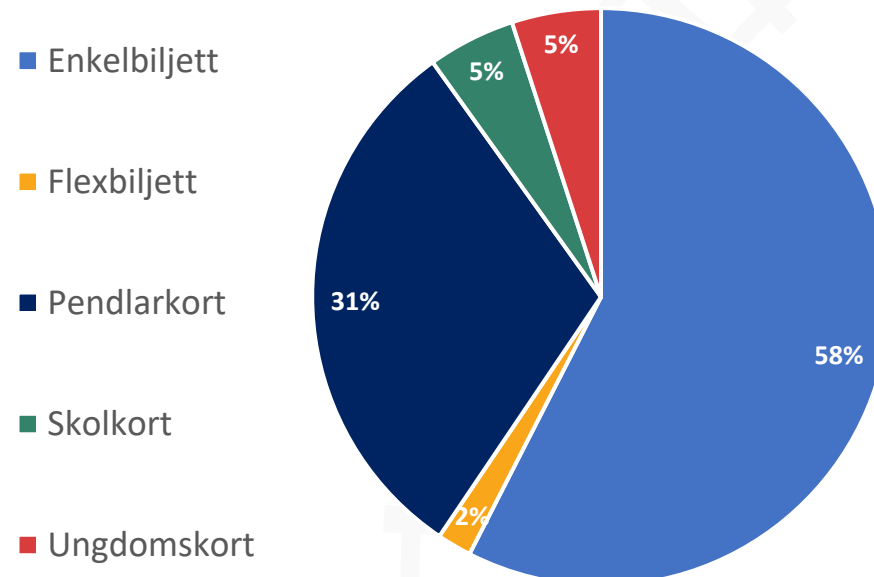
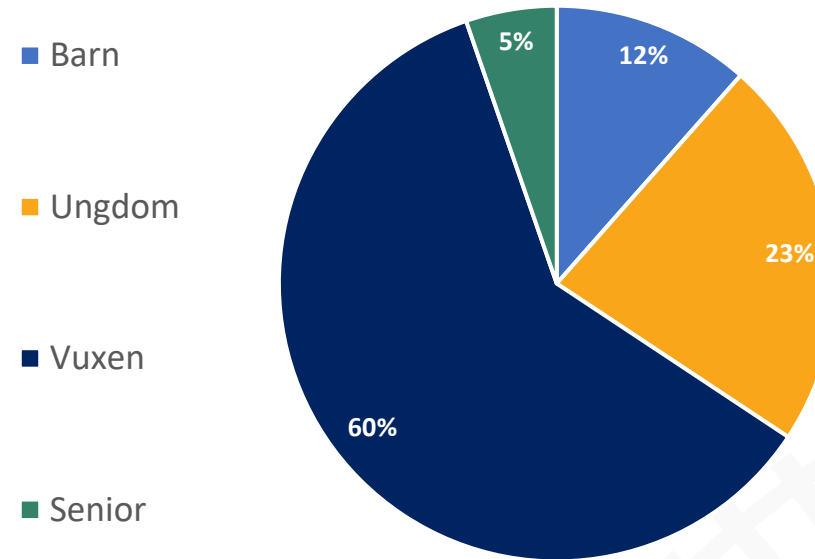
■ Norrtåg ■ Övriga tågbolag (bedömt) ■ Övriga färdmedel

Tåget har stor fördel på de södra sträckorna med flera större och tätare orter samt en lägre biltäthet.

Resor fördelat på resenärs- och biljettyp, 2022

Begränsad försäljning av flexbiljetter

- Vuxna och enkelbiljetter är de vanligaste resesätten på Norrtågs marknad. För sällanpendlare eller pendlare som använder både tåg och bil blir pendlarkortet ofördelaktigt då enkelbiljetter kan täcka 1-2 dagars pendling per vecka för samma pris.
- Enkelbiljetter kan även innebära att det är sällanresenärer som reser.
- Newsec bedömer att möjligheten att öka andelen pendlare är stor i samband med fördelaktiga infrastruktursatsningar.
- Det kommer bli essentiellt att planera trafiken från A – B. Det räcker inte att Norrtågs kommunikation fungerar bra, framförallt på orter där arbetsplatser inte är i direkt anslutning till stationen.



Total marknad

Förutsättningar i länen

Västerbotten växer främst längs kuststäderna

Upp emot 20 000 nya invånare inom 20 år

Västerbottens befolkningstillväxt sker främst längs kusten i de mest folkrika städerna så som Umeå och Skellefteå. Befolkningmängden i länet antas växa med cirka 12 000 invånare till 2040 enligt SCB, men då tas endast hänsyn till den historiska utvecklingen och inte andra faktorer så som exempelvis etableringen av Northvolt i Skellefteå. Newsec har således justerat prognosen och bedömer konservativt upp till 20 000 nya invånare, vilket är lägre än regeringens samordnare som bedömer uppemot 33 000* nya invånare på hela Norrtågs marknad.



Upp emot +10%
FRÅN DAGENS
BEFOLKNINGSMÄNGD



80%
PROCENT BOR I TÄRTORT
I LÄNET
(88% I SVERIGE)

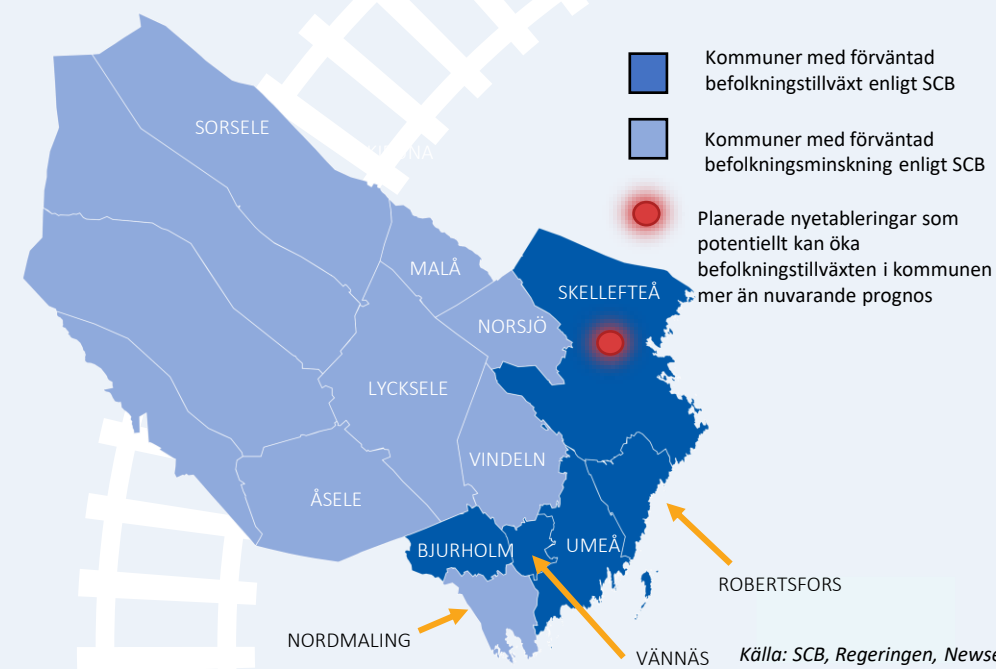
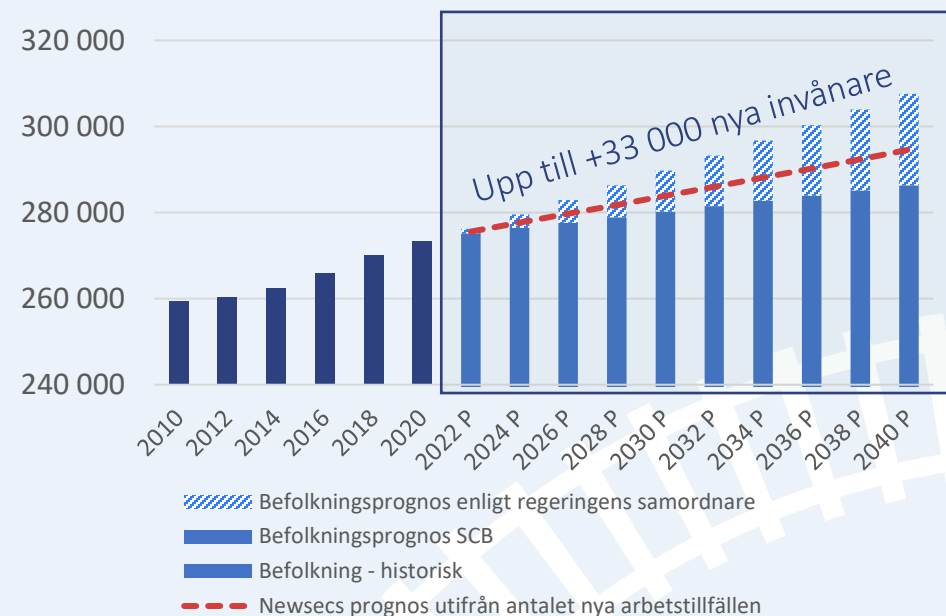


294 258 kr
MEDIANINKOMST I
VÄSTERBOTTENS LÄN
ÅR 2020



505 personbilar
PER 1000 INVÅNARE VID
ÅRSSKIFTET 2021/2022
(476 I SVERIGE)

BEFOLKNINGSUTVECKLING I VÄSTERBOTTENS LÄN
2010-2040P

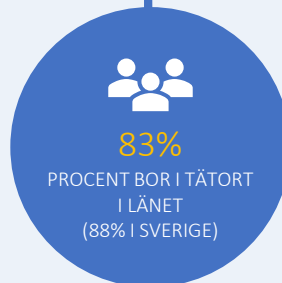


*~1/3 av de totalt 100 000 invånare som väntas tillkomma i Norrbotten och Västerbotten

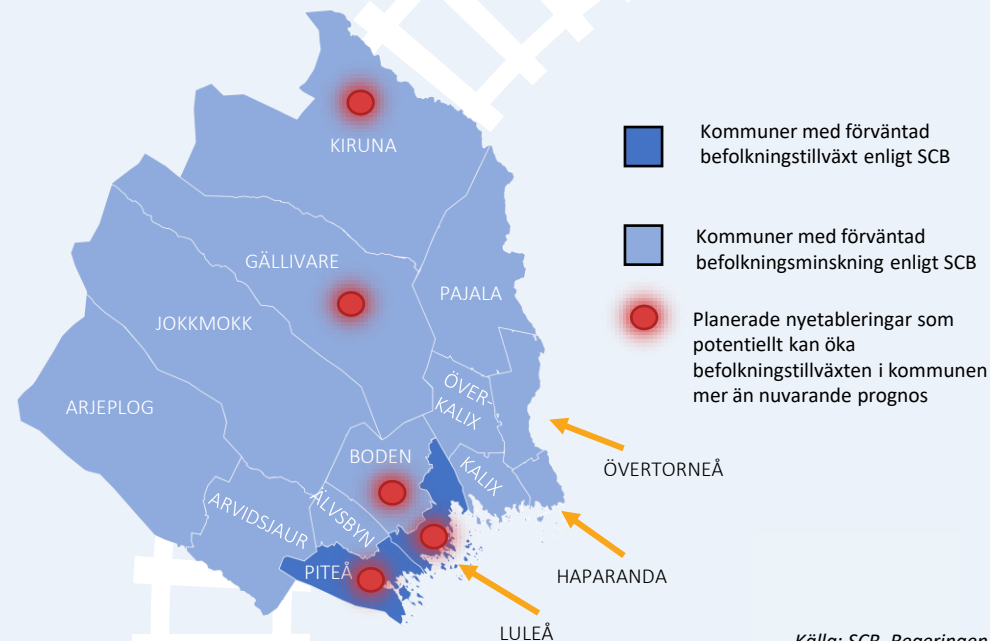
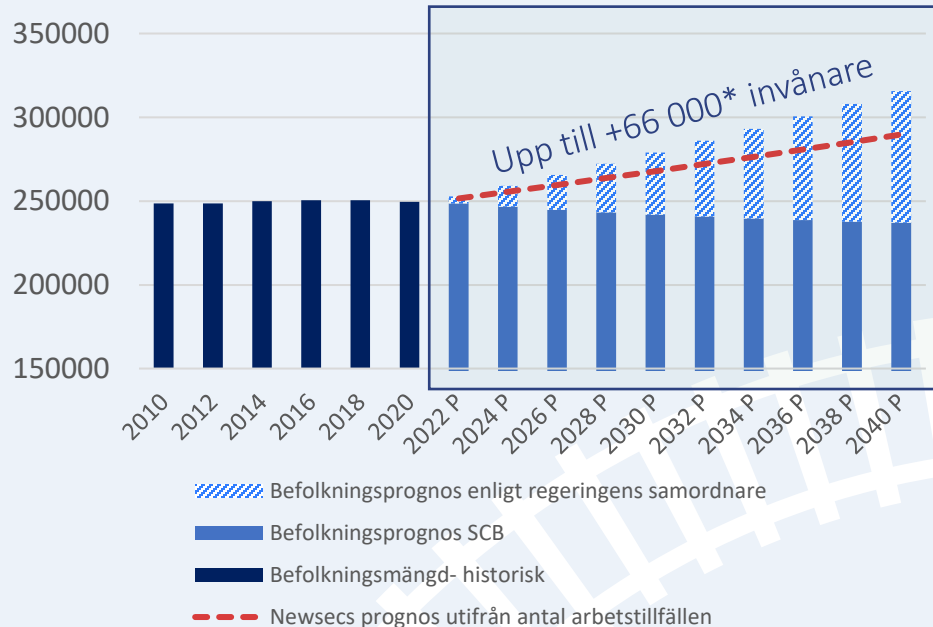
Kraftig befolkningsökning och flera stora nyetableringar väntas i Norrbotten

Ökning med upp till 66 000* nya invånare inom 20 år

Norrbotten väntas enligt SCB ha en negativ tillväxt fram till 2040, i samtliga kommuner utom Piteå och Luleå. I den prognosen tas dock ej hänsyn till de större regionala satsningar som pågår i länet, vilket enligt regeringens samordnare väntas ge en mycket stark befolkningstillväxt, där befolkningsmängden bedöms växa med cirka 66 000* invånare till 2040. Det är en ökning om 26% från dagens nivåer. Newsec bedömer konservativt att antalet invånare snarare kommer att öka med ca 40 000, vilket ger en tillväxt på ca 16%.



BEFOLKNINGSUTVECKLING I NORRBOTTEN LÄN
2010-2040P



*~2/3 av de totalt 100 000 invånare som väntas tillkomma i Norrbotten och Västerbotten

Befolkningen väntas minska i hela Västernorrland

Minskning på upp emot 14 000 invånare inom 20 år

Västernorrlands befolkningsutveckling väntas bli negativ fram till 2040. Minskningen väntas främst bero på ett födelseunderskott och ett negativt inrikes flyttnetto medan invandringsnettot är något positivt framgent. Befolkningsmängden i länet antas minska med cirka 14 000 invånare till 2040 enligt SCB men då tas endast hänsyn till den historiska utvecklingen. Nyetableringar i Örnsköldsvik och Sollefteå väntas förbättra prognosen något enligt Newsecs bedömningar och potentiellt landa på -10 000 istället.

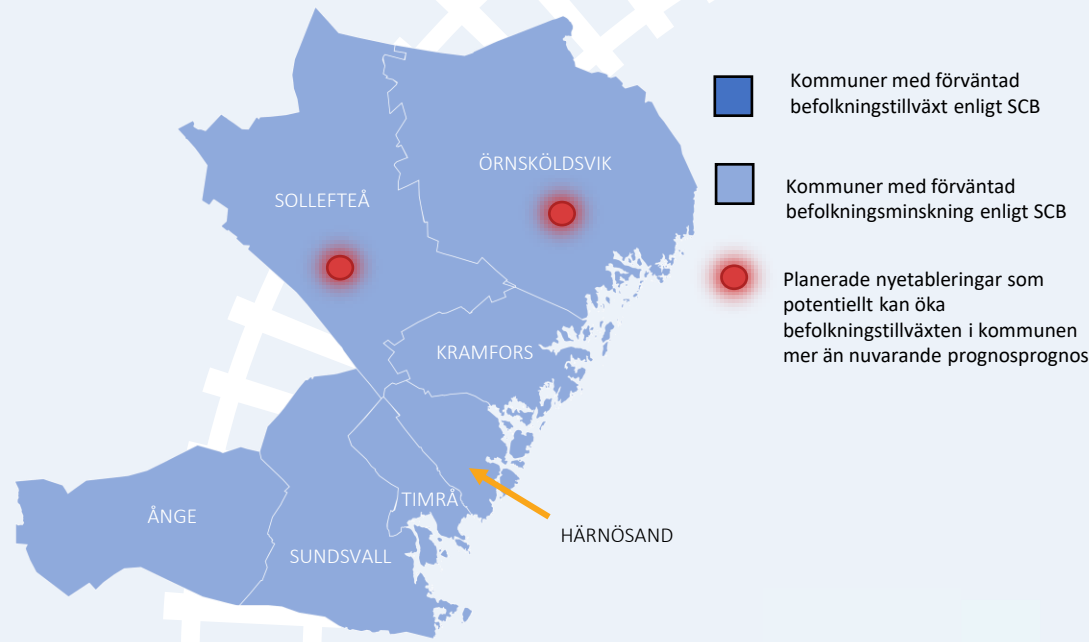
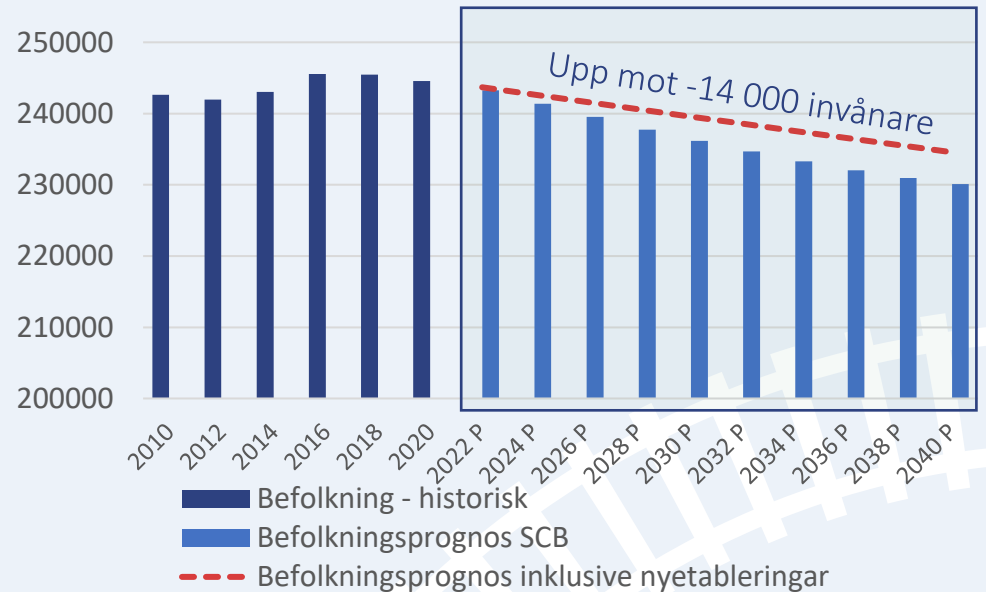
Ner mot -6%
FRÅN DAGENS BEFOLKNINGSMÄNGD

79%
PROCENT BOR I TÄRTORT I LÄNET
(88% I SVERIGE)

295 611 kr
MEDIANINKOMST I VÄSTERNORRLANDS LÄN ÅR 2020

548 personbilar
PER 1000 INVÅNARE VID ÅRSSKIFTET 2021/2022
(476 I SVERIGE)

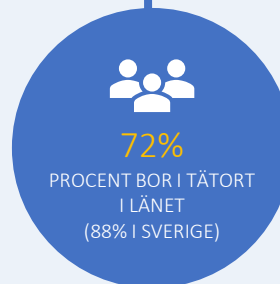
BEFOLKNINGSUTVECKLING I VÄSTERNORRLAND LÄN 2010-2040P



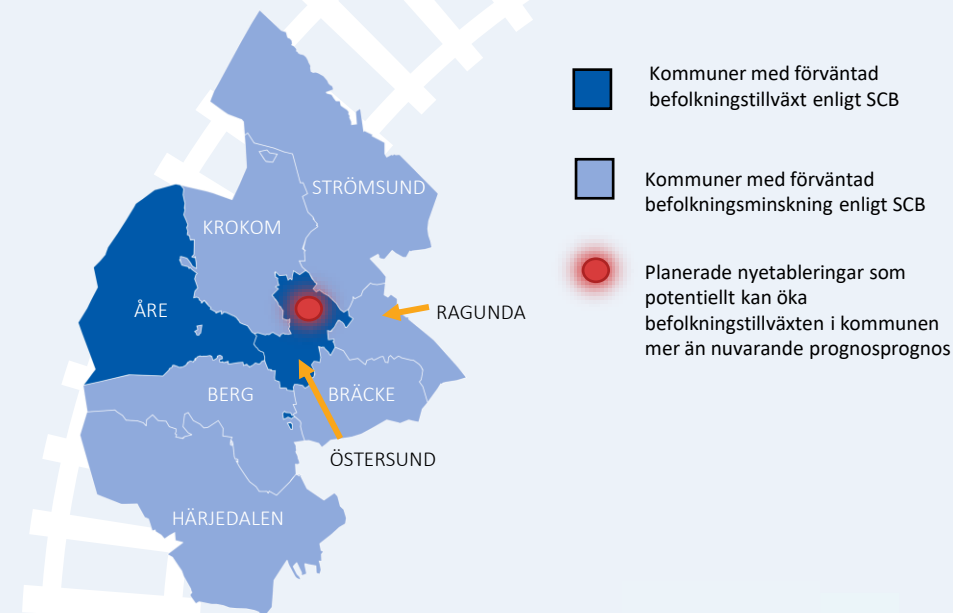
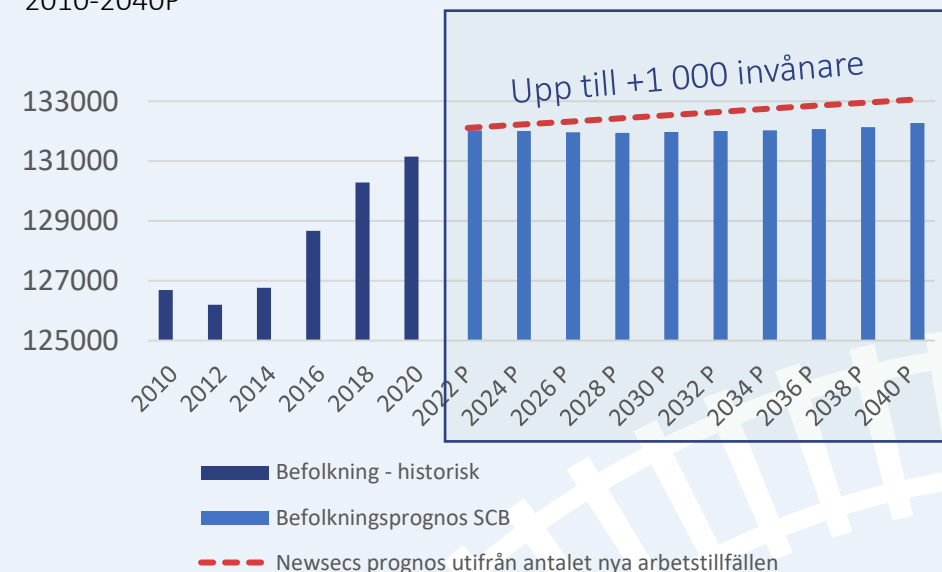
Åre och Östersund står för Jämtlands befolkningstillväxt

Ökning med upp till 1 000 nya invånare inom 20 år

Jämtlands befolkningsutveckling väntas växa med 220 personer totalt enligt SCB fram till 2040. Den marginella ökningen beror på en positiv tillväxt i Åre och Östersund då resterande kommuner väntas se en negativ tillväxt. Generellt för länet väntas ett födelseunderskott och ett negativt inrikes flyttnetto medan invandringsnettot är positivt framgent. Dock är inte Synsams etablering i Östersund inräknad i SCBs prognos, vilken väntas ge ett par hundra arbetstillfällen och kan bidra till en starkare befolkningsökning i Östersund och Jämtlands län. Newsec bedömer att ökningen kan uppgå till upp emot 1 000 personer totalt fram till 2040.



BEFOLKNINGSUTVECKLING I JÄMTLANDS LÄN
2010-2040P



Total marknad

Norrtågs konkurrenskraft

Metod för utvärdering av Norrtågs konkurrenskraft

Berörda parametrar



Pris

Pris är hämtat utifrån snittpris på en vardag (onsdag) och en helgdag (söndag). För bil är standard milersättning enligt Skatteverket använd som pris. Justering för övriga bilrelaterade kostnader och den initiala investeringen som krävs görs separat.



Tid

Tid är ett snitt av respektive aktörs angivna tider att åka mellan sträckorna. För bil är tid i enlighet med Googles reseplanerare.



Flexibilitet

Flexibilitet mäts som ett mått på antal möjliga avgångar att boka. Helg och vardagar mäts för sig. Bil anses alltid vara tillgänglig och således det mest flexibla alternativet.



Komfort

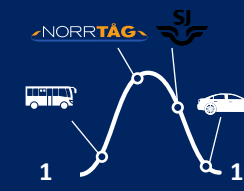
Newsec har utgått från komfort i relation till tid och delat upp komfort i två parametrar – faktor 1: komfort i form av att ej färdas med kommunalt medel, ha större möjligheter till avvikelser i schemat etc. (kvalitéer som förknippas med bil) och faktor 2: möjlighet att jobba, tillgång till Wifi, restaurangmöjlighet etc. (kvalitéer som förknippas med bil och tåg).

Huvudsakligen konkurrerande transportmedel



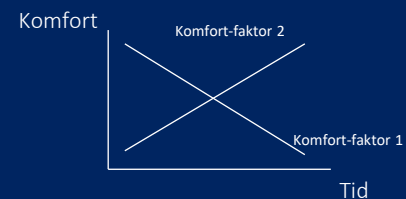
1. Pris x Tid

Bedömt i enlighet med Norrtåg och SJ:s kundundersökningar som de två viktigaste parametrarna vid val av resande.



2. Därefter poängsätts samtliga konkurrerande transportmedel på en skala 1-10 beroende på hur många standardavvikelser ifrån snittet deras KPI är.

3. Flexibilitet bedöms som ett mått på antal avgångar och poängsätts mellan 1-10. Bil bedöms på samtliga sträckor till högsta tillgänglighet.



4. Komfort bedöms mellan transportmedel dvs. samtliga tågbolag har en gemensam poäng. Komfort ställs i relation till tid dvs. att tåg bedöms ha en högre komfort på längre sträckor och bil på kortare.



5.

Poängsättningen från Tillgänglighet och Komfort viktas in i Tid x Pris poängen. En slutgiltig poäng för samtliga parametrar tas fram och således kan konkurrensindexet framställas för delsträckan.

Tågets styrkor och konkurrensfördelar

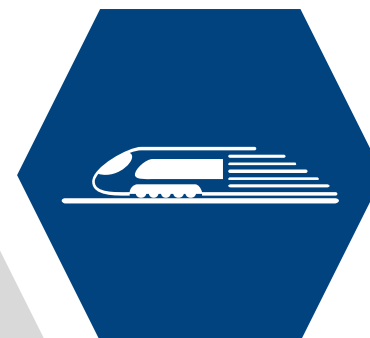
Komfort

Möjligheten att arbeta och möjligheten att koppla av under längre resor är en stark fördel för tåget.



Miljövänligt

Världen skiftar och sätter upp mål för att rädda klimatet. Tåget är ett miljövänligt resesätt och kan således gynnas av framtida satsningar och regleringar samt beteendeförändringar.



Hastighet

På flera sträckor är tåget markant snabbare än andra färdmedel. Däremot är ofta tiden mellan start och slutpunkt sällan snabbare än bilen på grund av de långa avstånden i Norra Sverige.

Säkerhet

Väderförhållanden periodvis under året i Norra Sverige leder till att det är otryggt att köra bil och flera av länen är mer olycksbenägna än Sverige som helhet. Tåget är således en tryggt alternativ.





Norrtågs konkurrenskraft på marknaden

- Här presenteras den sammanvägda konkurrensraften dvs. konkurrenskraft mellan stationer, mellan större sträckor, och på delsträckan i stort.
- Tåget gör sig bättre på längre sträckor där vinst för konsumenten kan göras både i:
 - Pris
 - Tid
 - Komfort
- Komfort spelar stor roll på längre sträckor och konsumentundersökningar påvisar att möjligheten att kunna arbeta spelar stor roll.
- I tabellen nedan syns konkurrenters konkurrenskraftighetspoäng och Norrtågs absoluta poäng på en skala 0-100

	Norrtåg	SJ	Vy (Nattåg)	Buss	Bil
Umeå - Sundsvall	67	65	50	47	76
Sundsvall - Storlien	68	59		43	50
Umeå - Luleå	66		46	43	69
Luleå - Kiruna	77		68	31	60
Luleå - Haparanda	65			39	75



Störst konkurrenskraft på längre och strategiskt lagda sträckor



Konkurrenskraft - nuläge

	Norrtåg	SJ	Vy (Nattåg)	Buss	Bil
Umeå - Sundsvall	67	65	50	47	76
Sundsvall - Storlien	68	59		43	50
Umeå - Luleå	66		46	43	69
Luleå - Kiruna	77		68	31	60
Luleå - Haparanda	65			39	75

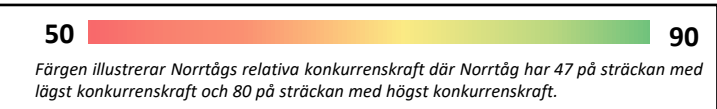


Potential konkurrenskraft* - 2040

	Norrtåg	SJ	Vy (Nattåg)	Buss	Bil
Umeå - Sundsvall	75	64	47	41	70
Sundsvall - Storlien	70	55		40	53
Umeå - Luleå	82		37	42	75
Luleå - Kiruna	77		68	31	60
Luleå - Haparanda	65			39	75



*Potentialen i konkurrenskraft utgår enbart från förändringar i tid enligt givna prognoser på nya tider i samband med infrastrukturförbättringar. Förhöjda priser i samband med nya banor och ev. andra stora rörelser i de övriga faktorerna kan förändra utfallet från ovan.



Infrastruktursatsningar förbättrar förutsättningarna för Norrtåg

Norrtågs marknad domineras av "tidselasticitet" och inte priselasticitet

Priselasticitet på Norrtågs marknad

Kvantiteten (antal resor) påverkas framförallt av förändringar i tid och inte i pris. Den nuvarande marknaden har inga enorma skillnader i pris mellan färdmedlen och efterfrågan är oelastisk dvs. mindre förändringar i pris t.ex. 10kr eller 20kr bedöms ha en mycket liten påverkan på efterfrågan. Pris är heller inte angivet som en primär anledning i marknadsundersökningar för vad som bör förbättras med tåg eller varför man väljer bort tåget. Priset spelar endast en väsentlig roll vid större relativa skillnader mot andra färdmedel, vilket också återspeglas i det av Newsec framtagna konkurrensindexet (s. 26).

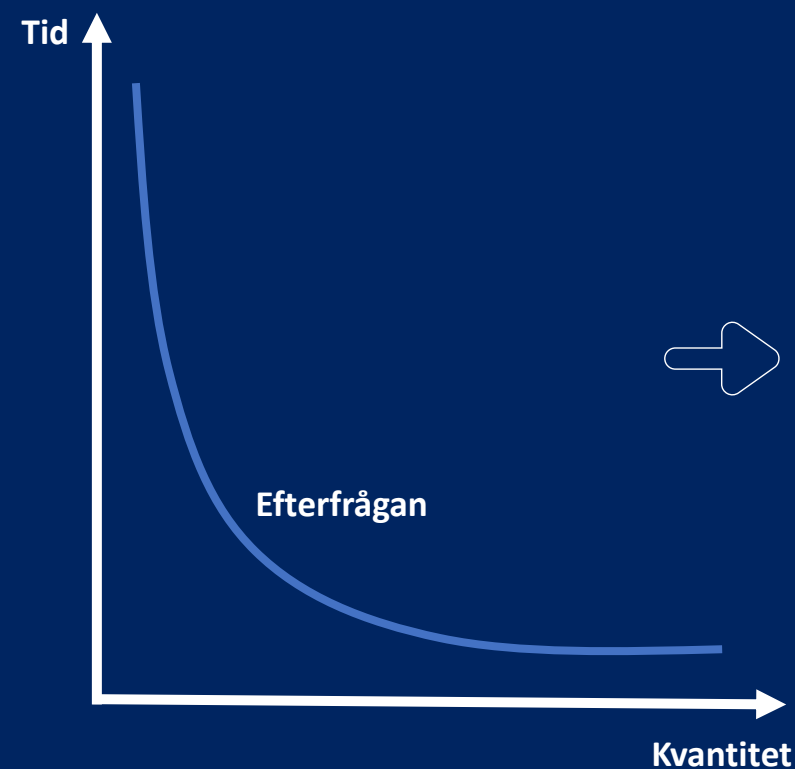
Förbättringar och fortsatt hög konkurrens på turistresandemarknaden leder till en fortsatt elastisk efterfrågan på den typen av resor, medan efterfrågan bland pendlare förblir oelastisk.

Tidselasticitet på Norrtågs marknad

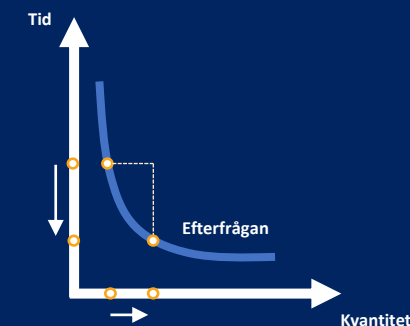
Förändringar i efterfrågan på Norrtågs resandemarknad för pendlare och frekventa resenärer påverkas snarare av tid än pris. Newsec har således utvärderat "tidselasticiteten" på marknaden. Bedömningen avser längre sträckor som beskrivet på s. 13.

Även om tidselasticitet är något mer elastisk än priselasticiteten, är även tidselasticiteten oelastisk. Detta innebär att det krävs större infrastrukturförändringar som resulterar i stora tidsbesparingar för att förbättra resbenägenheten framgent, vilket även det återspeglas i konkurrensindexet. Detta tyder även på att marginella tidsvinster som görs genom att hoppa över stationer oftast inte kraftigt reflekteras i efterfrågan. Om tidsvinsterna är påtagliga bör sådana scenarion däremot övervägas, då småorter står för en liten andel av Norrtågs totalresande.

Tidselasticitet

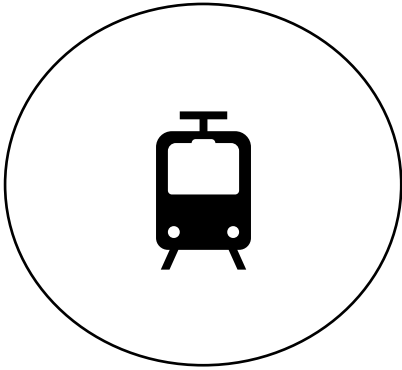


Exempel Norrbotniabanan

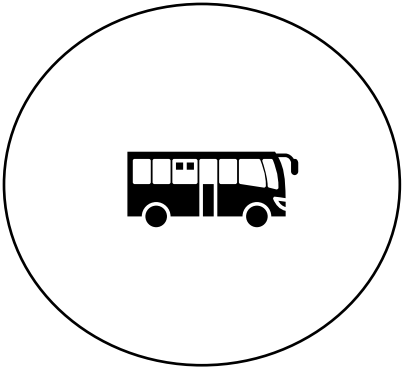




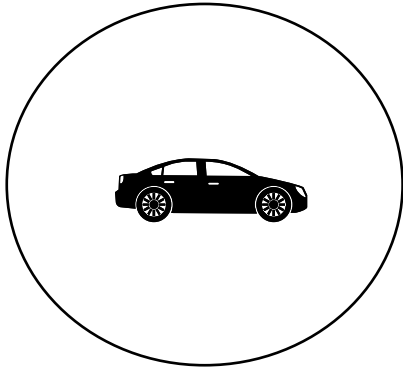
Tåget har störst möjlighet att öka sin konkurrens som färdmedel genom kortare restider



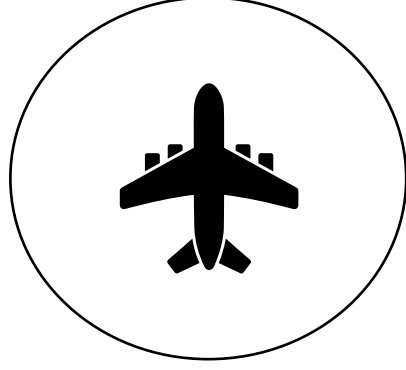
TÅG



BUSS



BIL



FLYG

Primär faktor för framtida förbättring av konkurrensen



- Tågens främsta förbättringspotential bedöms vara tidsvinsten när tågen blir allt snabbare
- Komfortfaktorn kan öka marginellt i form av bättre arbetsmöjligheter för pendlare, skönare säten och större tillgång till mat och service

- Bussen har potential att bli mer miljövänlig och det i sin tur kan leda till billigare priser
- Störst potential att öka andelen på kortare sträckor när etableringar möjliggör för ökad urbanisering i vissa städer → tillgänglighet
- Förbättringsmöjligheter för komforten i form av bättre arbetsmöjligheter på längre sträckor

- Elbilens utveckling möjliggör billigare drivmedel än diesel och bensin, samt större attraktivitet när bilarna blir mer miljövänliga
- Bilen har störst potential inom komfort, då utvecklingen går allt mer åt självstyrande bilar, men Newsec bedömer att detta inte kommer vara etablerat på marknaden inom det givna tidsspannet

- Vätgas- och elflyg kan öka möjligheten för flyg som transportmedel på kortare sträckor och generellt genom mindre miljöpåverkan
- Flygets attraktivitet på kortare inrikessträckor kan då öka. Newsecs bedömning är däremot att flyget främst kommer att behålla sin roll på resor som med andra transportmedel skulle ta över 3-4 timmar

Total marknad

Marknadsförändringar

En enorm strukturell omställning kan förändra Norra Sveriges framtid

+ 100 000 nya invånare

>500 arbetstillfällen

>1 500 arbetstillfällen

>10 000 arbetstillfällen

>500 arbetstillfällen

> 5 000 arbetstillfällen



Satsningar på andra sidan kvarnen i samband med förbättrat resande över vattnet kan bidra till att stärka Umeås position som "Norra Sveriges huvudstad"

Källa: Bolagens hemsidor och pressmeddelanden, rapport från regeringens samordnare Peter Larsson

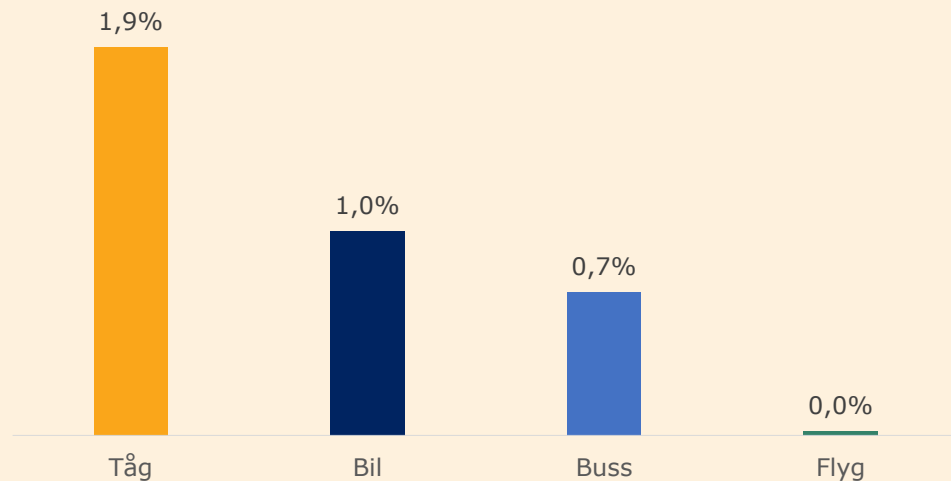
Kartan utgör ett urval av satsningar som sker i Norra Sverige.



Stor potential för tåg framgent

För transportarbete inom persontrafik har tåg varit det transportmedlet som det satsats mest resurser på sedan 2014. Investeringarna i tågtrafiken förväntas att fortsätta fram till 2040. Tåg är det transportmedel som väntas se störst årlig ökning bland samtliga transportmedel. Förutsatt en fortsatt satsning på järnvägsnätet i Norra Sverige kan det ske en potentiell överflyttning av resande från flyg till dagtåg på ca **900 000 – 1 200 000** resenärer per år för de fem reserelationerna. Dagstågtrafikens marknadsandel i respektive reserelation** beräknas ligga i intervallet **35-65%** år 2030.

Persontrafik i Sverige: årlig tillväxt 2017-2040



*Förutsatt att restiderna halveras med hjälp av investeringar i Norrbottenbanan Umeå-Luleå, dubbelspår Gävle-Härnösand längs Nya Ostkustbanan, åtgärder i Mittstråket och längs Norra stambanan.

**Sundsvall-Stockholm, Östersund-Stockholm, Örnsköldsvik-Stockholm, Umeå-Stockholm, Skellefteå-Stockholm och Luleå-Stockholm
Källa: Delrapport 1: Systemanalys norra Sverige, Framtida resande med tåg och flyg av ÅF och Norrtåg

Faktorer som kan påverka tågresandet i framtiden



Flexibla arbetsdagar

Coronapandemin har skapat nya förutsättningar för distansarbete. Färre dagar på kontoret möjliggör för längre pendlingsavstånd och kortare/samma pendlingstid per vecka.



Nya industrialiseringen

För att möta de stora industrisatsningarnas behov av arbetskraft kommer befolkningen i norra Sverige behöva växa med ~100 000 nya invånare till 2035, vilket kommer öka både pendlings- och affärsresandet.



Arbetsmarknadsregioner växer

I samband med de nya industrietableringarna kommer de stora arbetsregionerna i norr att växa och attrahera både ny arbetskraft och invånare, vilket sannolikt kommer att öka pendlingen mellan kommuner. Ex. från Umeå till Skellefteå.



Ökad fokus på hållbarhet

Tåg drivs till stor del av förnybar energi och är det mest hållbara transportmedlet i Sverige. I takt med att konsumenter blir mer medvetna om resandets påverkan på klimatet och miljön förväntas tågresandet öka i attraktivitet framöver.



Reducerade restider

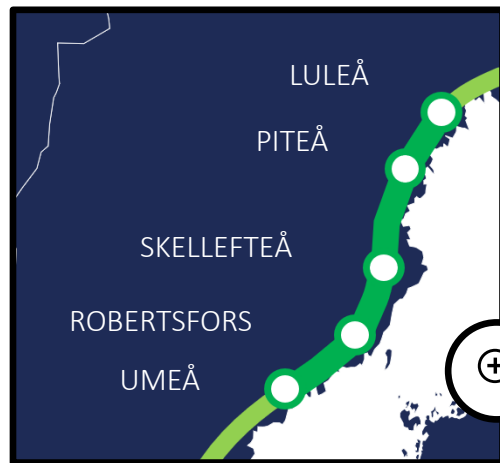
Nya satsningar på järnväg i kombination med snabbare tåg och fler avgångar kommer reducera den genomsnittliga restiden, vilket kommer öka tågets konkurrenskraft.

Norrbottenbanan

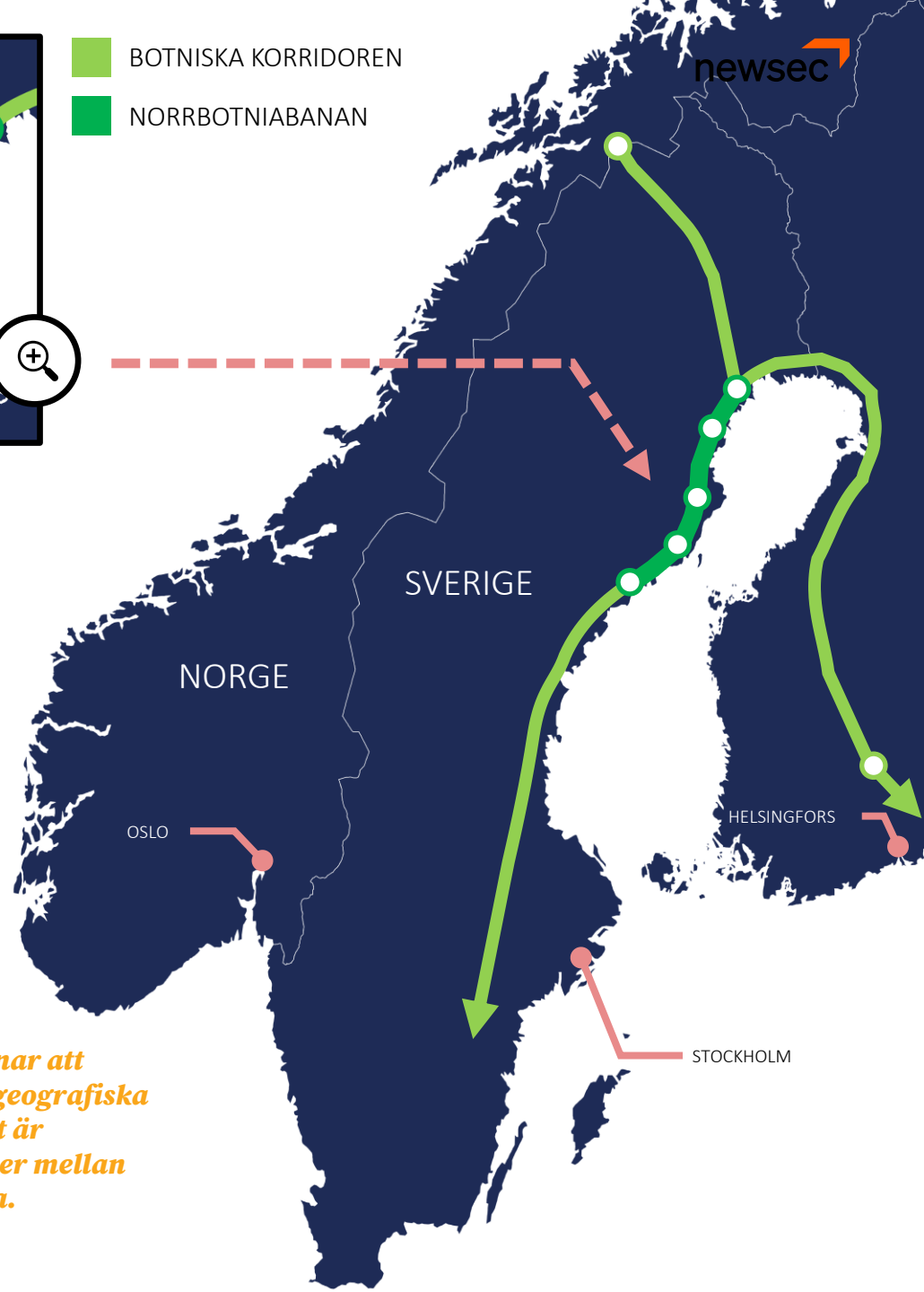
- en viktig förutsättning för den strukturella omställningen

Norrbottenbanan kommer att måla om kartan för näringsliv, industri, arbetare och boende i Norra Sverige på grund av de extremt reducerade restiderna som gör att städerna på sträckan binds ihop.

Projektet utgörs bland annat av 27 mil ny järnväg mellan Luleå och Umeå med syftet att främja både nationella såväl som internationella förbindelser, halvera restider samt sänka transportkostnader.



- BOTNISKA KORRIDOREN
- NORRBOTNIABANAN

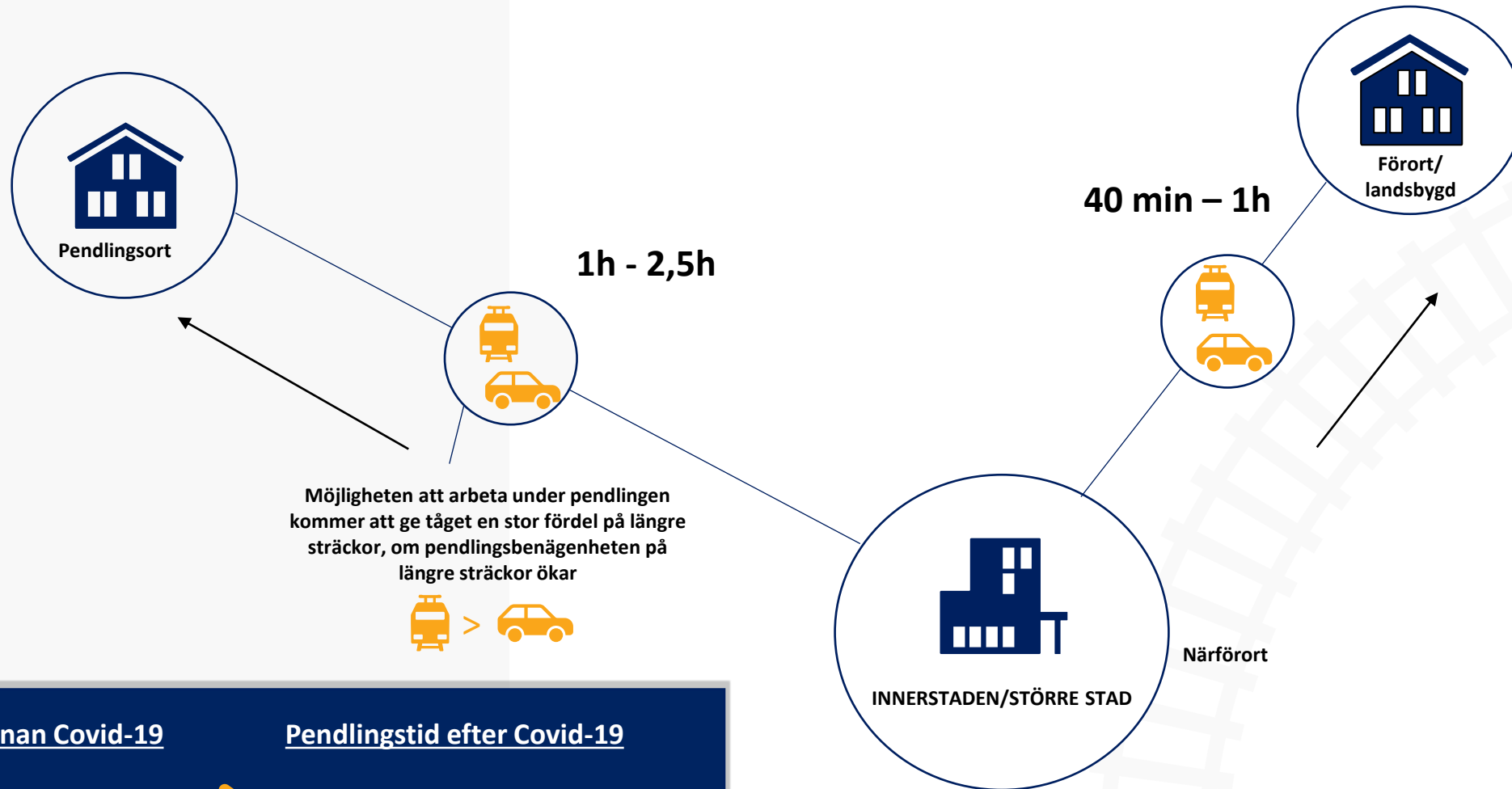



+270 KM
NY JÄRNVÄG MELLAN
UMEÅ OCH LULEÅ


-50%
REDUCERADE
RESTIDER

Norrbottenbanan ämnar att åtgärda Norrbottens geografiska utmaningar där målet är effektivare förbindelser mellan boende, jobb och skola.

Färre dagar på kontoret möjliggör för längre pendlingsavstånd



Möjligheten att arbeta under pendlingen kommer att ge tåget en stor fördel på längre sträckor, om pendlingsbenägenheten på längre sträckor ökar



<u>Pendlingstid innan Covid-19</u>	→	<u>Pendlingstid efter Covid-19</u>
40 minuter x 5 dagar i veckan = 200 min		60 minuter x 3 dagar i veckan ≈ 200 min



Avstånden krymper och regionen utvidgas, Norrbotniabanan målar om kartan

Exempel på snittpendlingstider i storstäder (enkel väg)

London
40 minuter

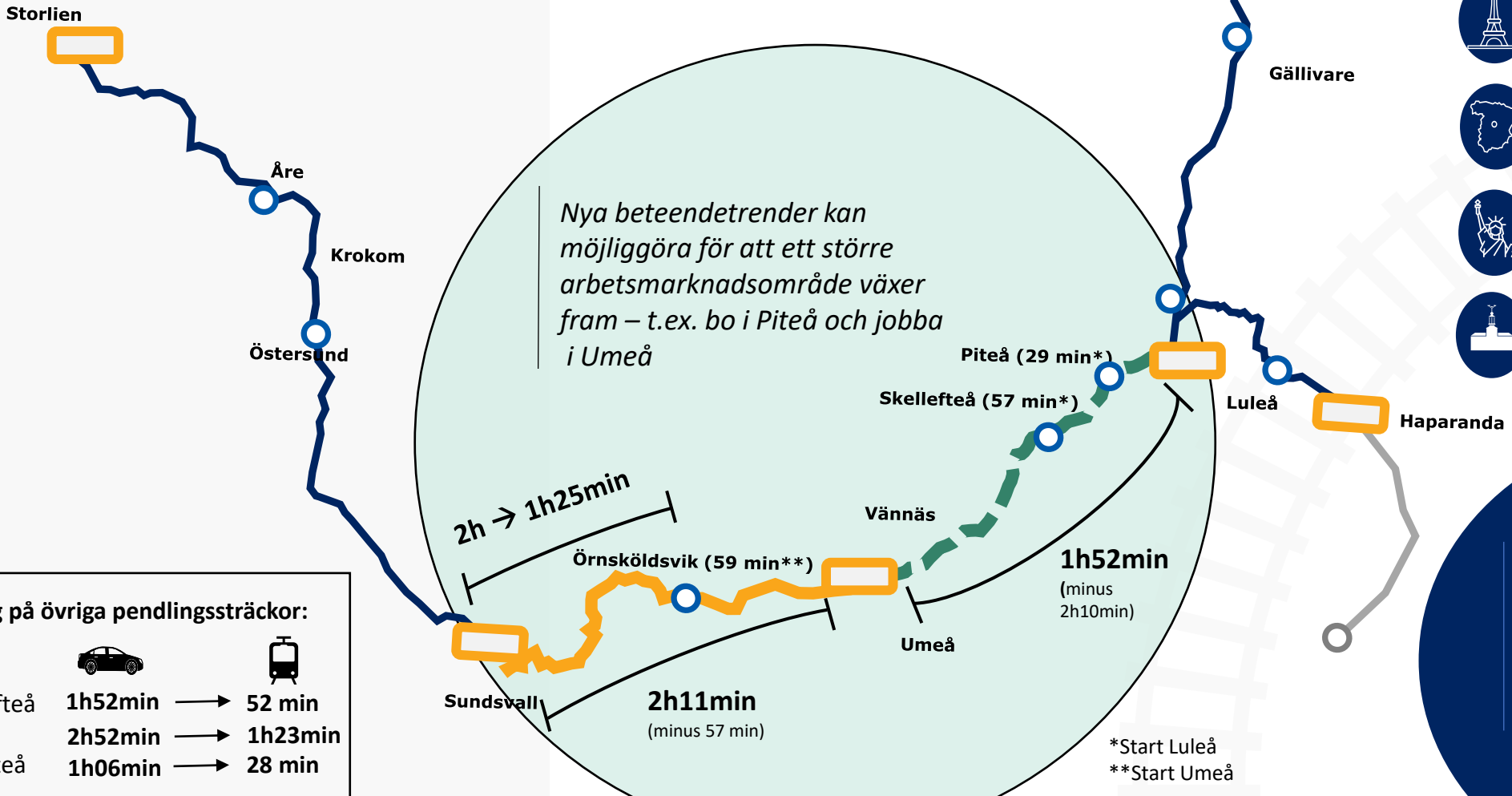
Paris
35 minuter

Madrid
25 minuter

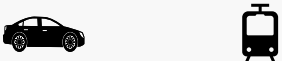
New York
35 minuter

Stockholm
35 minuter

Nya beteendetrender kan möjliggöra för att ett större arbetsmarknadsområde växer fram – t.ex. bo i Piteå och jobba i Umeå



Tidsförändring på övriga pendlingssträckor:



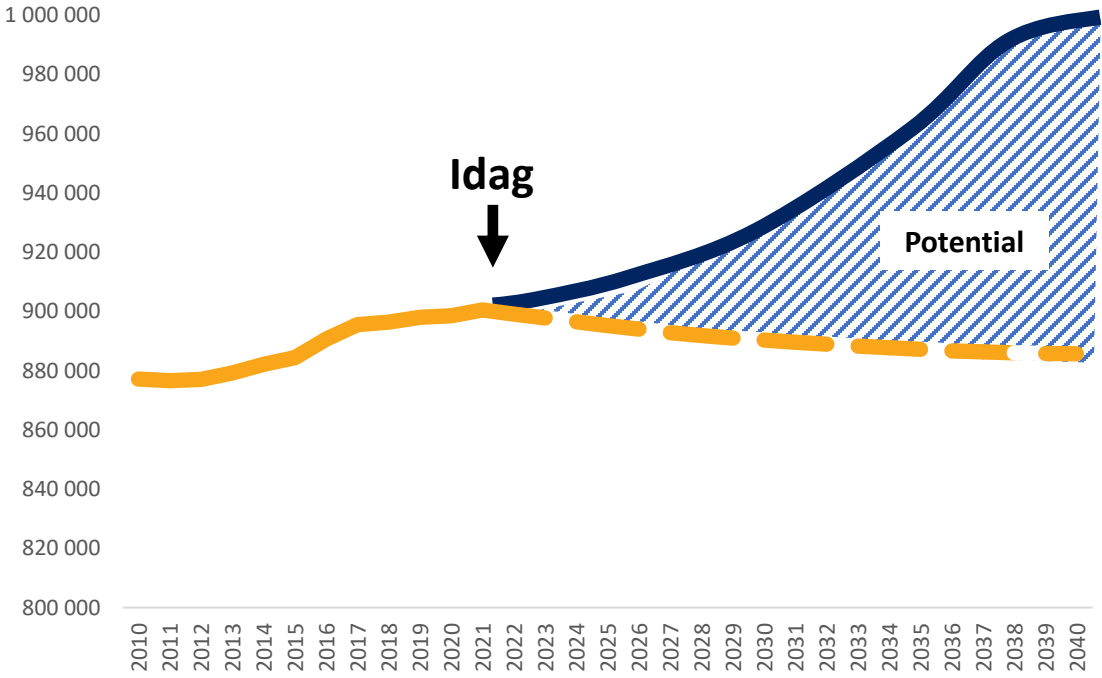
Umeå – Skellefteå	1h52min	→	52 min
Umeå – Piteå	2h52min	→	1h23min
Skellefteå – Piteå	1h06min	→	28 min

Tillgång till bra pendlning ökar arbetsmarknadsdeltagandet och bidrar till sysselsättning



Länen inom Norrtågs marknad står inför en potentiell strukturell förändring → 100 000 nya invånare kan tillkomma

Historisk och kommande befolkningstillväxt Jämtland, Västerbotten, Norrbotten och Västernorrland 2010- 2040



Historisk befolkningstillväxt
 Enligt SCB prognostiserad befolkningstillväxt

Tillväxten för Norrtåg



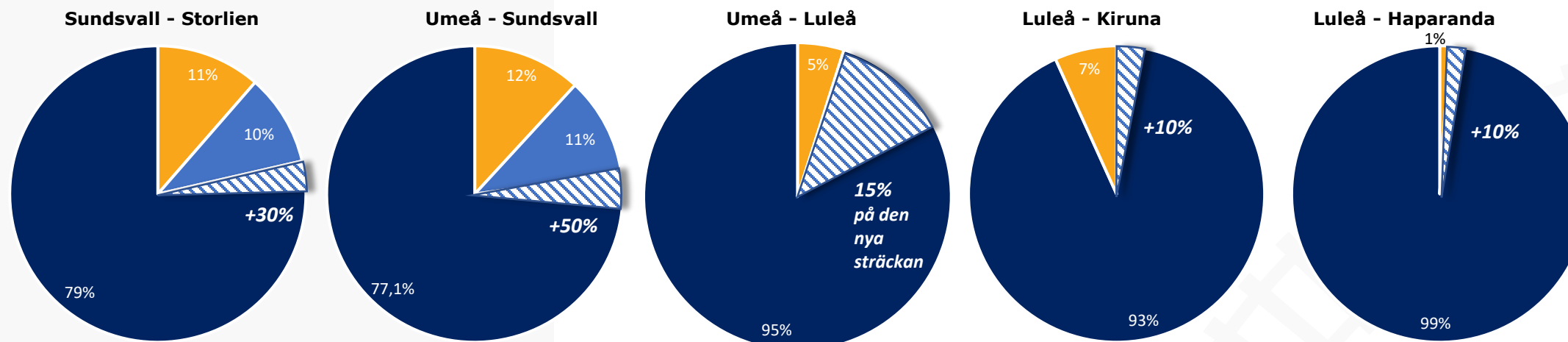
Andelsexpansion: Norrtåg ökar sin marknadsandel genom att ta större andelar på marknaden

Strukturella förändringar leder till ökat tågresande



Marknadsexpansion: Norrtågs marknad växer genom underliggande demografiska och strukturella faktorer

Stor möjlighet att öka andelen resenärer när infrastrukturprojekt blir klara i Newsecs huvudscenario



*Samtliga marknadsandelar avser marknadsandelen på Norrtågs kärnmarknad som presenterad på s. 13 & 14

■ Norrtåg
 ■ Övriga tågbolag (bedömt)
 ■ Övriga färdmedel
 Potential för andelsökning Norrtåg

Stora möjligheter att öka andel när konkurrenskraften stärks

- Stora möjligheter när konkurrenskraften stärks i samband med avslutade infrastrukturprojekt, framförallt för Sundsvall – Storlien, Umeå – Sundsvall och Umeå – Luleå.
- Andelen bedöms kunna öka i samband med att samhället blir mer tågbundet. Däremot bedömer Newsec att en andelsökning av resandet främst är relaterat till stora satsningar, vilka är begränsade.
- För samtliga sträckor (förutom där Norrbottenbanan färdigställs) bedömer Newsec att antal resande med Norrtåg framförallt påverkas av marknadsexpansion och inte andelsexpansion.

Etableringar och minskad restiden kan måla om sträckornas fördelning

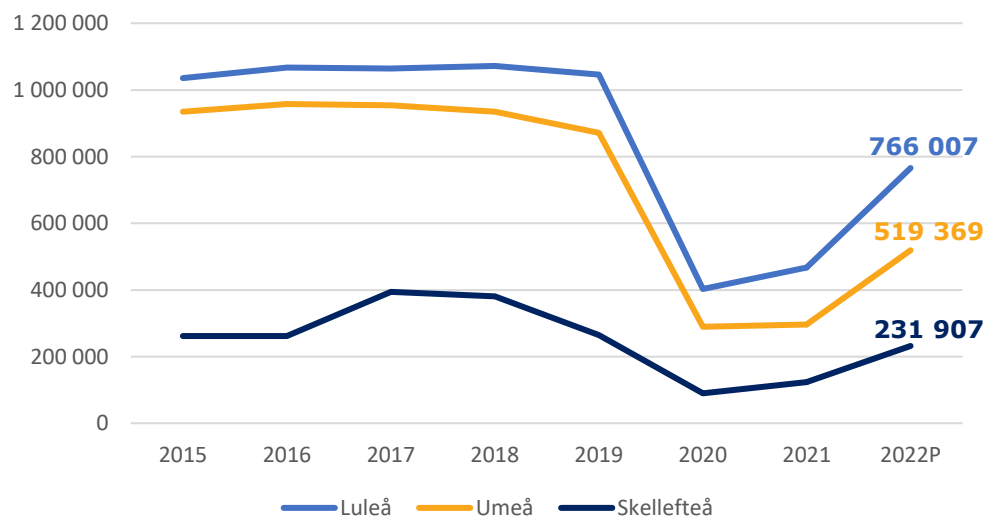
- Trots strategiskt stark sträcka är andelen förhållandevis låg på sträckorna Luleå – Kiruna och Luleå - Haparanda. Detta bedöms vara på grund av den starka bilkulturen, få tjänstekontor nära stationer och låg ortsdensitet som kan noteras för kommunerna på sträckan.



Möjlighet för ökat antal resenärer med tåg från södra Sverige

Restider med tåg mellan Stockholm och Norra Sverige kommer reduceras kraftigt när nya dubbelspåriga banan mellan Gävle och Sundsvall är klar. Detta kommer sannolikt att öka tågets konkurrenskraft och attrahera fler flygresenärer när skillnaden i restider krymper. Likt sträckan mellan Stockholm och Göteborg kommer möjligheten för tåg att ta andelar från flyg att vara stor. Detta kan i sin tur skapa synergier för Norrtåg. Däremot finns det även risk att det ger SJ en fördel på Norrtågs marknad, då de sannolikt kommer stå för en stor andel av de ökande resorna söder om Norrtågs marknad till Norra Sverige.

Antal flygpassagerare mellan Stockholm och Luleå, Umeå och Skellefteå



~1,5 miljoner
FLYGRESENÄRER PER ÅR



~99%
LÄGRE KOLDIOXIDUTSLÄPP
MED TÅG JÄMFÖRT MED
FLYG



~50%
REDUCERADE
RESTIDER

Flygtid mellan Stockholm –
Umeå är ~3 timmar 20min
idag, inklusive restiden från/till
flygplatsen

Restiden med tåg minskar med
2,5 timme till 3 timmar 50 min

Reducerad restid mellan
Stockholm-Umeå kan driva fler
tågresenärer norrut



Stockholm

Umeå

Skellefteå

Luleå

Restid idag

3h 20min

3h 40min

3h 40min

Restid idag

6h 20min

8h 50min

12h 20min

Estimerad ny
restid*

3h 50min

5h 5min

5h 40min

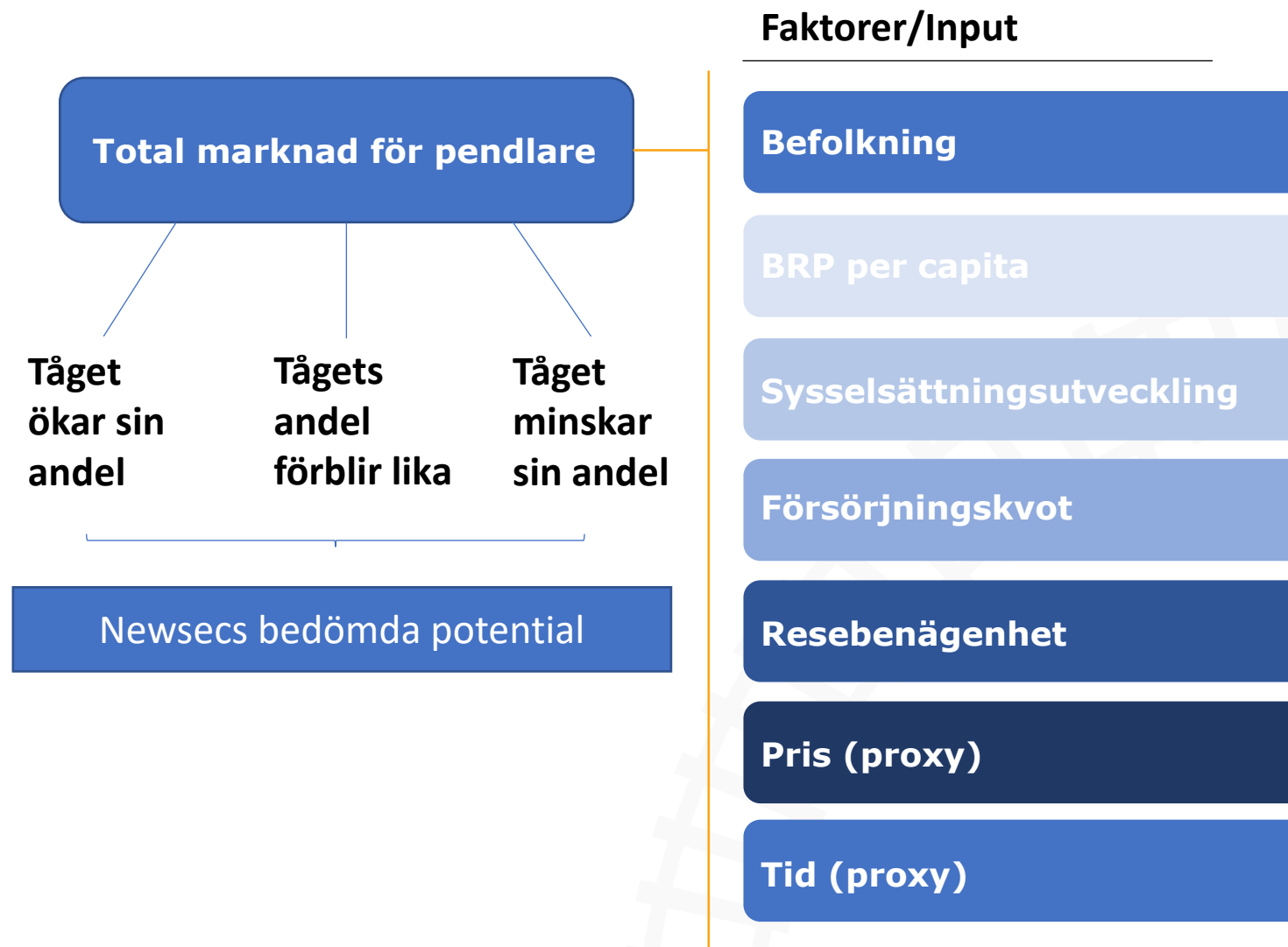
* Exklusive eventuella tågbyten

Källa: Swedavia och Newsec

Hur ser den framtida marknaden ut för Norrtåg?

- Newsecs har prognostiserat resemarknaden i Norra Sverige utifrån till höger nämnda faktorer
- Newsec har utgått från NUTS-regionerna SE32 & SE33 som geografiskt område.
- Prognos har sedan tagits fram för delmarknaderna på Norrtågs sträcka.
- Newsec har utfört en regressionsbaserad scenarioanalys för att bedöma potentialen på Norrtågsmarknad:
 - Grundskenario: officiella prognoser och Newsecs proxy på tid och pris utifrån kommande och föregående satsningar, undersökningar på KTH etc.
 - Scenario 1 (negativt scenario): Låg – ingen tillväxt i Norra Sverige. Infrastruktur satsningar ställs in, etableringar misslyckas, befolkningstillväxten blir mer negativ än väntat etc.
 - Scenario 2 (positivt scenario): Etableringar och satsningar går bra och prognoser uppfylls, antal sysselsatta ökar och uppemot 100 000 invånare tillkommer.
 - Scenario 3: (mycket positivt scenario): Prognoser för satsningar och etableringars effekter på området överträffas.
- Slutligen har Newsec uppskattat den bedömda potentialen utefter tre scenarion om hur tågens framtida andel på marknad förändras.

Struktur för prognos





Överblick prognos för hela marknaden

~30 000 dagliga resenärer i dagsläget på Norrtågs kärnmarknad

0. 39 000 dagliga resenärer

1. 30 000 – 31 000 dagliga resenärer

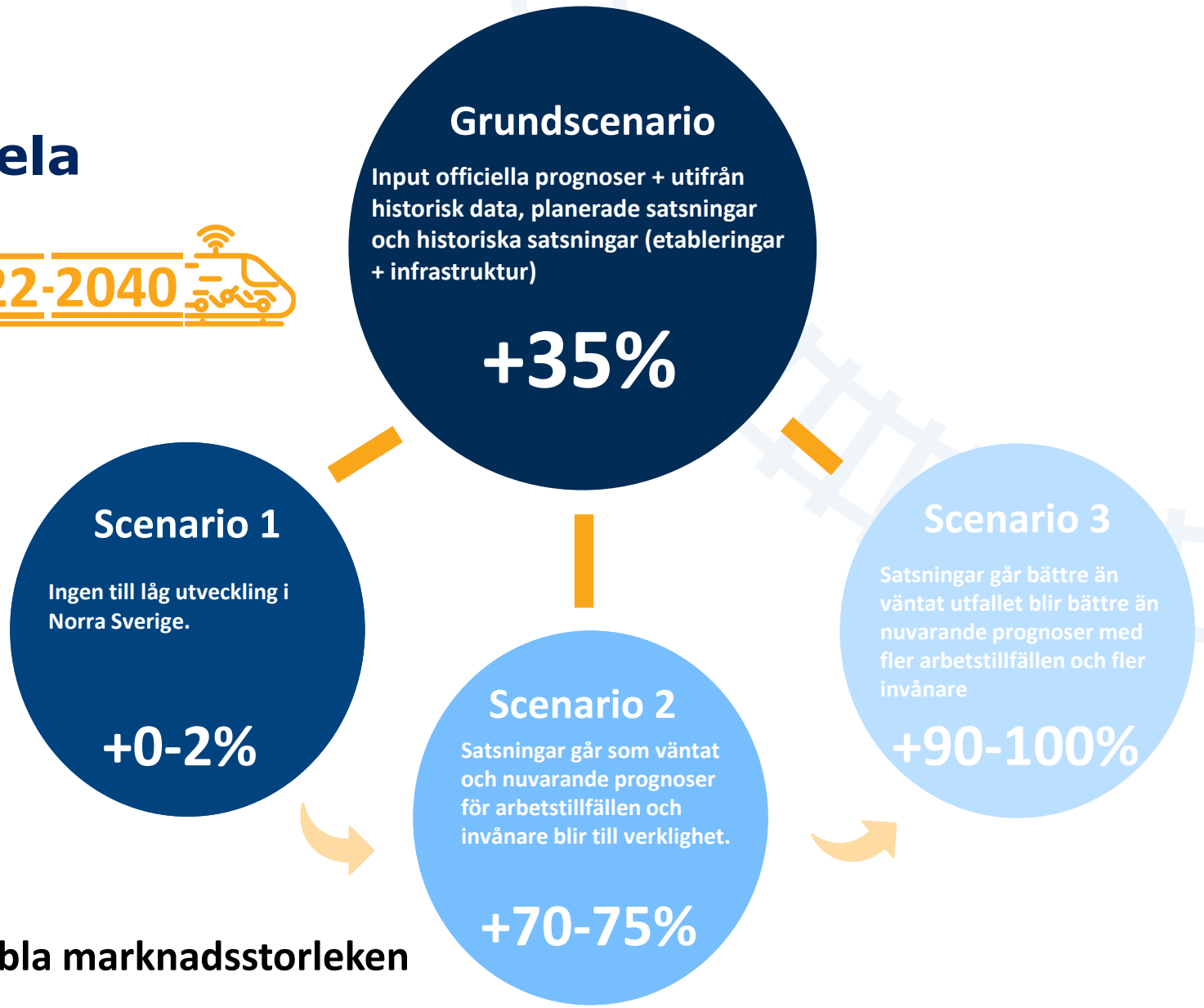
2. 50 000 – 52 000 dagliga resenärer

3. 57 000 – 60 000 dagliga resenärer



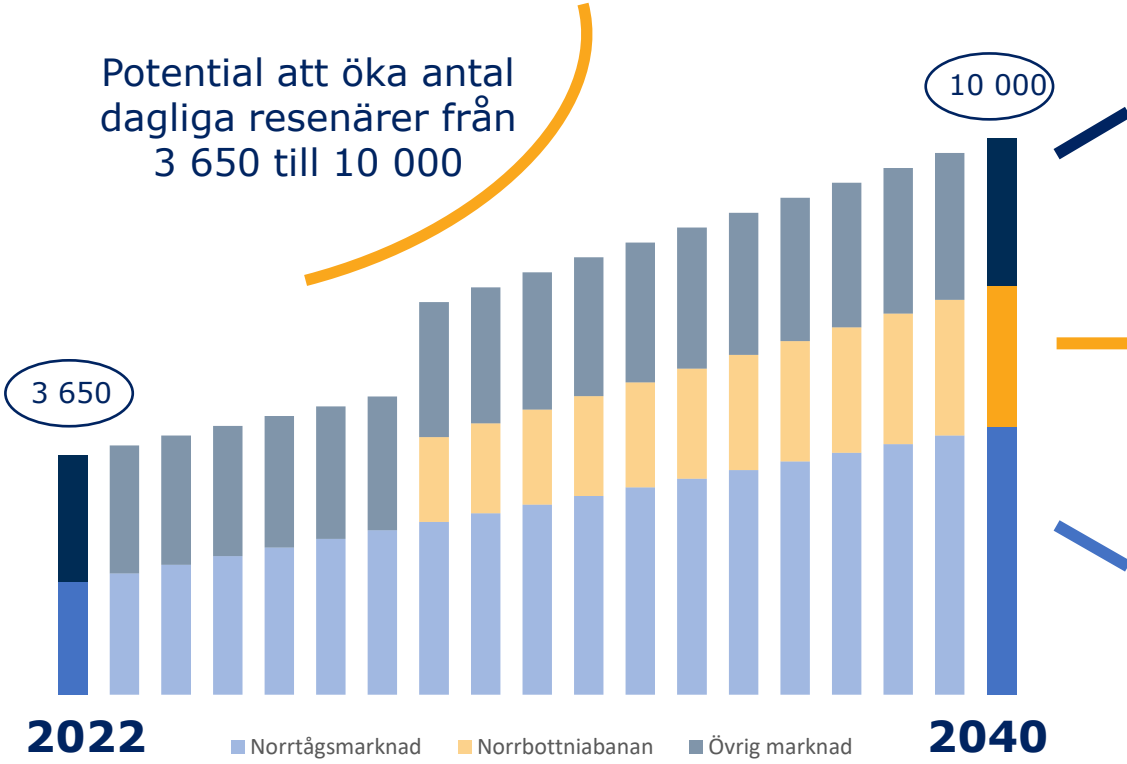
Satsningar kan komma att dubbla marknadsstorleken mot grundscenariot

2022-2040





Potential för 2 300 000 nya resor årligen i Newsecs huvudscenario



Övrig marknad
3

~ 1 300 dagliga resor

- Den övriga marknaden utöver det som definieras som Norrtågs kärnmarknad på sidan 13 bedöms växa långsammare för Norrtåg än övriga marknader (1 och 2). Däremot om förtätning sker och fler flyttar till tjänsteföretagsjobb i centrala orter finns det möjlighet för en stor tillväxt inom den övriga marknaden.

Norrbottniabanan
2

~ 2 800 dagliga resor

- Den nya banan öppnar och Norrtåg tar en marknadsandel lik den på Umeå – Sundsvall sträckan. Norrbottniabanan ersätter den gamla sträckan och således försvinner också en begränsad del av marknaden.

Norrtågs marknad
1

~ 5 900 dagliga resor

- Norrtåg växer sin marknadsandel på vissa delmarknader och marknaden växer med 50-160% beroende på delmarknad. Se mer detaljerade antaganden under respektive avsnitt för varje delsträcka.

Utvecklingen är illustrativ och prognosen avser 2022 till 2040. Newsec bedömer att det är osannolikt att tillväxten är jämnt fördelad över åren

Newsec tar heller inte hänsyn till tekniska faktorer såsom t.ex. nuvarande och framtida kapacitet på olika banor och hur antal resande ev. skulle ställa krav på ökad kapacitet och vice versa.

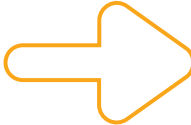
Många osäkra faktorer kan påverka Newsecs huvudprognos



Huvudscenariot: möjligt att öka antal årliga resor med ~2 300 000

~ 3 650 resor dagligen 2022

~ 10 000 resor dagligen 2040



Newsec tar ej hänsyn till tekniska faktorer såsom t.ex. nuvarande kapacitet på banor och hur antal resande ev. skulle ställa krav på ökad kapacitet och vice versa.



Scenario 2*: möjligt att öka antal årliga resor med ~3 100 000

~ 3 650 resor dagligen 2022

~ 12 000 resor dagligen 2040



Newsec tar ej hänsyn till tekniska faktorer såsom t.ex. nuvarande kapacitet på banor och hur antal resande ev. skulle ställa krav på ökad kapacitet och vice versa.

*Scenario 2 tas inte i beaktning per delsträcka i appendix utan presenteras enbart här

Appendix

Analys av delmarknaderna



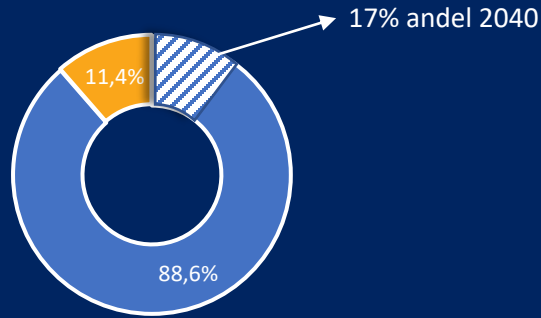
Sundsvall - Storlien

Stark marknadsandel mellan Östersund och Sundsvall

Antal årliga resor med Norrtåg 2022 -> 2040:
~235 000 → ~410 000

- På tågets kärnmarknader har tåget stor andel på delsträckan, bedömt till närmare 50% mellan Sundsvall och Östersund. Med en befintlig stor andel av marknaden på huvudsträckor kan det bli svårt att ytterligare öka tågets andel av marknaden.
- Däremot finns det en stor potential att fånga upp det sekundära upptagningsområdet dvs. längre sträckor från mindre orter med folk som ska färdas till de större städerna.

Norrtågs marknadsandel på delsträckan (total marknad: 5 600 dagliga resenärer)



■ Övriga färdmedel
 ■ Norrtåg
 ■ Potential

Nuläge

Övriga färdmedel

Norrtåg

Storlien

Åre

Östersund

Sundsvall

Östersund – Åre kommun (samtliga stationer)

4,5% 95,5%

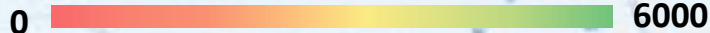
6,5% 93,5%

Östersund – Sundsvall (ink. samtliga flöden emellan)

22% 78%

Östersund – Sundsvall (ex. samtliga flöden emellan)

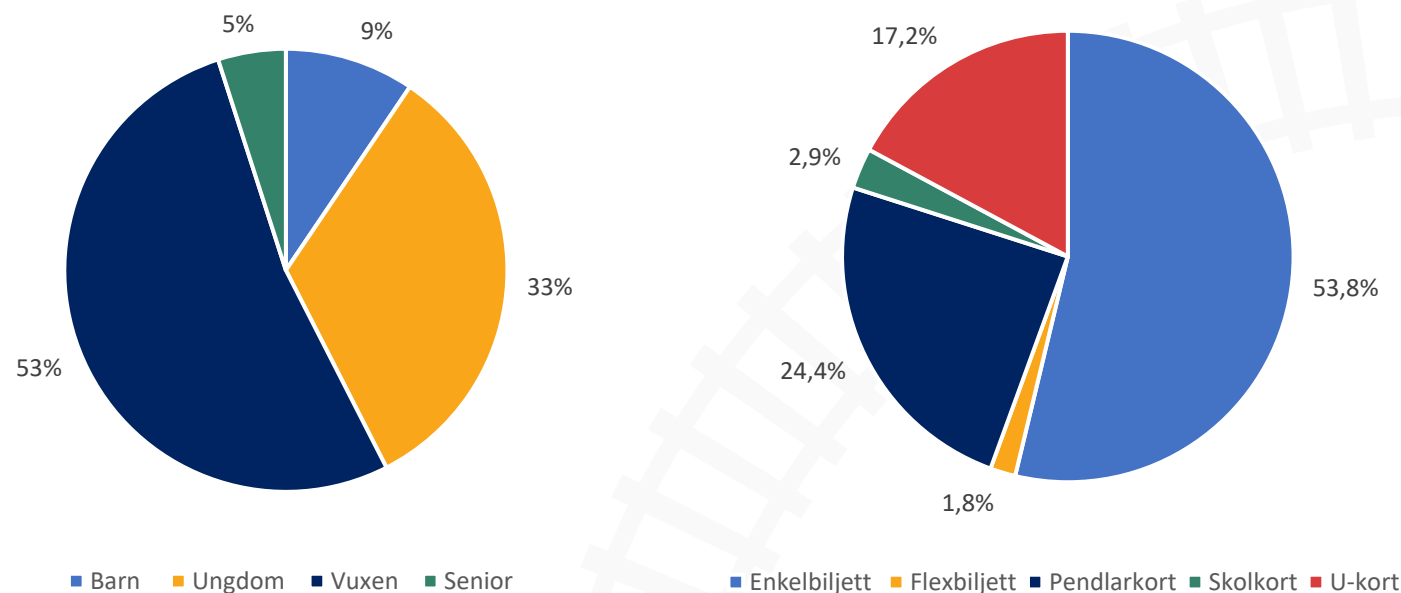
Antal resenärer



Stor andel ungdomar på sträckan Sundsvall-Storlien

- Störst andel ungdomar jämfört med övriga sträckor kan tyda på skolpendling. Demografiska förutsättningar med t.ex. en ändrad andel yngre kan således påverka Norrtåg framgent, medan även nybyggnation av större gymnasieskolor kan påverka resetrender.
- Sträckan har en större andel pendlare, vilket kan bero på högre tätortsdensitet än övriga sträckor, samt på de mest trafikerade delarnas lägre bilbundenhet.

Resor fördelat på resenärs- och biljettyp, 2022

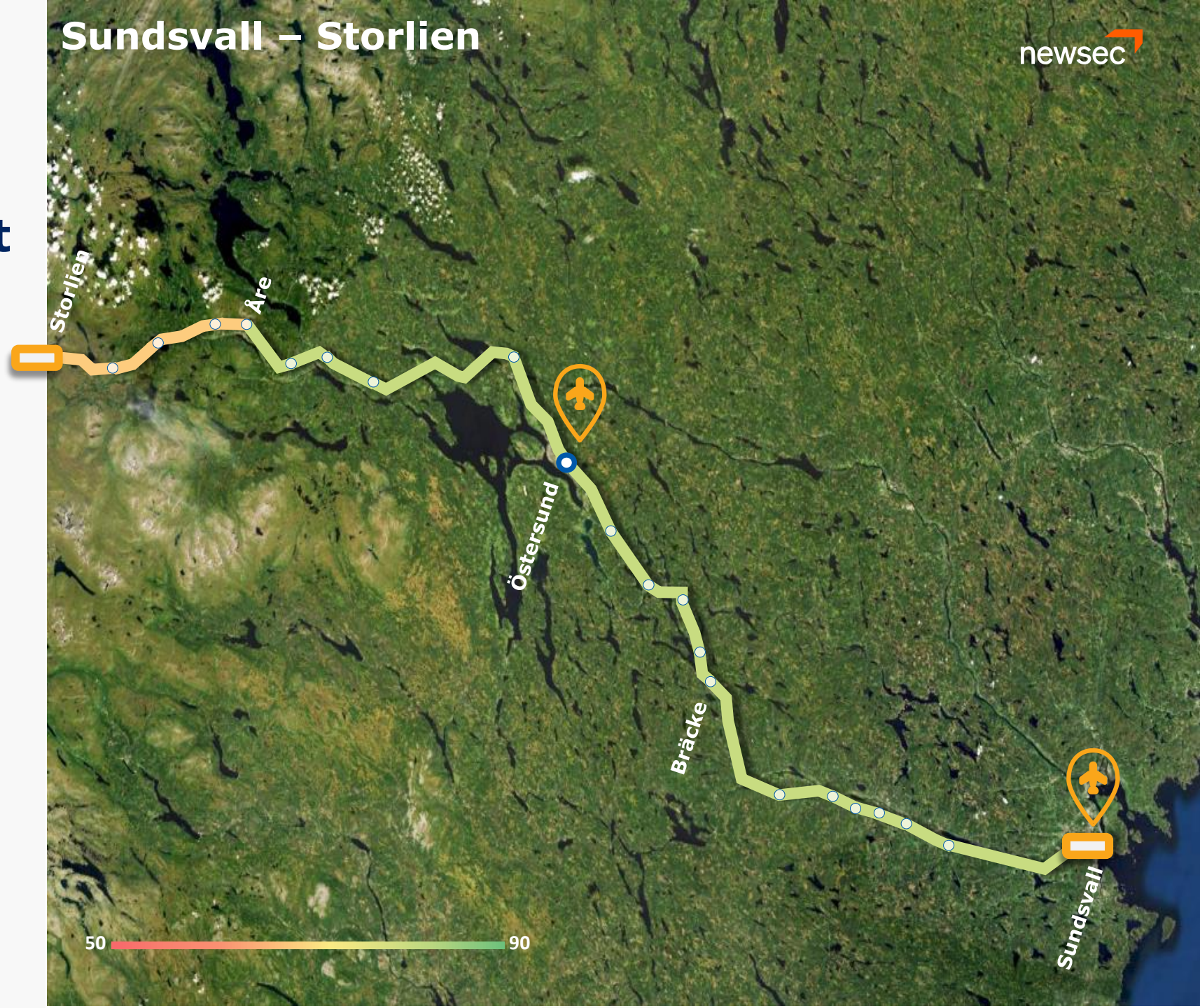


Nuläge: Hög konkurrenskraft på tillväxtorter

- Hög konkurrenskraft på längre sträckor.
- Mycket god tillgänglighet för Norrtåg, framförallt på "pendlarsträckor" som t.ex. nära Sundsvall och Östersund.
- Bilen är framförallt mer konkurrenskraftig på kortare sträckor där priset blir väsentligt lägre och tillgängligheten väsentligt högre.

	Norrtåg	SJ	Vy (Natt tåg)	Buss	Bil
Sundsvall - Storlien	73				48
Sundsvall - Östersund	67	73		33	68
Östersund - Åre	68	74		34	68
Åre - Storlien	39			73	79
Bräcke - Sundsvall	51	81			59

Sundsvall – Storlien

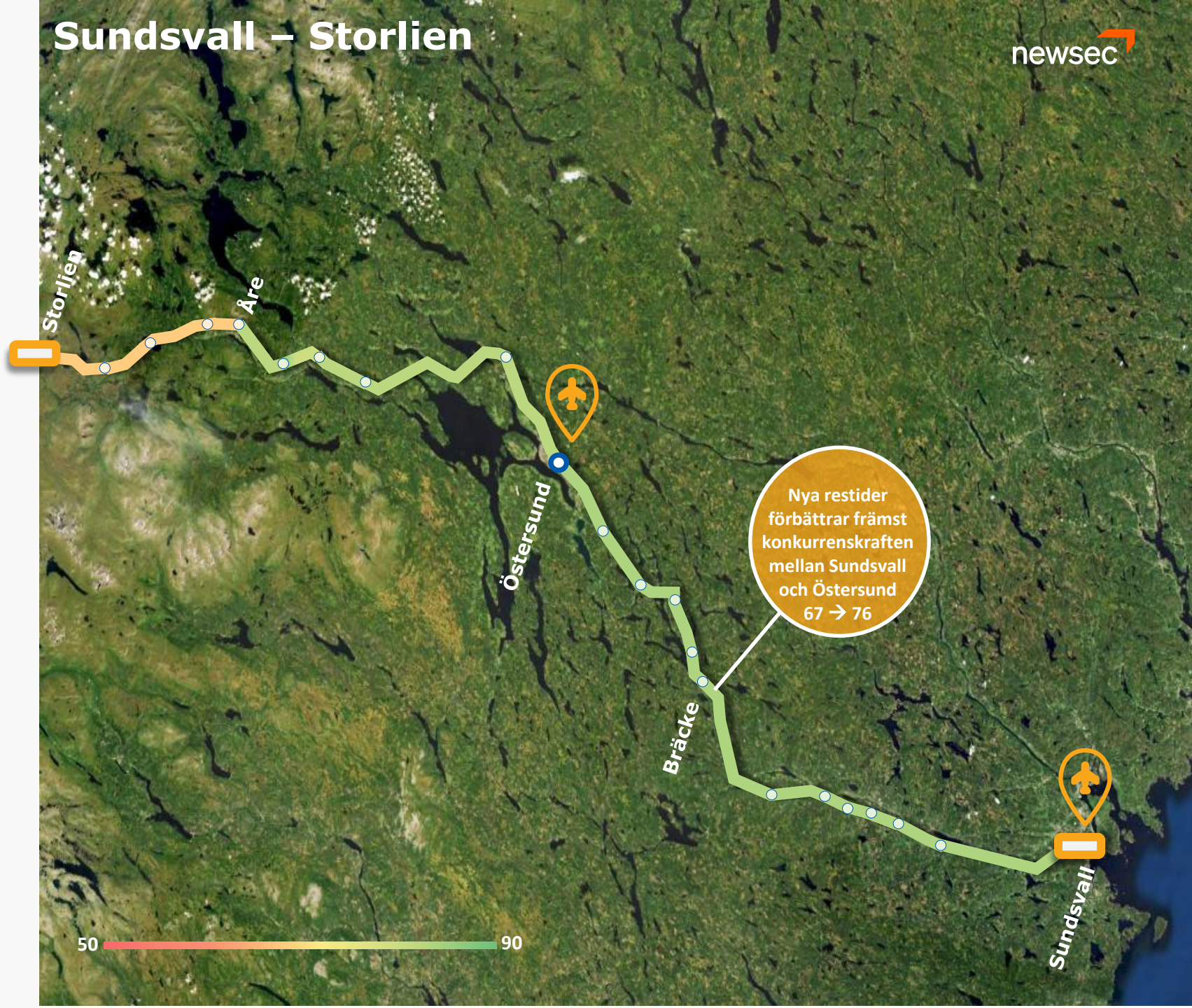


Möjlighet för starkare konkurrenskraft mellan Sundsvall och Östersund

- Till följd av investeringar längs sträckan Sundsvall-Östersund kommer restiden för hela stråket Sundsvall-Storlien kortas ned från 4h20min till ca 4h06min.
- Sträckan Sundsvall-Östersund kommer att ha en restid på 2h12min (tidigare 2h26min).
- Indexet för hela sträckan Sundsvall-Storlien ändras marginellt då en minskning av restiden på 14 min på en ~4h sträcka inte påverkar konkurrenskraften nämnvärt.

	Norrtåg	SJ	Vy (Natt tåg)	Buss	Bil
Sundsvall - Storlien	73				48
Sundsvall - Östersund	76	73		33	68
Östersund - Åre	68	74		34	68
Åre - Storlien	39			73	79
Bräcke - Sundsvall	51	53			49

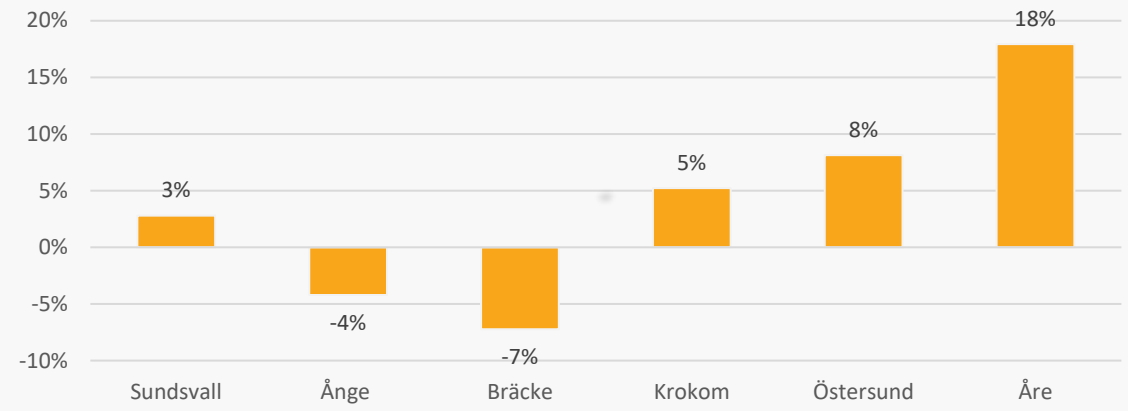
Sundsvall – Storlien



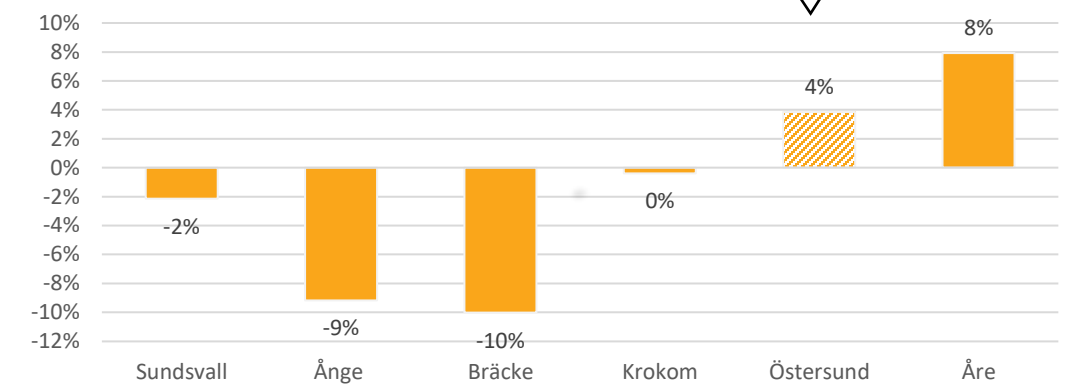


Sundsvall - Storlien

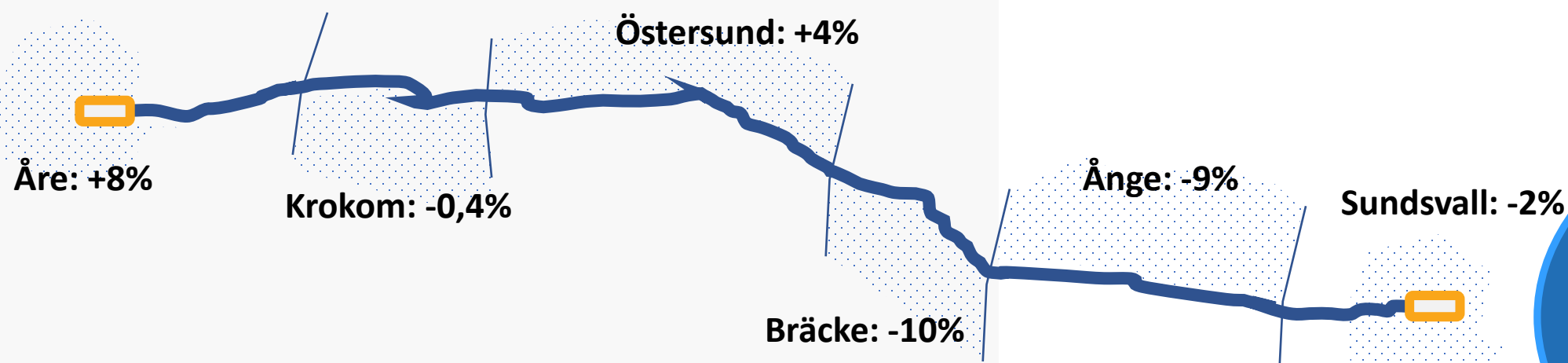
Befolkningsutveckling 2012-2021



Befolkningsprognos 2022-2040



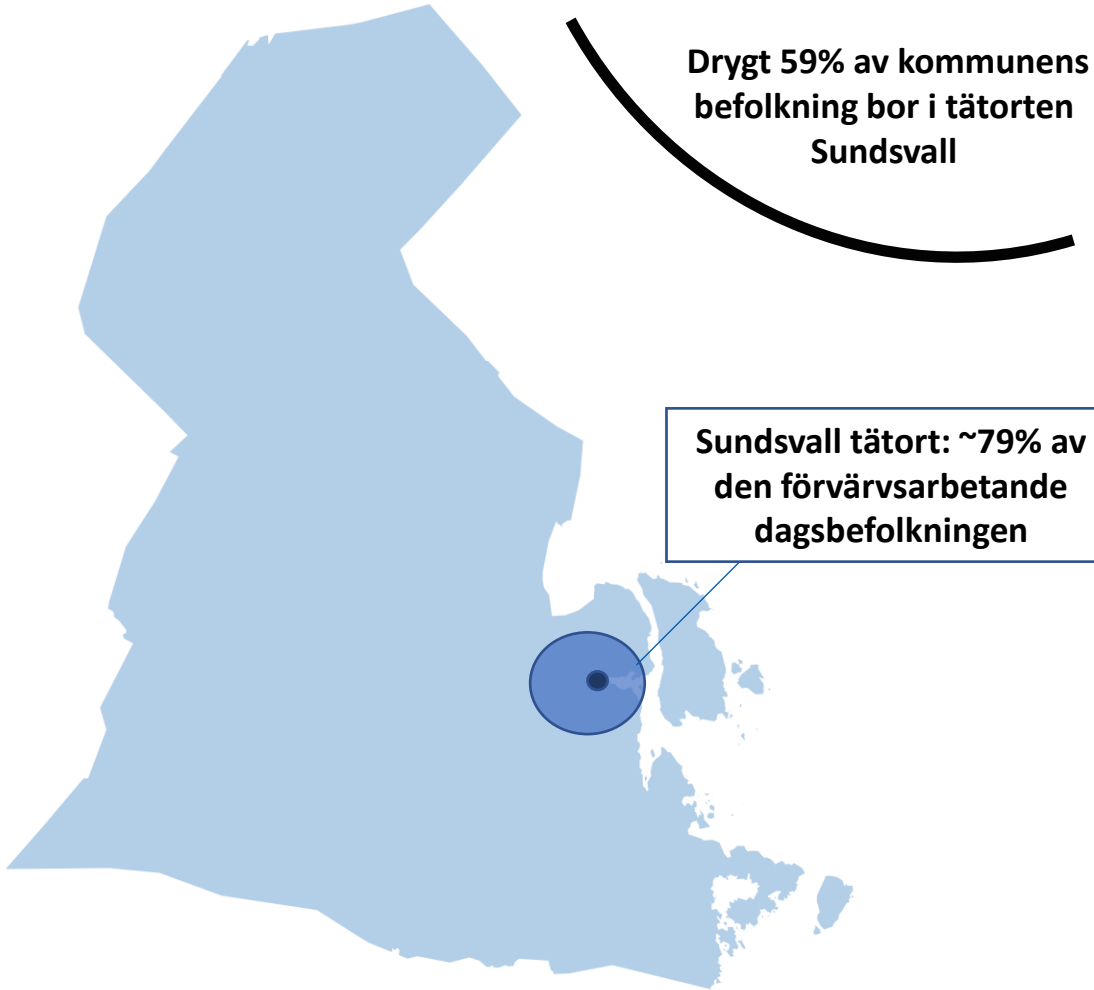
Då SCBs prognoser endast baseras på historisk tillväxt, kan etableringen av Synsams fabrik i Östersund ge en ännu större befolkningstillväxt i kommunen.



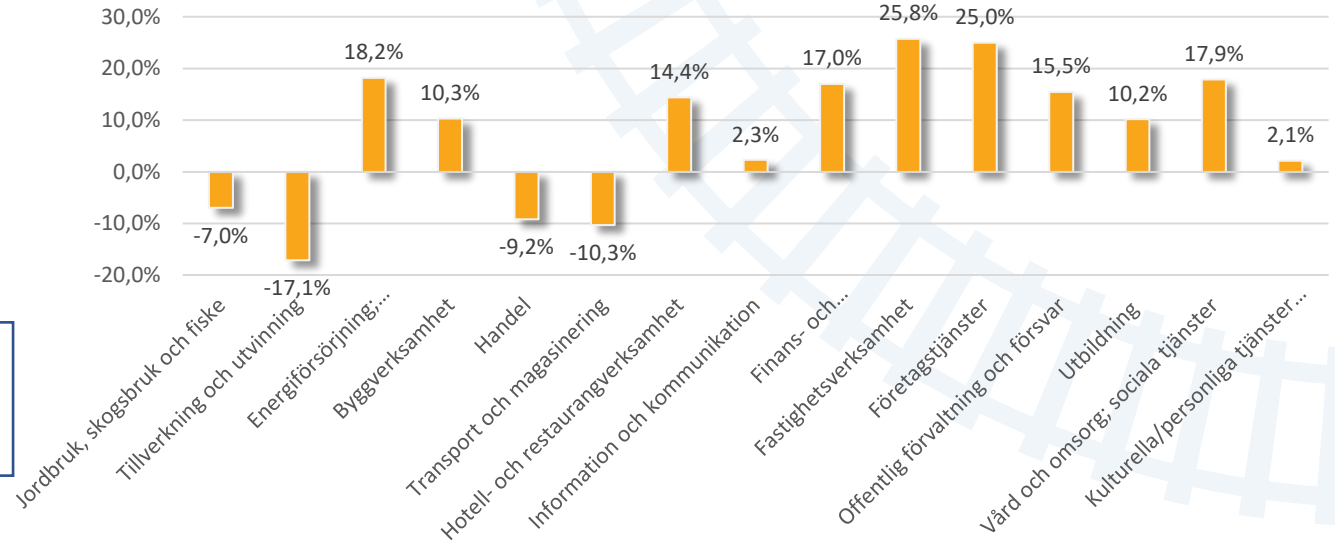
-177
invånare fram till 2040



Sundsvall - hög tillväxt av centralt belägna arbetstillfällen



Tillväxt av antalet förvärvsarbetande i olika näringsgrenar med arbetsplats i Sundsvalls kommun 2012-2021



In- och utpendling Sundsvalls kommun och närliggande kommuner 2021*



*Den tredje största utpendlingskommunen och femte största inpendlingskommunen Stockholm är exkluderad i topplistan

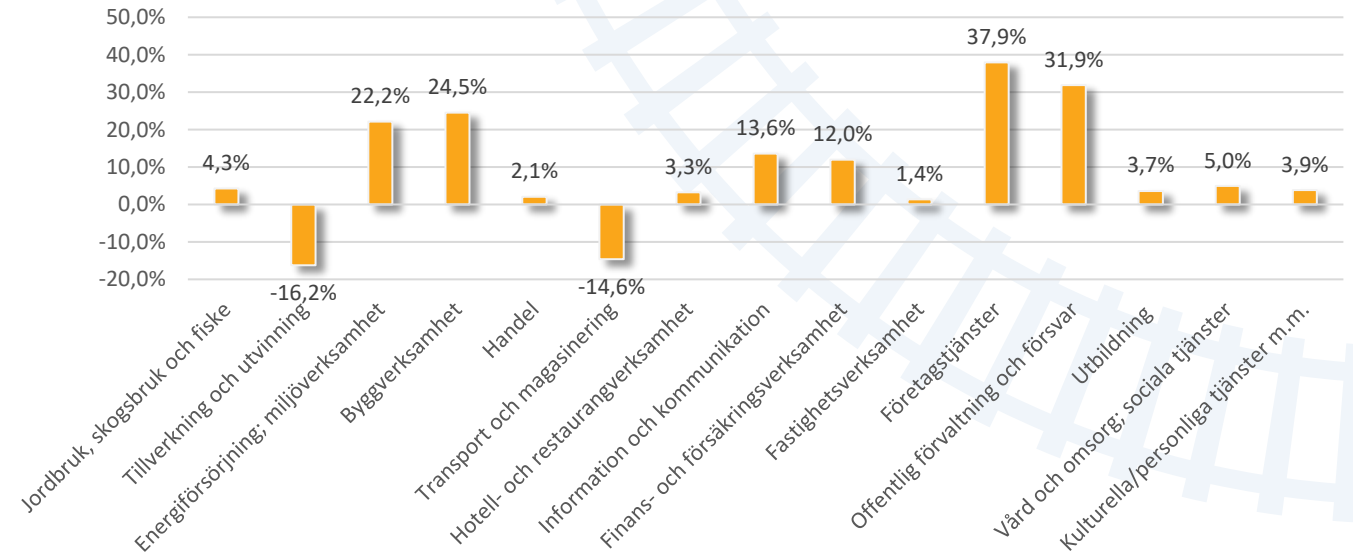
Östersund - hög andel förvärvsarbetande i tätorten gynnar tågresande

Knappt 83% av kommunens befolkning bor i tätorten Östersund



Östersund tätort: ~88% av den förvärvsarbetande dagsbefolkningen

Tillväxt av antalet förvärvsarbetande i olika näringsgrenar med arbetsplats i Östersunds kommun 2012-2021



In- och utpendling Östersunds kommun och närliggande kommuner 2021*

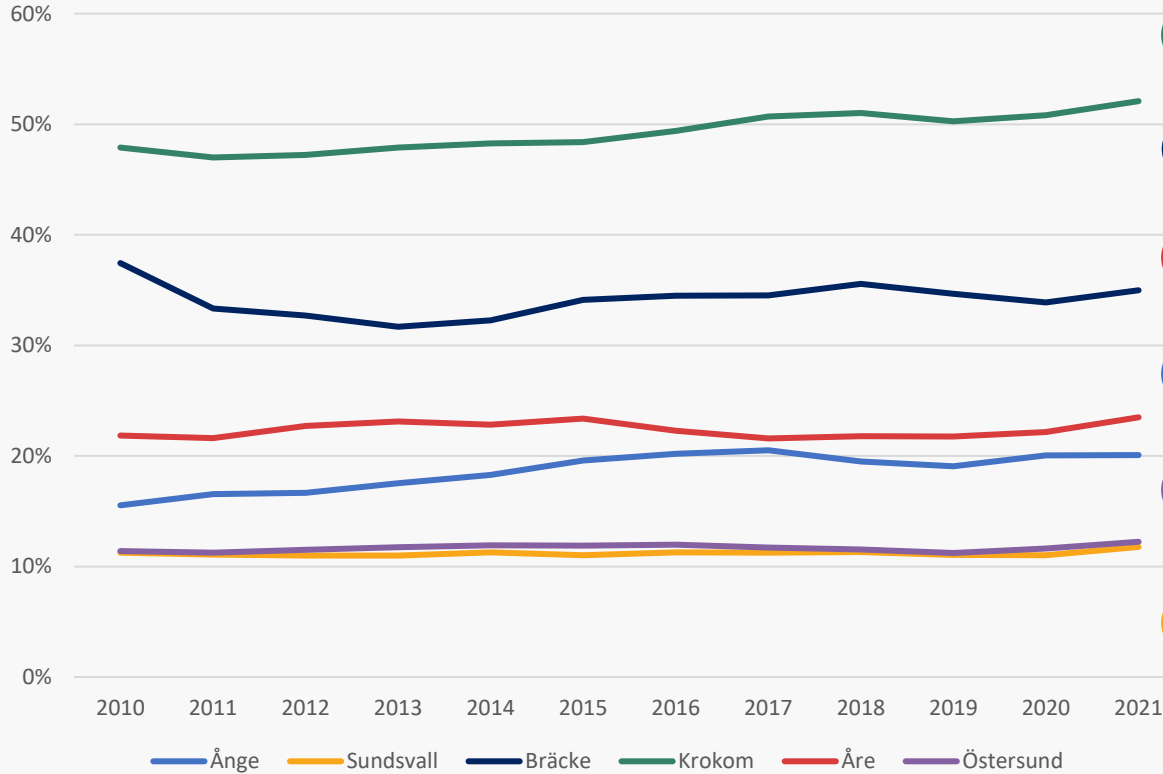


*Den andra största utpendlingskommunen Stockholm är exkluderad i topplistan



Ökad pendling i de flesta kommuner

Andel förvärvsarbetare med arbetsplats i annan kommun än boendekommunen 2010-2021



Total förändring

+8,7%

-6,6%

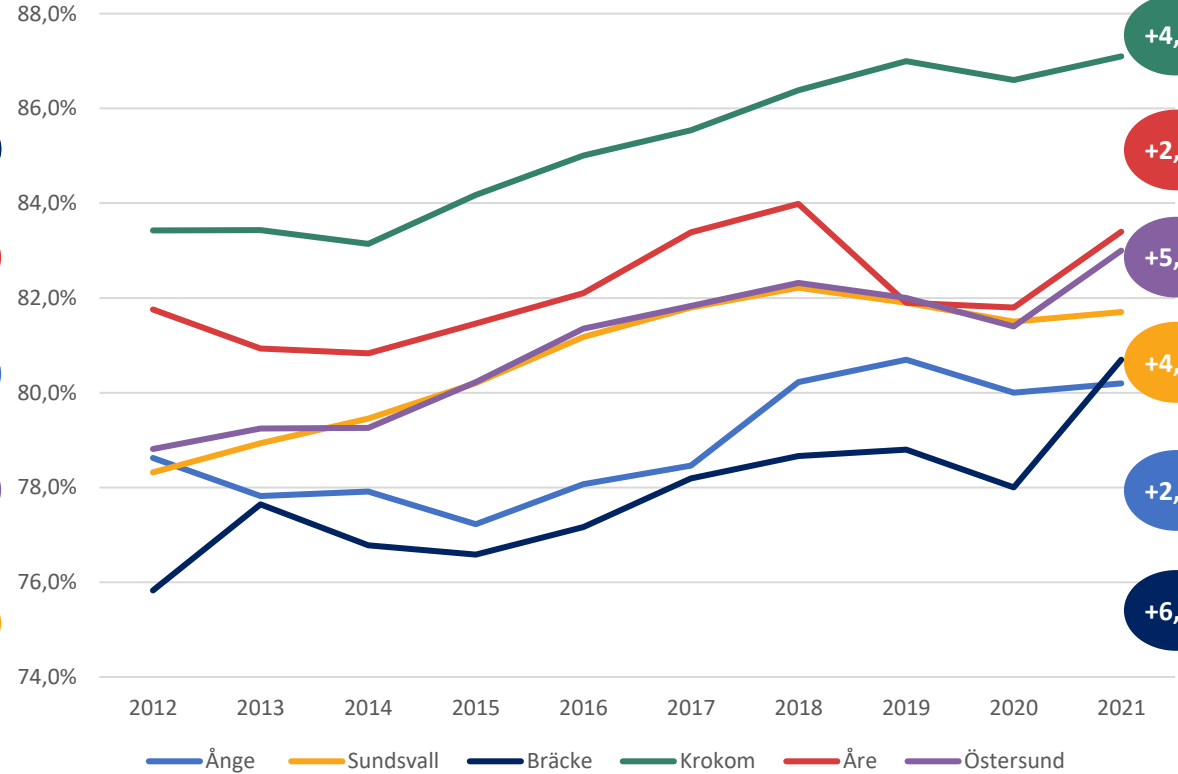
+7,6%

+29,2%

+7,3%

+4,6%

Förvärvsfrekvens 2012-2021



Total förändring

+4,4%

+2,0%

+5,3%

+4,3%

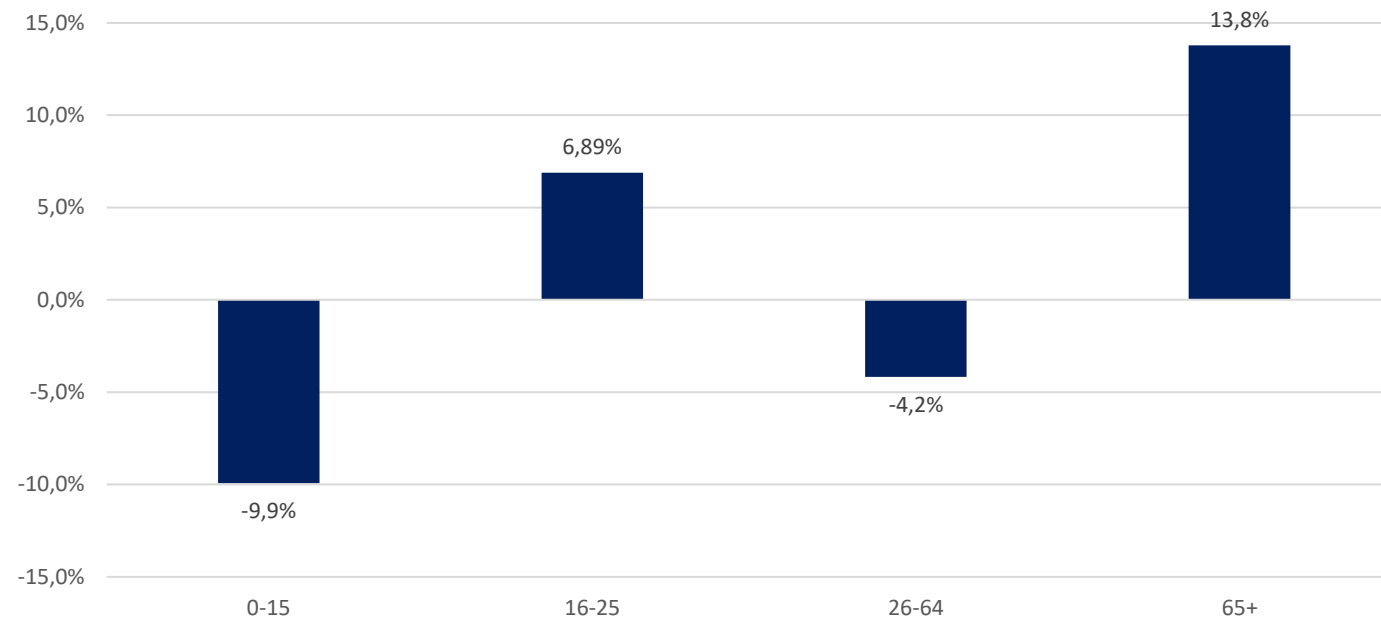
+2,0%

+6,4%

Sundsvall - Storlien

- God tillväxt bland ungdomar kommer att fortsätta gynna sträckan framgent och möjliggör för fler resenärer.
- Befolkningskartan skrivs om i t.ex. Åre kommun på grund av inflyttning från övriga Sverige, vilket kan påverka den demografiska bilden på sträckan och även möjliggöra för visst ökat resande.

Ålderstillväxt inom sträckans samtliga kommuner 2021-2040





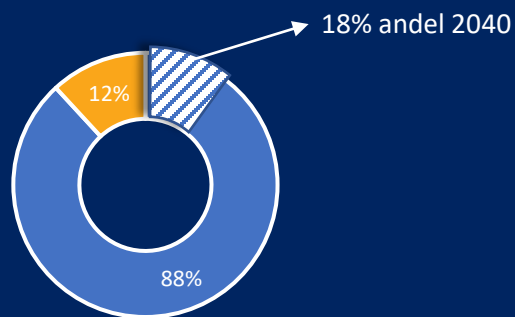
Umeå - Sundsvall

Främst resor kring storstäderna, framförallt Sundsvall

Antal årliga resor med Norrtåg 2022 -> 2040:
~600 000 → ~1 560 000

- Mindre marknad närmare Umeå men starkare marknadsandel. Marknaden norr om Örnsköldsvik väntas däremot se större tillväxt framgent än marknaden söder om Örnsköldsvik, vilket kan gynna Norrtågs totala antal resenärer.
- Stor potential för tåget att växa sin marknadsandel på denna sträcka i samband med kortare restider och att ortsdensiteten ökar i de större städerna.

Norrtågs marknadsandel på delsträckan
(total marknad: ~14 000 dagliga resenärer)

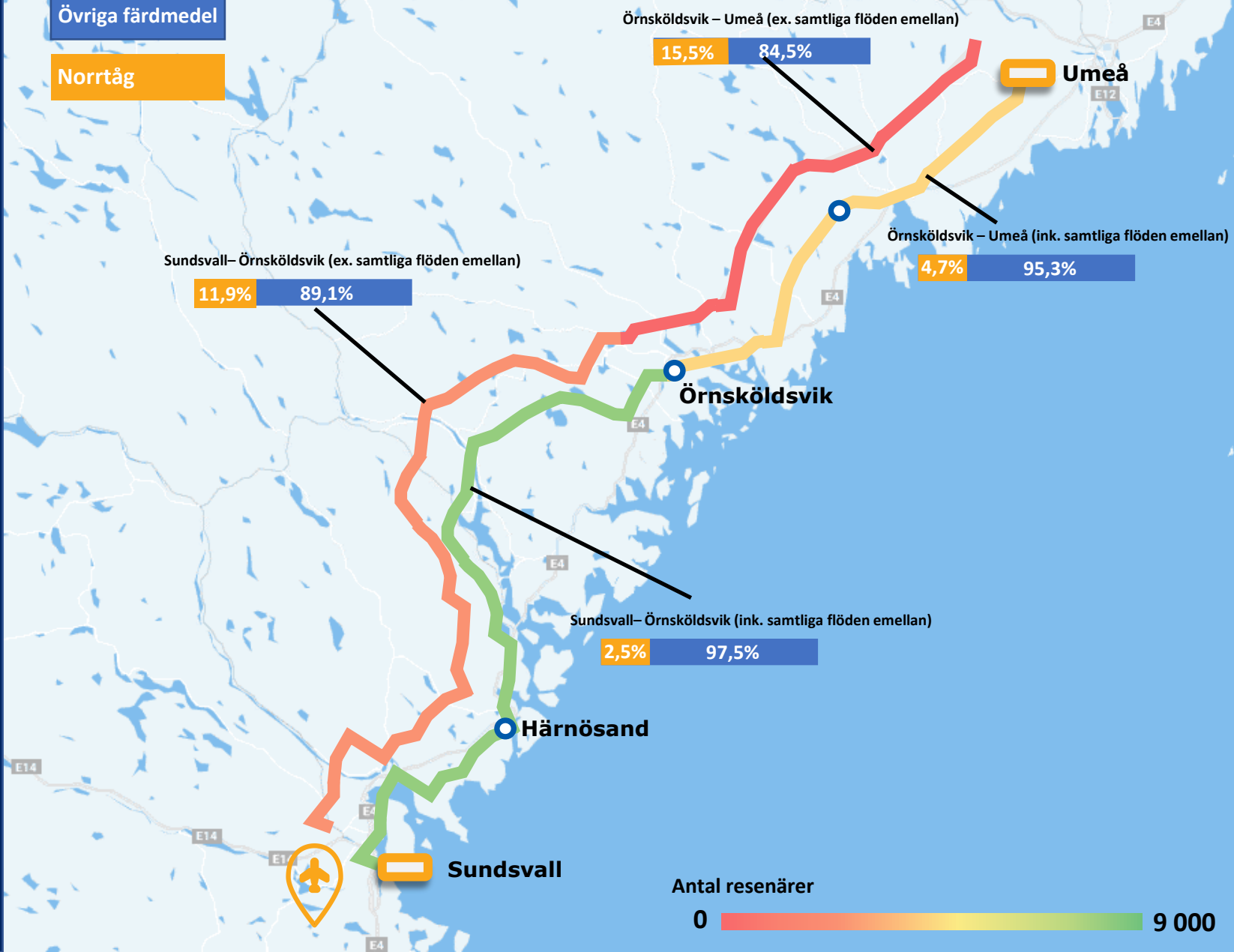


■ Övriga färdmedel
 ■ Norrtåg
 ■ Potential

Nuläge

Övriga färdmedel

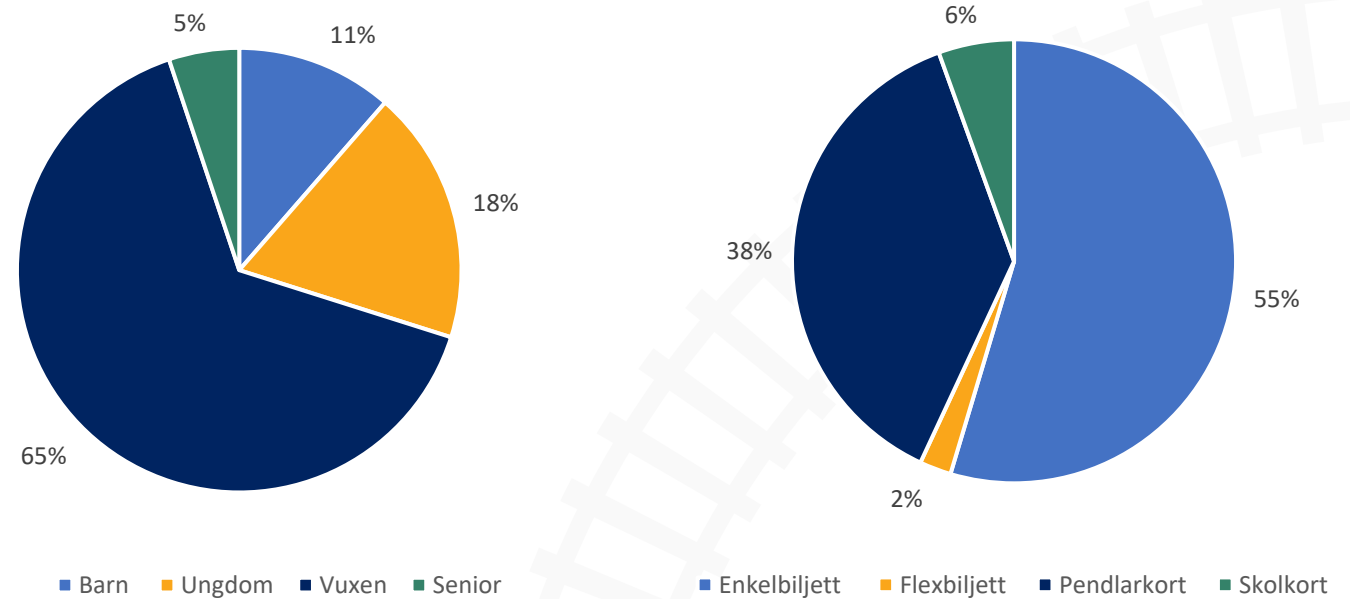
Norrtåg



Stor andel pendlarkort på en sträcka med goda förutsättningar

- Pendlarkortet är relativt populärt på sträckan vilket tyder på en stor möjlighet att öka den typen av resande när Norrtåg stärker konkurrenskraften på sträckan.
- Fortsatt relativt stor andel enkelbiljetter innebär en möjlighet för ökad andel pendlare.

Resor fördelat på resenärs- och biljettyp, 2022



Nuläge: Hög konkurrenskraft nära Umeå

- Hög konkurrenskraft på pendlingssträckor nära Umeå.
- En av Norrtågs mest konkurrenskraftiga sträckor, konkurrensfördel främst till följd av kort restid och genom att ligga i linje med övriga trafikslag på de andra kriterierna.
- I och med att sträckorna i snitt t.ex. tar dubbelt så lång tid som Sundsvall Storlien gör sig tåget bättre.

	Norrtåg	SJ	Vy (Natt tåg)	Buss	Bil
Umeå - Sundsvall	67	82	43	26	69
Umeå - Örnsköldsvik	79	83	62	18	61
Örnsköldsvik - Sundsvall	60	66	34	56	88
Härnösand - Sundsvall	49	47	51	78	90
Härnösand - Kramfors	67	82	50	40	72
Örnsköldsvik - Kramfors	78	62	69	27	69

Umeå – Sundsvall



Potential: Högre konkurrenskraft på sträckans södra delar

- Tack vare investeringar längs sträckan Sundsvall-Umeå kommer restiden att kortas ned från drygt tre timmar till 2h11min
- Sträckan Sundsvall-Härnösand får en restid på 25 min till skillnad från dagens 55 min
- Även sträckan Sundsvall-Kramfors kortas ner från 1h25min till 40 min
- En starkt reducerad restid möjliggör för tåget att öka sin konkurrenskraft och således även bibehålla eller öka Norrtågs andel av marknaden

	Norrtåg	SJ	Vy (Natt tåg)	Buss	Bil
Umeå - Sundsvall	76	73	53	26	60
Umeå - Örnsköldsvik	79	83	62	18	61
Örnsköldsvik - Sundsvall	79	75	34	28	79
Härnösand - Sundsvall	78	75	61	31	61
Härnösand- Kramfors	76	73	59	31	63
Örnsköldsvik - Kramfors	78	62	59	27	69

Umeå – Sundsvall

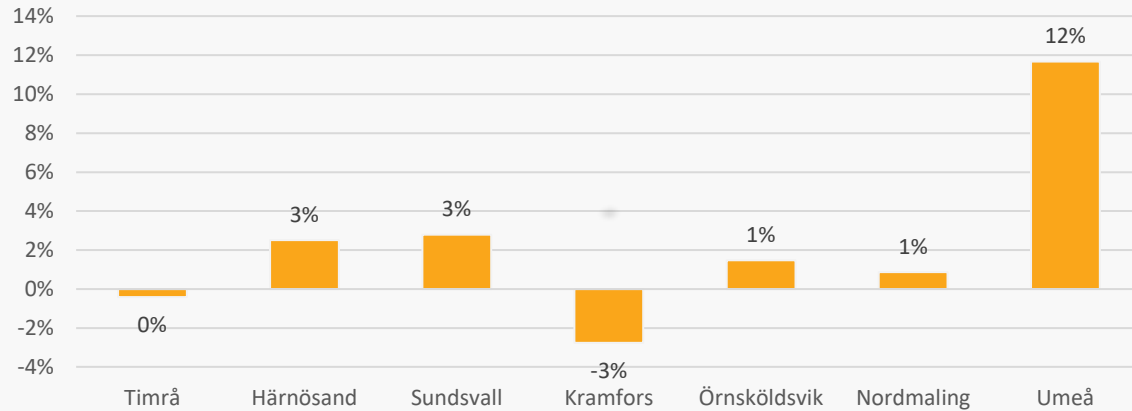




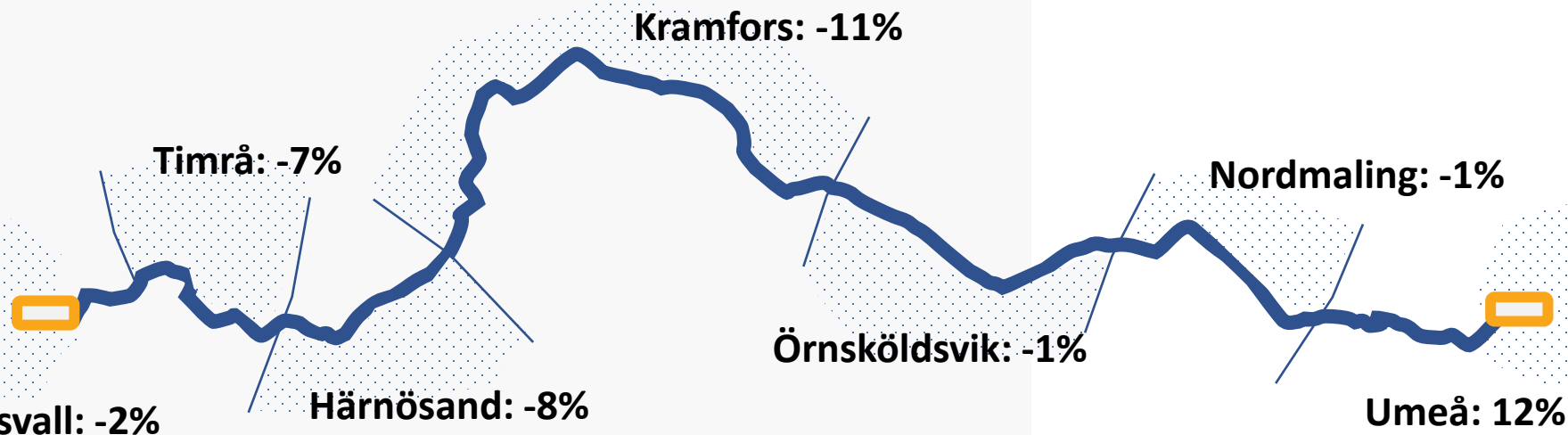
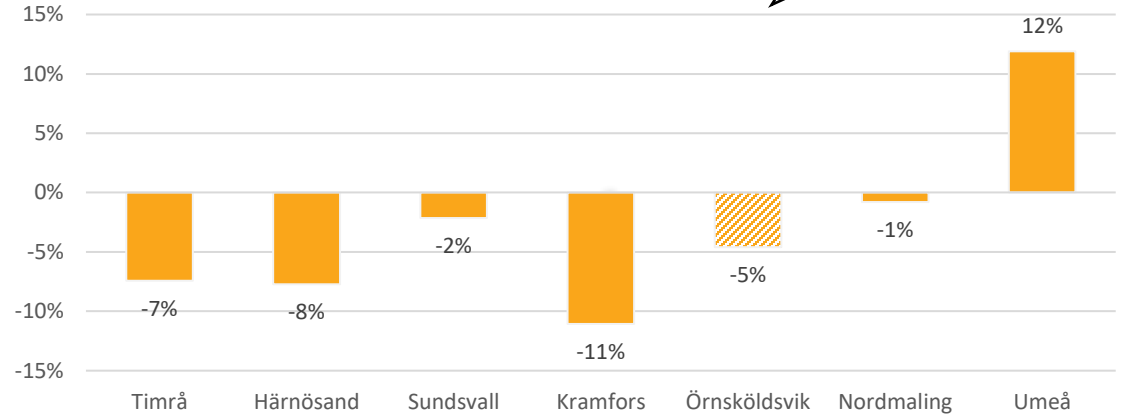
Tillväxt på sträckan även utan att ta strukturella förändringar i beaktning

Då SCBs prognoser endast baseras på historisk tillväxt, kan etableringen av Cinis Fertilizers och Liquid Wind i Örnsköldsvik ge en mindre negativ befolkningstillväxt i kommunen.

Befolkningsutveckling 2012-2021



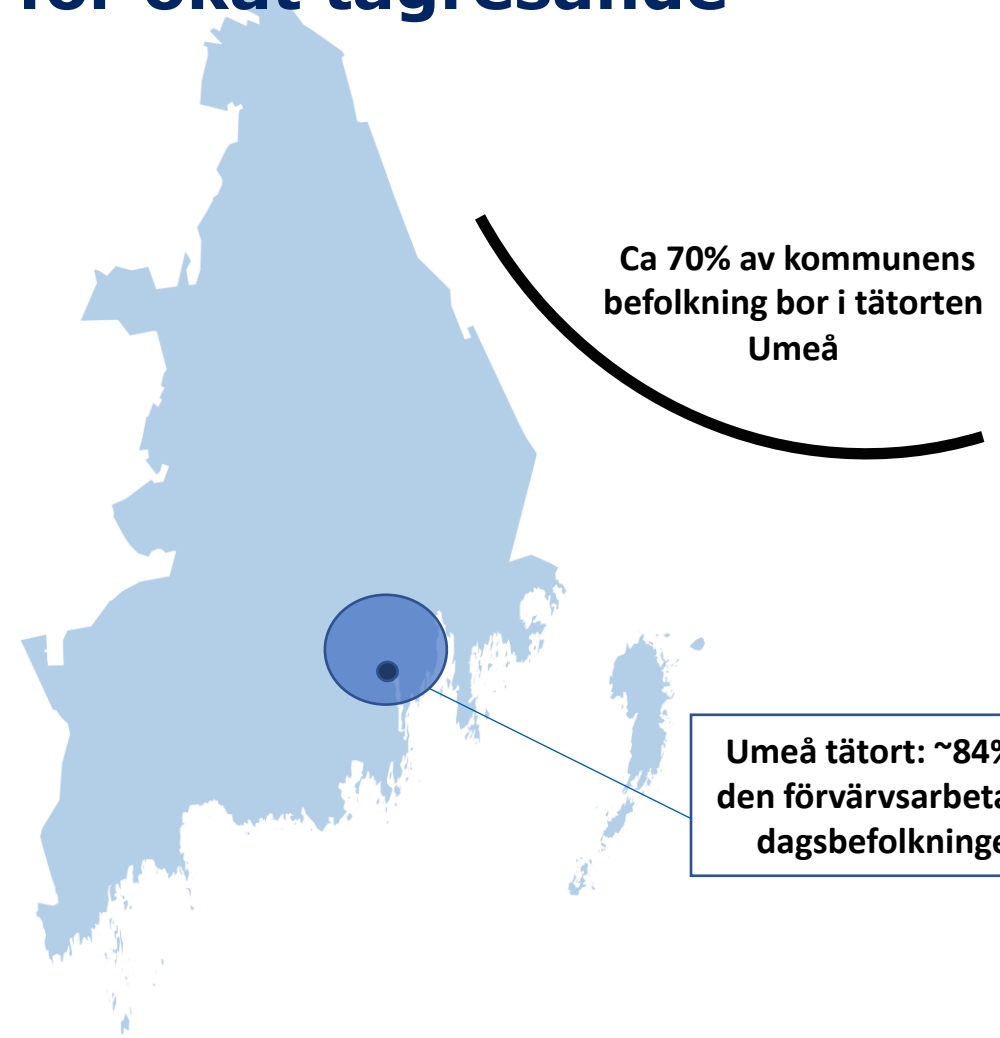
Befolkningsprognos 2022-2040



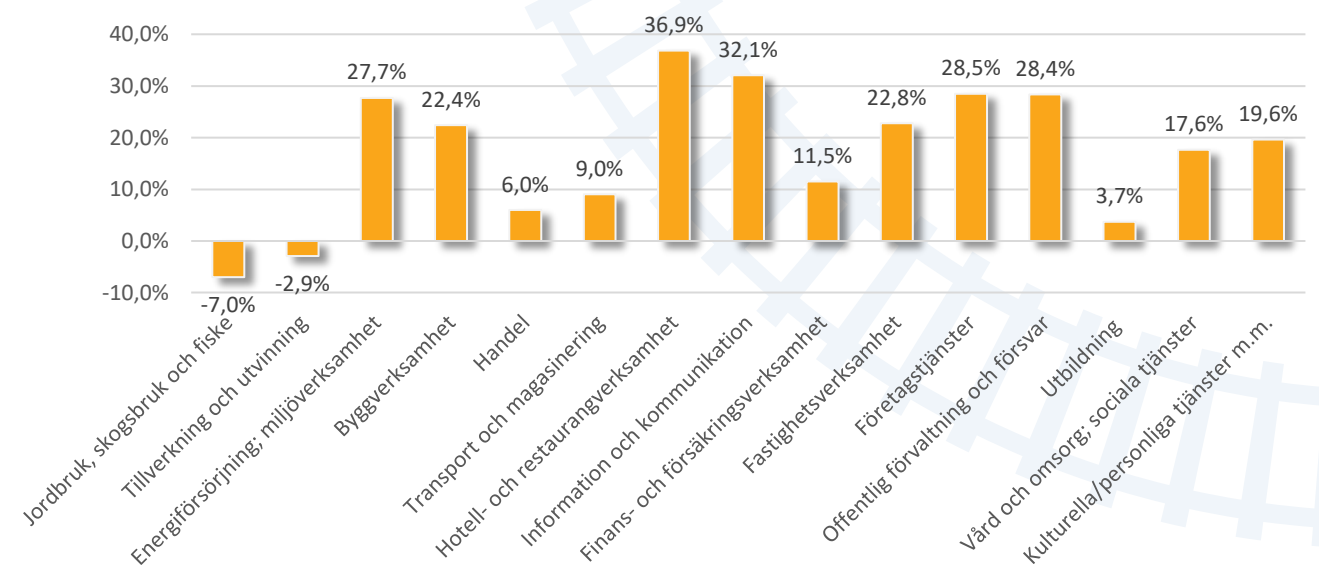
+5 765
invånare fram till 2040



Umeå – en tillväxtmotor i Norra Sverige som kan möjliggöra för ökat tågresande



Tillväxt av antalet förvärvsarbetande i olika näringsgrenar med arbetsplats i Umeå kommun 2012-2021



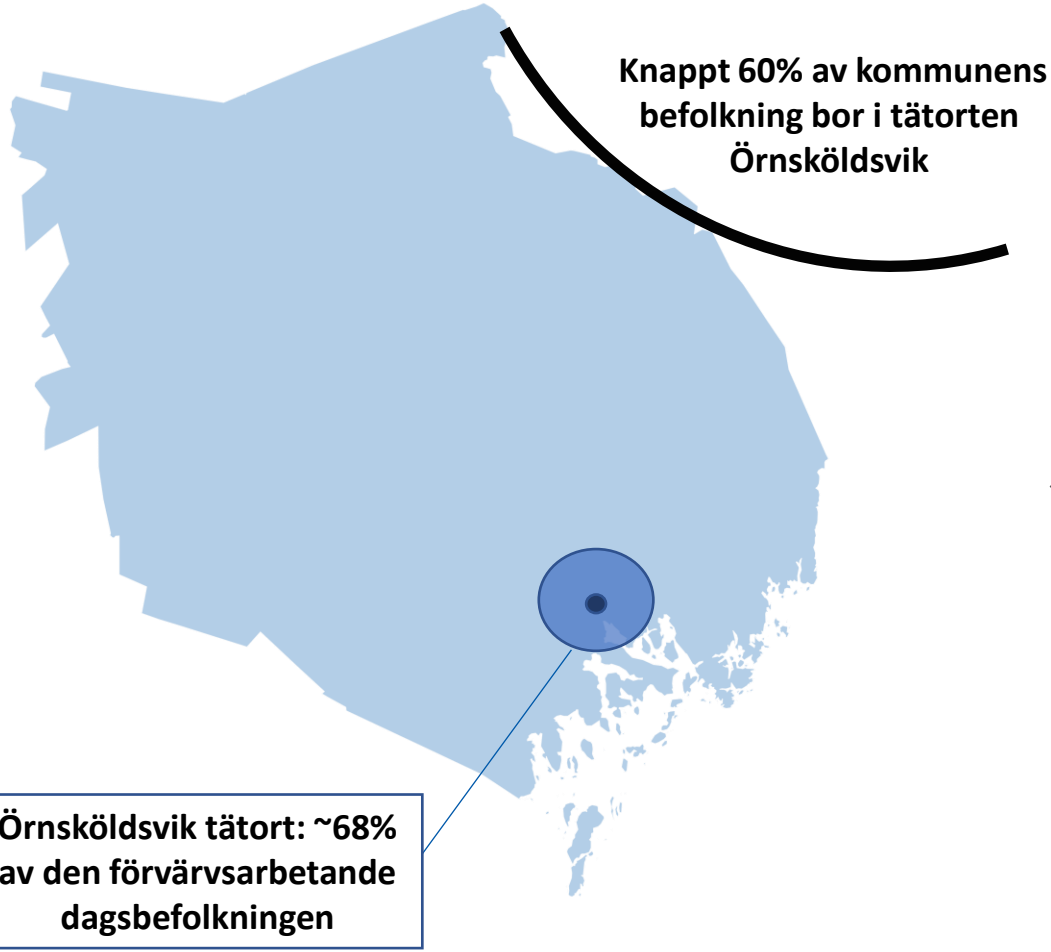
In- och utpendling Umeå kommun och närliggande kommuner 2021*



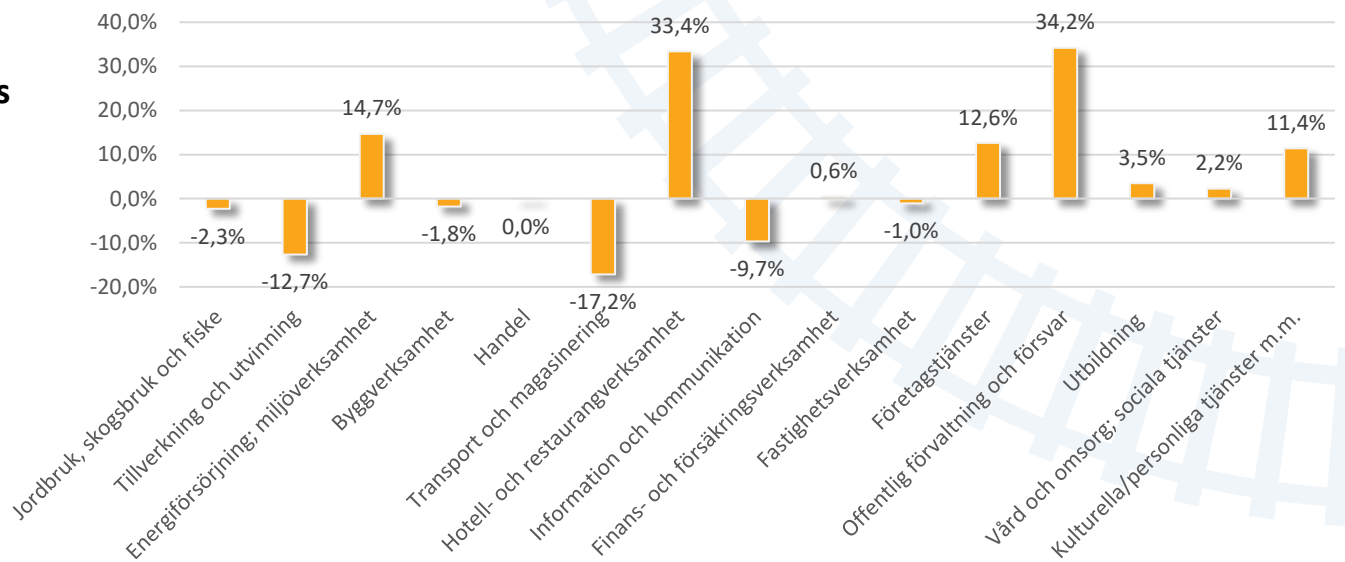
*Den största utpendlingskommunen Stockholm är exkluderad i topplistan



Örnsköldsvik – strategiskt beläget men sämre förutsättningar



Tillväxt av antalet förvärsarbetande i olika näringsgrenar med arbetsplats i Örnsköldsviks kommun 2012-2021



In- och utpendling Örnsköldsviks kommun och närliggande kommuner 2021*

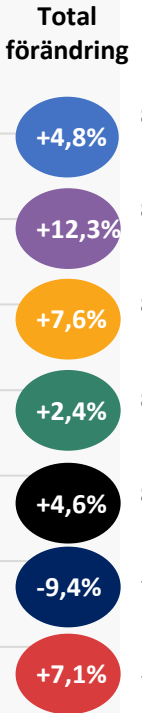
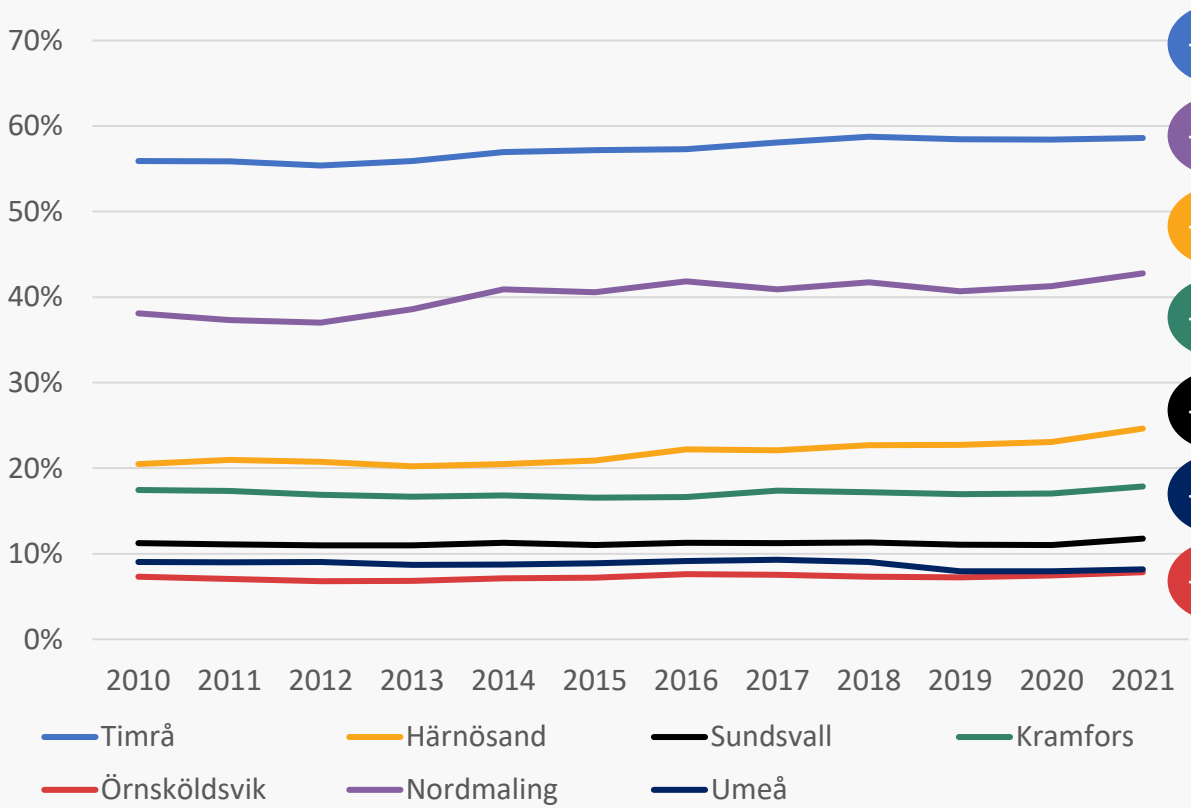


*Den fjärde största utpendlingskommunen Stockholm är exkluderad i topplistan

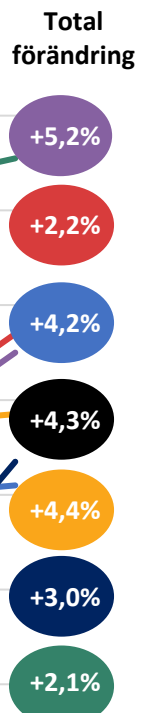
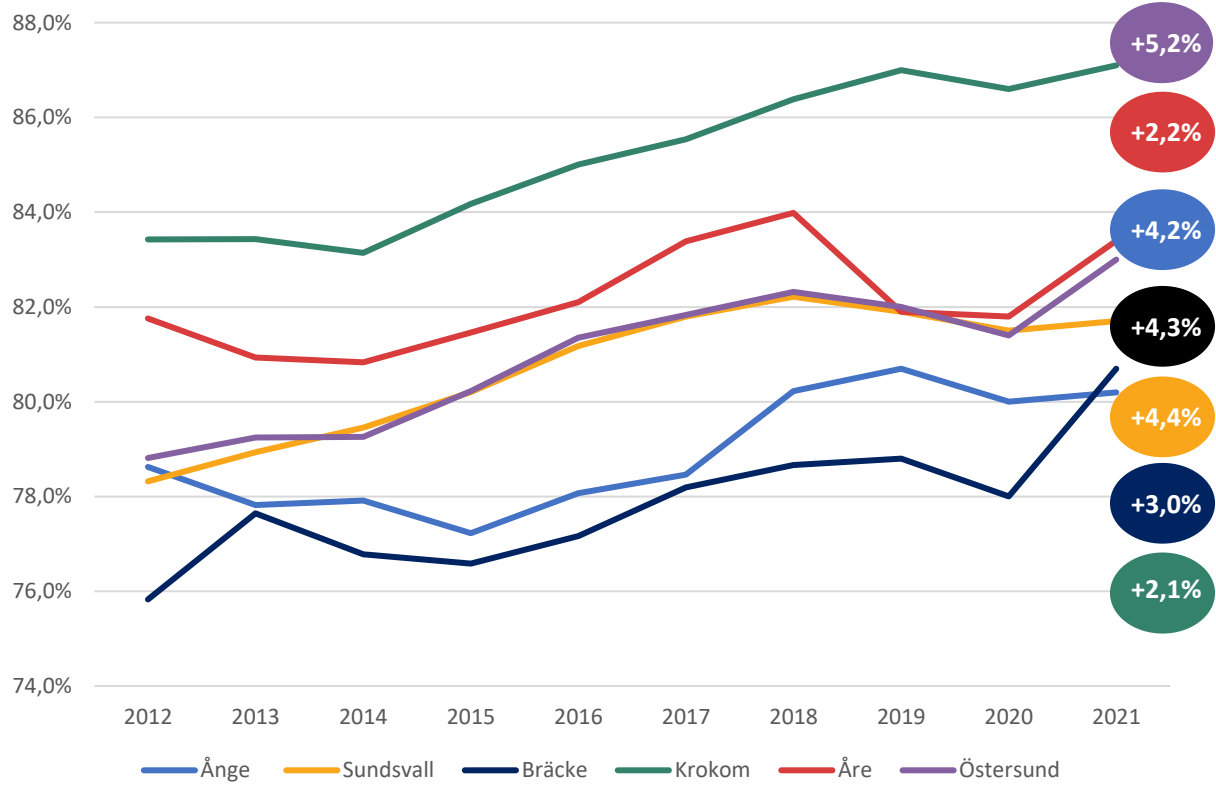


Pendling mot Umeå och Sundsvall

Andel förvärvsarbetare med arbetsplats i annan kommun än boendekommunen 2010-2021



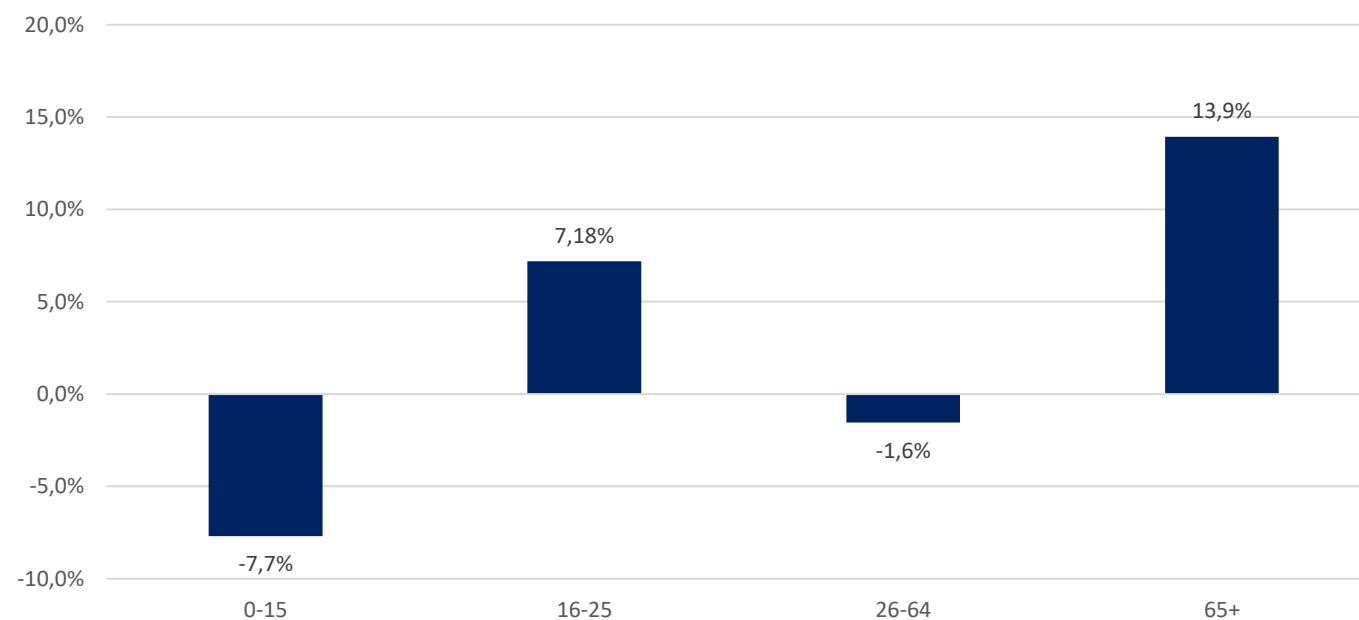
Förvärvsfrekvens 2012-2021



Umeå - Sundsvall

- Potential att öka antalet ungdomar som reser på sträckan.
- Risker finns med en ev. krympande förvärvsarbetskraft. Minskande restider kan bidra till annat typ av resande, t.ex. nöjesresande bland pensionärer.

Ålderstillväxt i sträckans samtliga kommuner 2021-2040





Umeå - Luleå

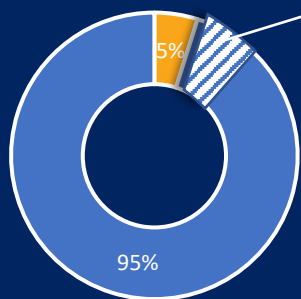


Stor mängd resande på en idag ej tågtrafikerad sträcka

Antal årliga resor med Norrtåg 2022 -> 2040:
~80 000 → ~1 000 000

- Få resenärer mellan kommunerna bortsett från kranskommunsträckorna dvs. Luleå-Boden, Umeå – Vännäs.
- Stort positivt resenärnetto väntas när den nya banan tillkommer. Framförallt resenärer som ej är inom Norrtågs upptagningsområde idag är där potentialen finns.
- Stark marknadsandel framgent på de längre sträckorna t.ex. Luleå – Umeå men fortsatt utmanande att ta marknadsandel på icke-kärn sträckor.

Norrtågs marknadsandel på delsträckan
(total marknad nuvarande sträcka: 4 400 dagliga resor)



15% bedömd andel på den nya sträckan 2040

■ Norrtåg
 ■ Övriga färdmedel
 ■ Potential

Övriga färdmedel

Norrtåg

Umeå – Luleå (ink. samtliga flöden emellan)

11,9% 89,1%

Umeå – Luleå (ex. samtliga flöden emellan)

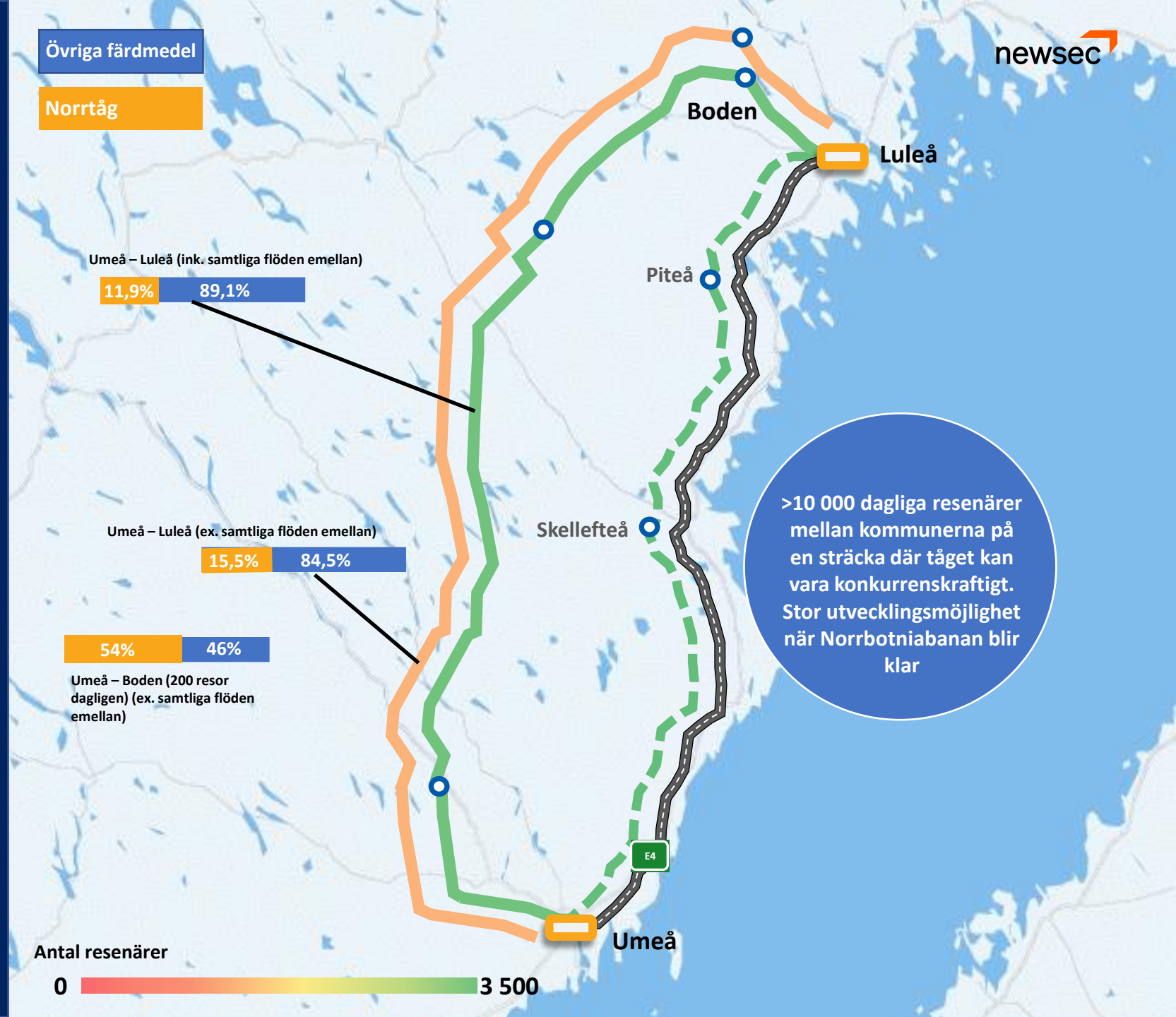
15,5% 84,5%

54% 46%

Umeå – Boden (200 resor dagligen) (ex. samtliga flöden emellan)

Antal resenärer

0 3 500

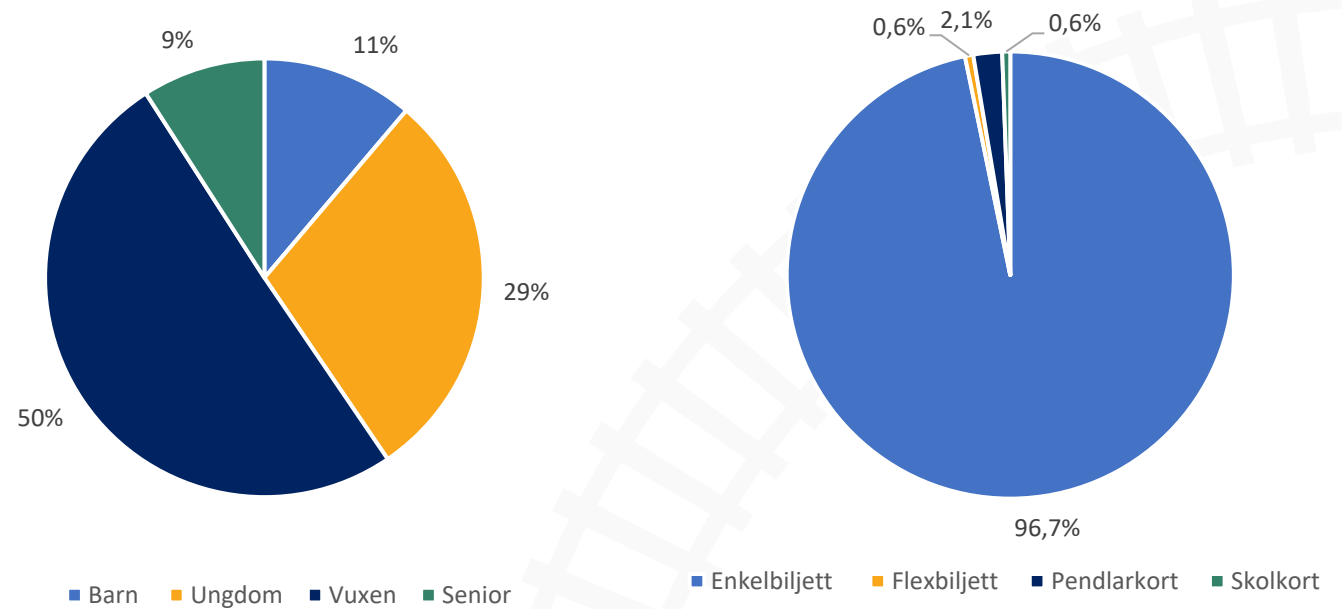


>10 000 dagliga resenärer mellan kommunerna på en sträcka där tåget kan vara konkurrenskraftigt. Stor utvecklingsmöjlighet när Norrbotniabanan blir klar

Långa restider missgynnar sträckan i dagsläget

- Extremt liten andel pendlarkort, troligen på grund av långa restider och lågt befolkade städer.
- Sträckan har skrivits om vid 2040 och således kommer möjligheten att öka andel med pendlarkort bli essentiellt för att vinna marknadsandelar.

Resor fördelat på resenärs- och biljettyp, 2022



*Generellt: Barn 0-15 år, Ungdom: 16-25 år, Vuxen 26-64 år, Senior 65+ år

Längre sträckor mer konkurrenskraftiga

- Långa restider gör att Norrtåg är konkurrenskraftigt ur pris- och komfortperspektivet
- Norrtåg är särskilt konkurrenskraftiga på sträckan Boden-Umeå
- Både sträckan Umeå-Vännäs och Boden-Luleå kan anses vara för kort för att ta tåg – pendlare väljer hellre bil med samma tidsåtgång

	Norrtåg	SJ	Vy (Nattåg)	Buss	Bil
Umeå - Luleå	73		35	66	76
Umeå - Boden	82		54	35	67
Boden - Luleå	68		54	39	89
Umeå - Vännäs	68			41	80

Umeå – Luleå



Sträckan med störst potential

- Det finns stora möjligheter för tåget och Norrtåg att öka sin nuvarande konkurrenskraftighet när Norrbotniabanan tillkommer.
- De nya stationerna längs sträckan innefattar bland annat Skellefteå och Piteå – dit inga persontåg går idag.
- Restiden mellan Umeå och Luleå förväntas minska från 4h02min till 1h52min.

	Norrtåg	SJ	Vy (Nattåg)	Buss	Bil
Umeå - Luleå	82		63	38	58

Umeå – Luleå

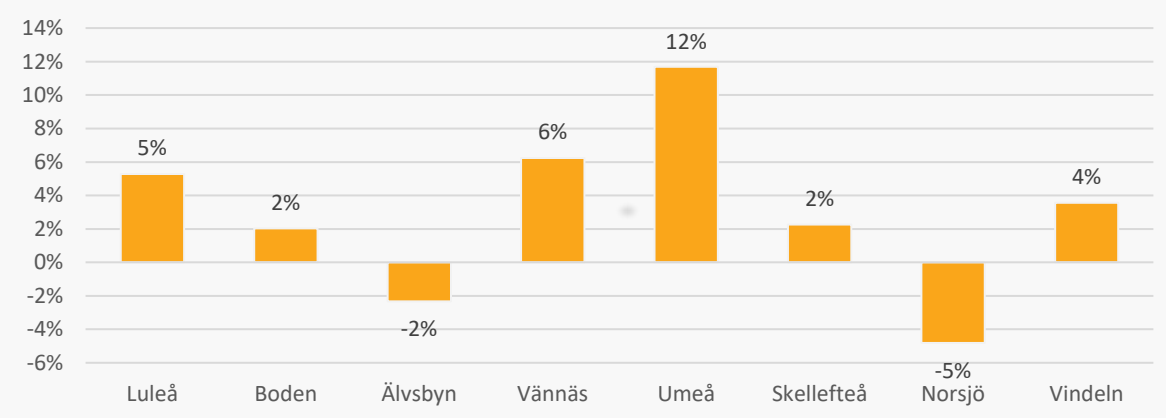




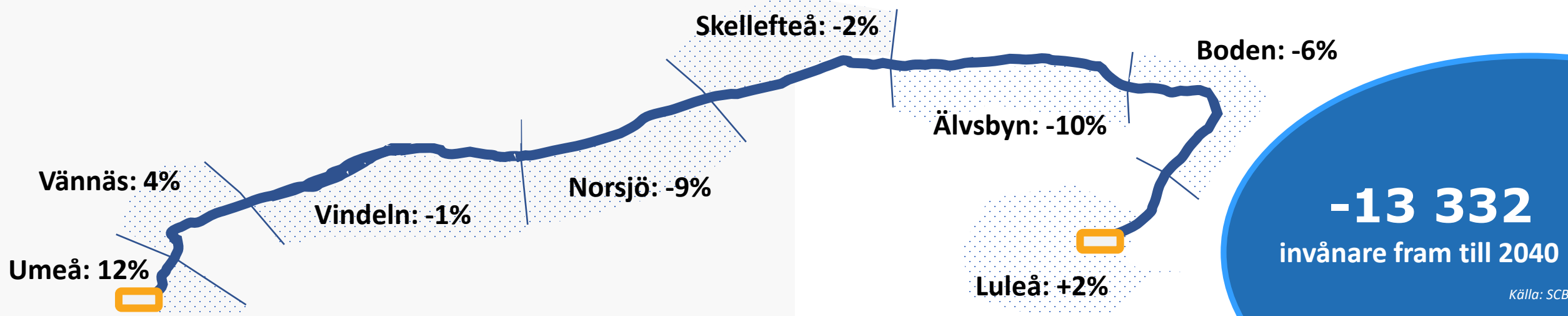
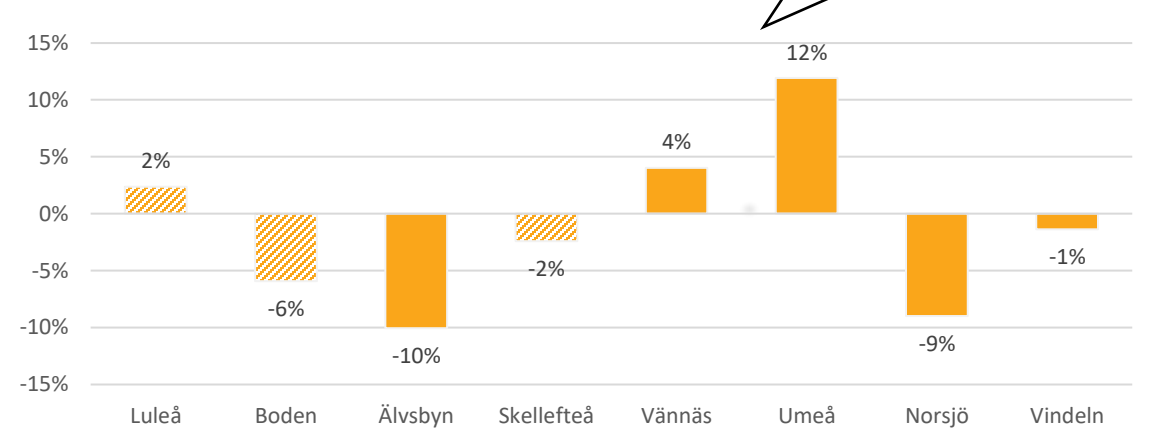
Störst andel etableringar kommer att måla om SCBs prognos

Då SCBs prognoser endast baseras på historisk tillväxt, kan etableringen av bland annat SSAB i Luleå, H2 Green Steel i Boden och Northvolt i Skellefteå ge större befolkningstillväxt i de kommunerna än prognostiserat.

Befolkningsutveckling 2012-2021



Befolkningsprognos 2022-2040



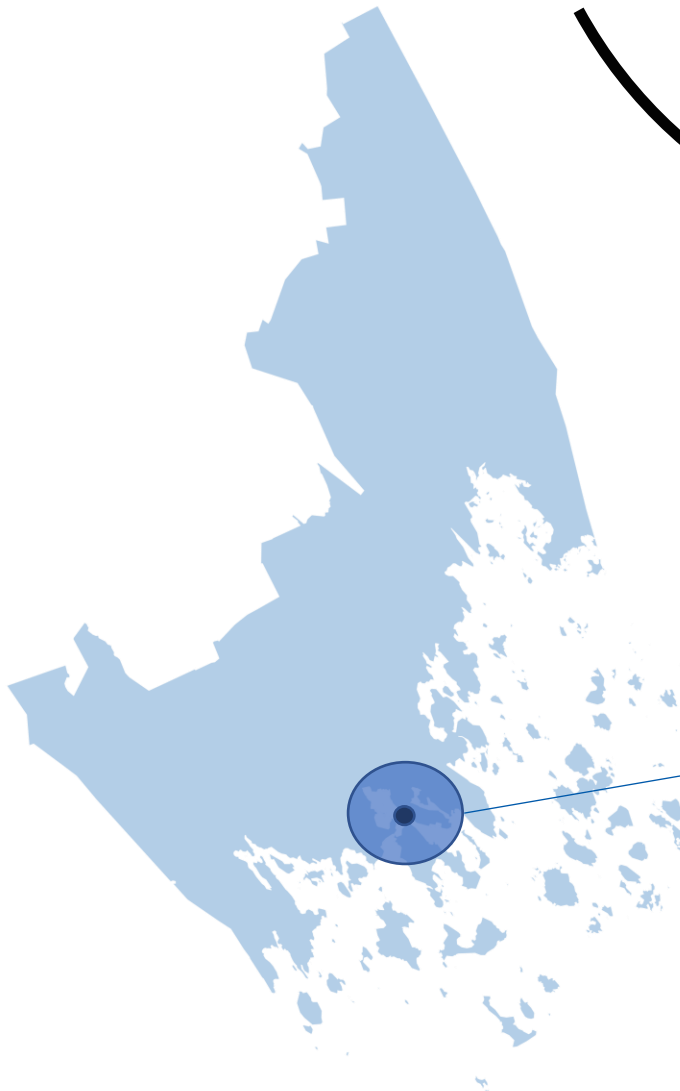
-13 332
invånare fram till 2040

Källa: SCB



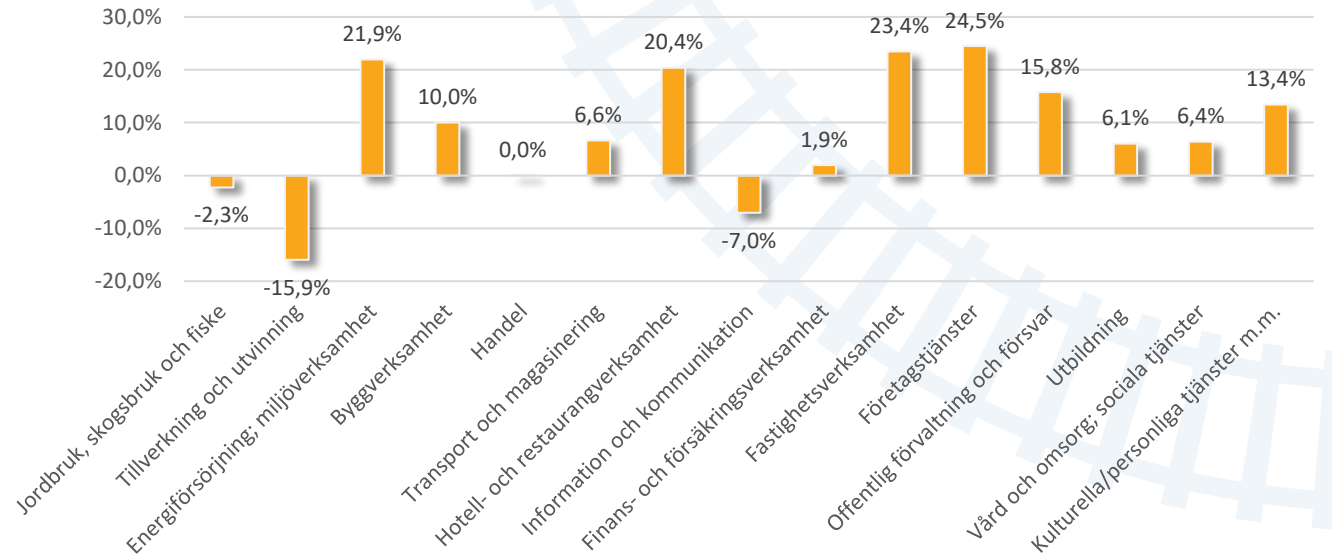
Luleå - Norrbotniabanan möjliggör för tillväxt

Drygt 60% av kommunens befolkning bor i tätorten Luleå



Luleå tätort: ~66% av den förvärvsarbetande dagsbefolkningen

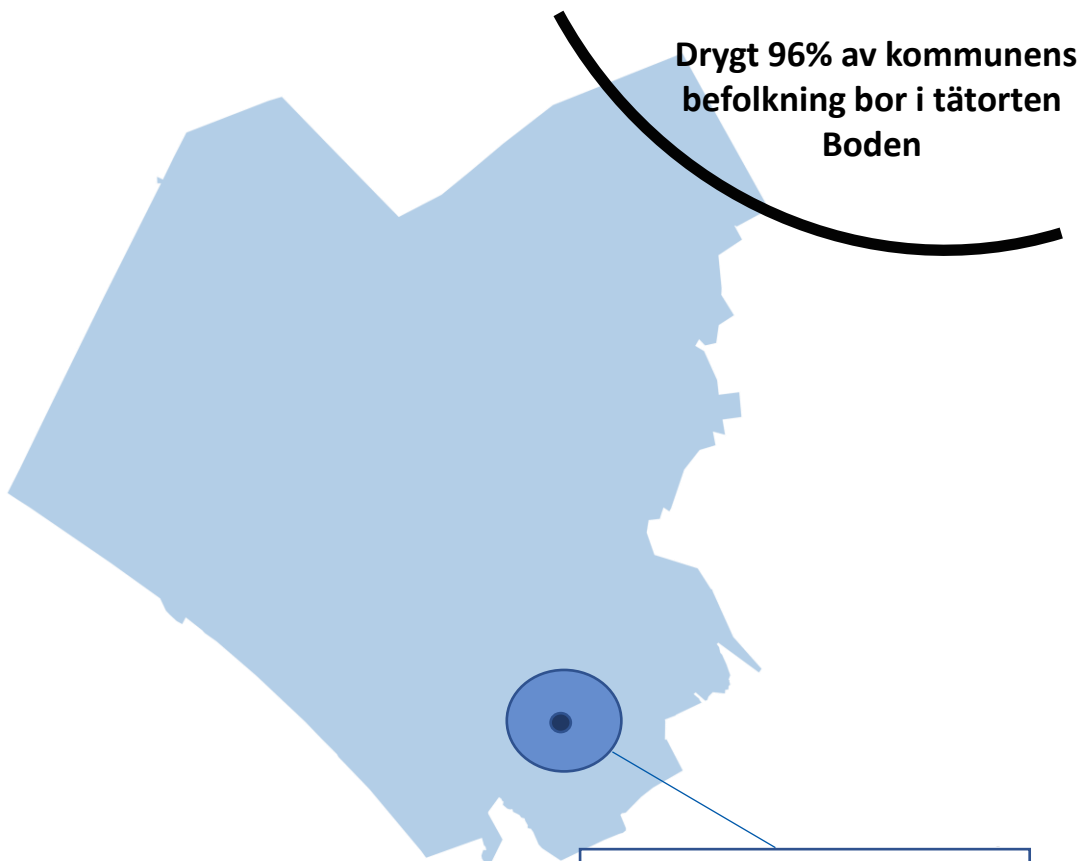
Tillväxt av antalet förvärvsarbetande i olika näringsgrenar med arbetsplats i Luleå kommun 2012-2021



In- och utpendling Luleå kommun och närliggande kommuner 2021

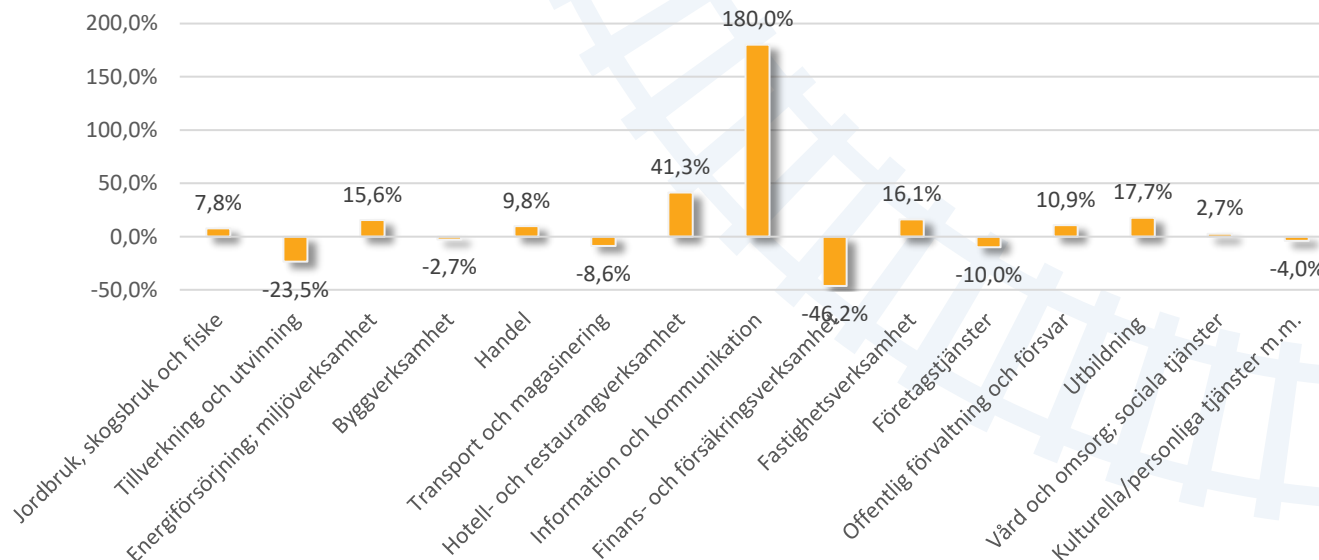


Boden – möjlighet att öka inpendling till orten då flera spårlinjer går igenom orten

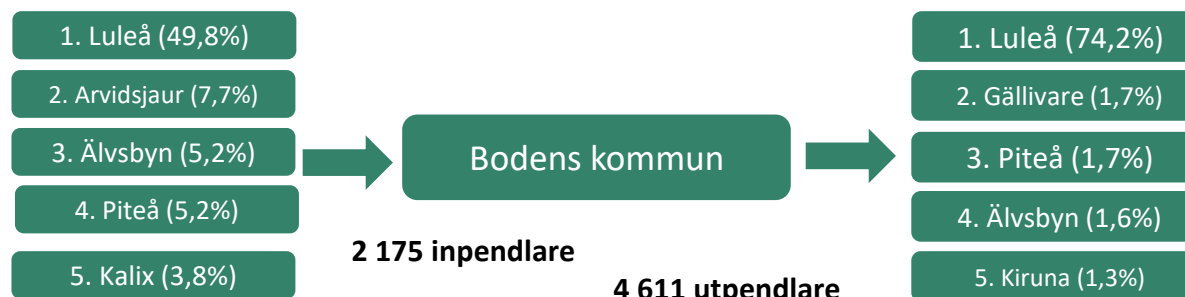


Boden tätort: ~74 % av den förvärvsarbetande dagsbefolkningen

Tillväxt av antalet förvärvsarbetande i olika näringsgrenar med arbetsplats i Bodens kommun 2012-2021



In- och utpendling Bodens kommun och närliggande kommuner 2021*

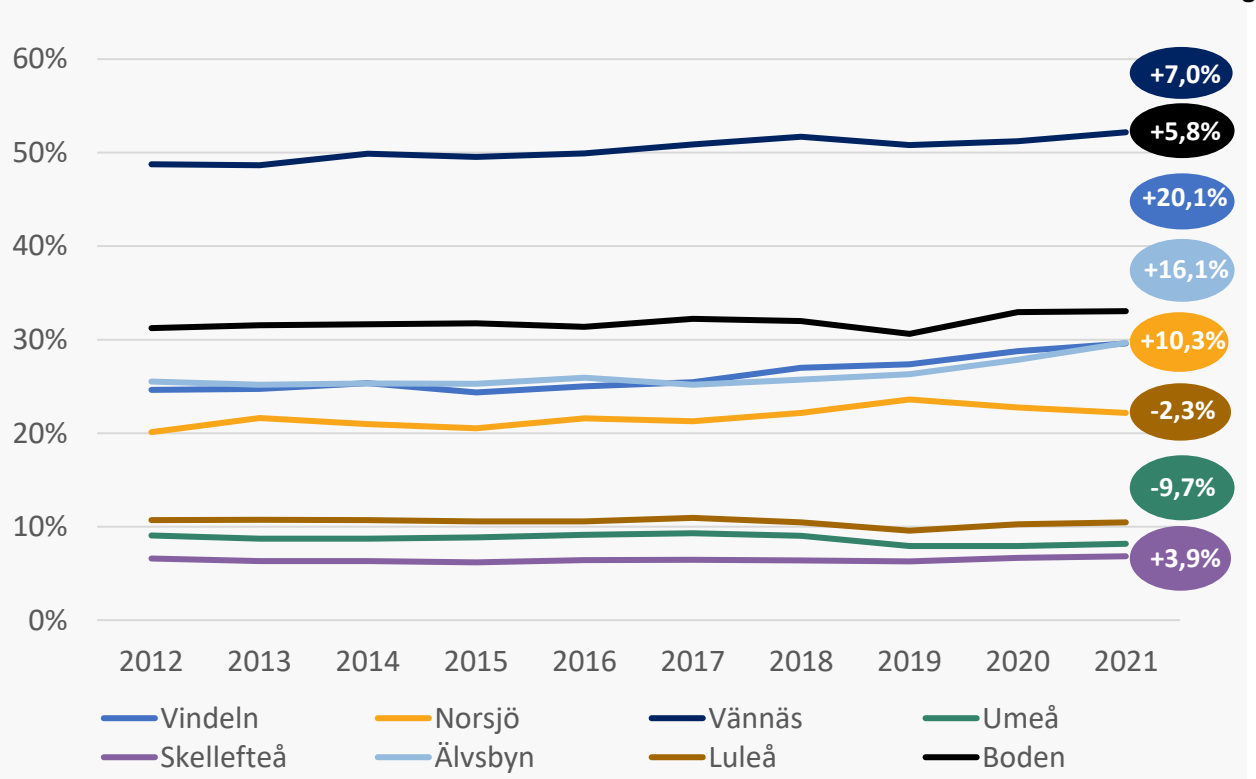


*Den näst största utpendlingskommunen Stockholm och den tredje största utpendlingskommunen Halmstad är exkluderade i topplistan

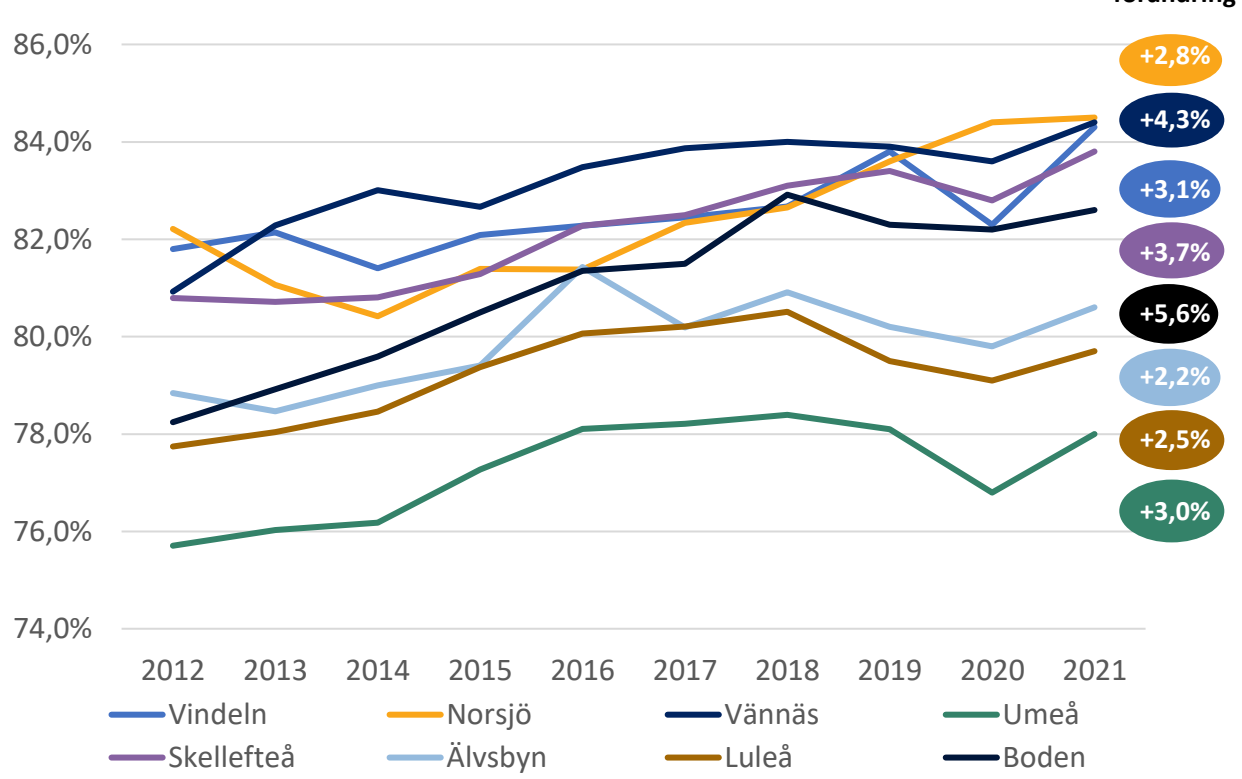


Umeå kommun etablerar sig som storstad med ett starkt inpendlingsnetto

Andel förvärvsarbetare med arbetsplats i annan kommun än boendekommunen 2010-2021



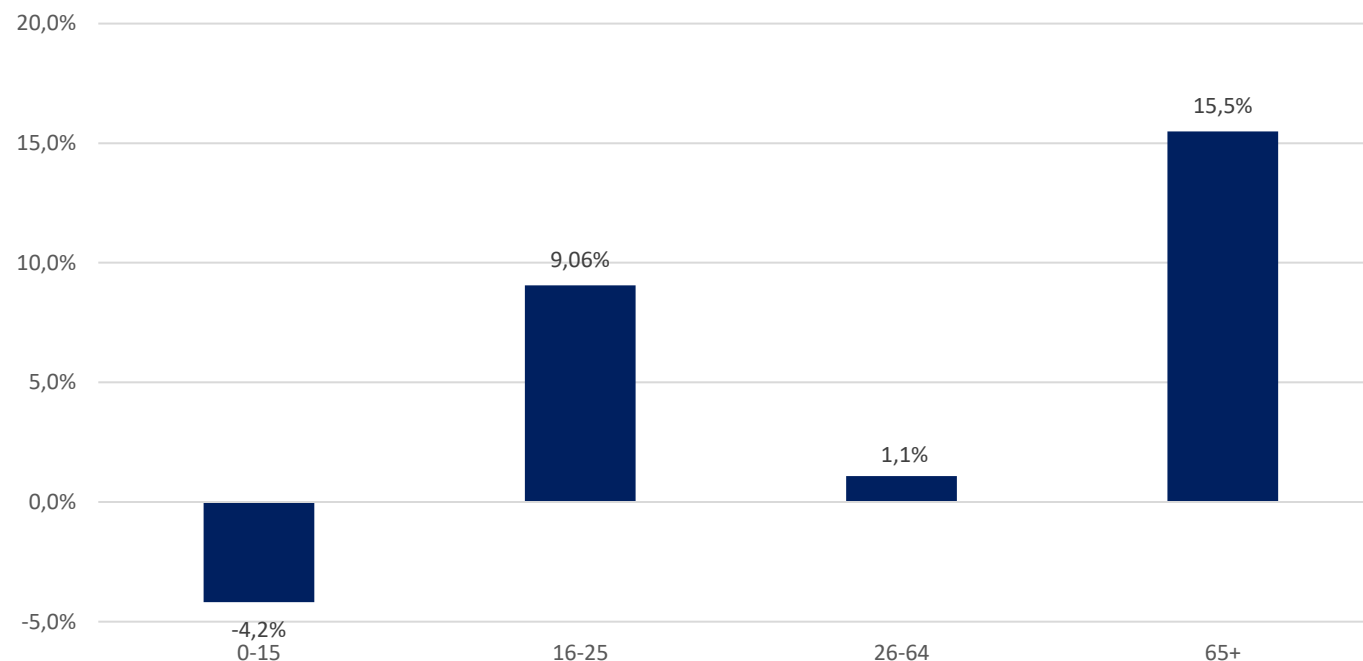
Förvärvsfrekvens 2012-2021



Externa faktorer har störst påverkan på sträckan

- Kraftig tillväxt bland ungdomar som står för en stor andel av Norrtågs resande på sträckan.
- Stor potential på sträckan då en stor mängd i förvärvsarbetande ålder krävs för att klara den stora omställningen.
- Flera externa faktorer som ej tas i beaktning påverkar denna sträcka mer än någon annan.

Ålderstillväxt i sträckans samtliga kommuner 2021-2040





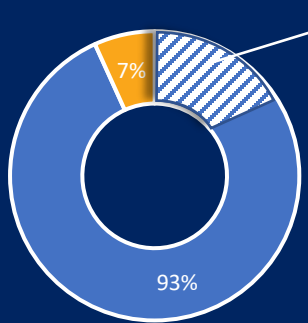
Luleå - Kiruna

Stark tågsträcka men få resande på sträckan utöver Luleå - Boden

Antal årliga resor med Norrtåg 2022 -> 2040:
~78 000 → ~150 000

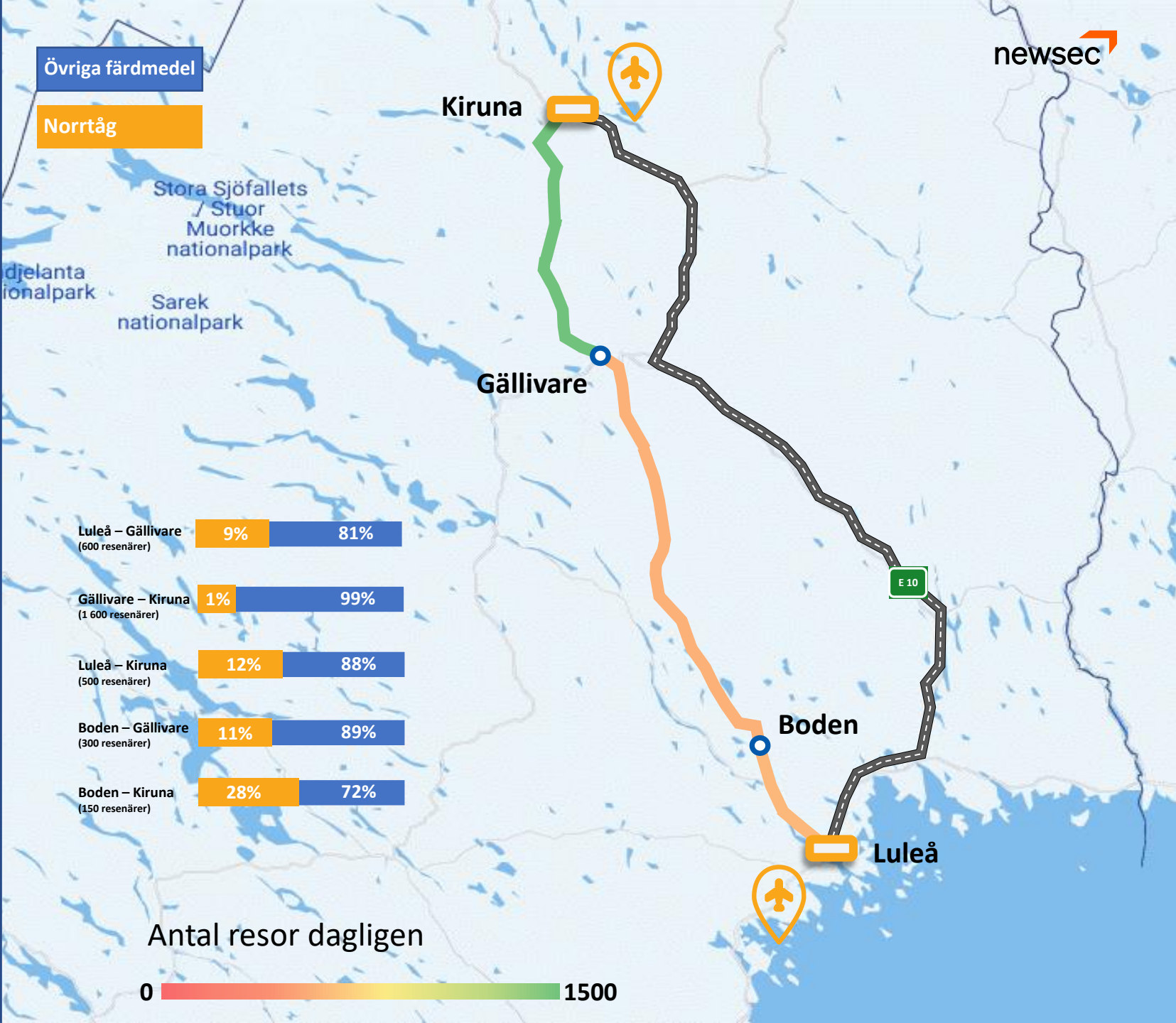
- Stark marknadsandel på samtliga sträckor då sträckan är strategisk fördelaktig på grund av att bilvägen är längre.
- Stark bilkultur och långa avstånd till tågstation, därav lägre marknadsandel på de kortare sträckorna där också flest resor sker.
- Sträckan Kiruna – Gällivare hämmar den totala andelen

Norrtågs marknadsandel på delsträckan (total marknad: 3000 dagliga resenärer)



10% andel på sträckan 2040

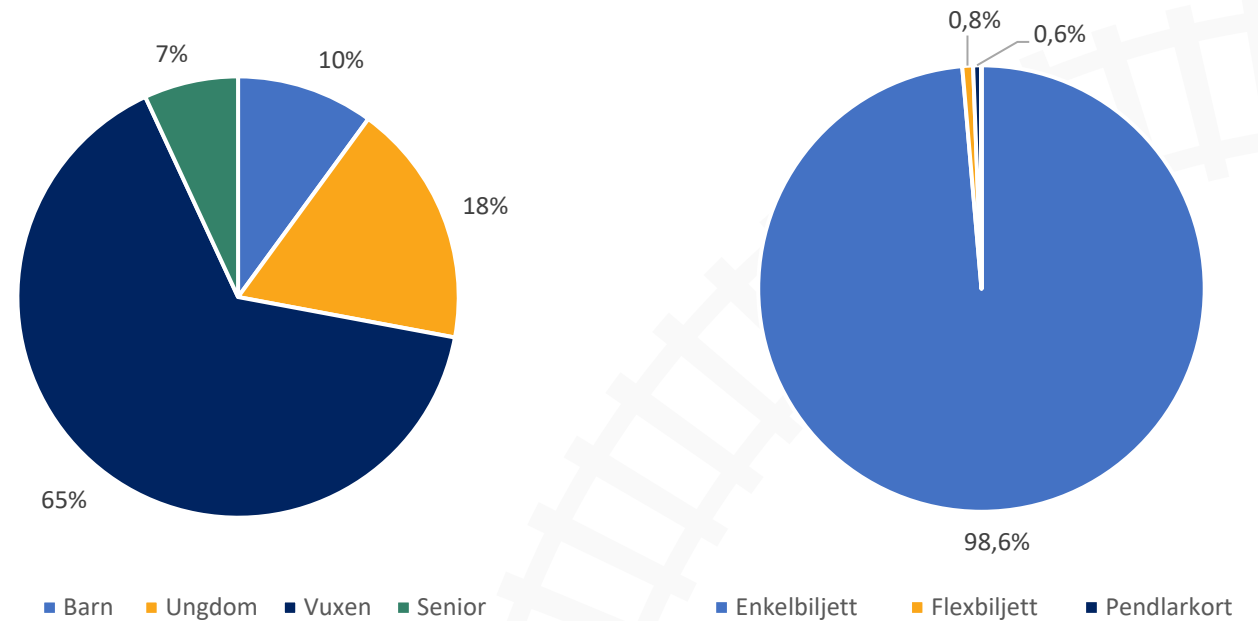
Övriga färdmedel
 Norrtåg
 Potential



Nästan enbart engångsresenärer på sträckan mellan Luleå och Kiruna

- Sträckan domineras av engångsresande vuxna
- Relativt liten andel ungdomar
- Andelen pensionärer utgör en liten del av det totala resandet

Resor fördelat på resenärs- och biljettyp, 2022



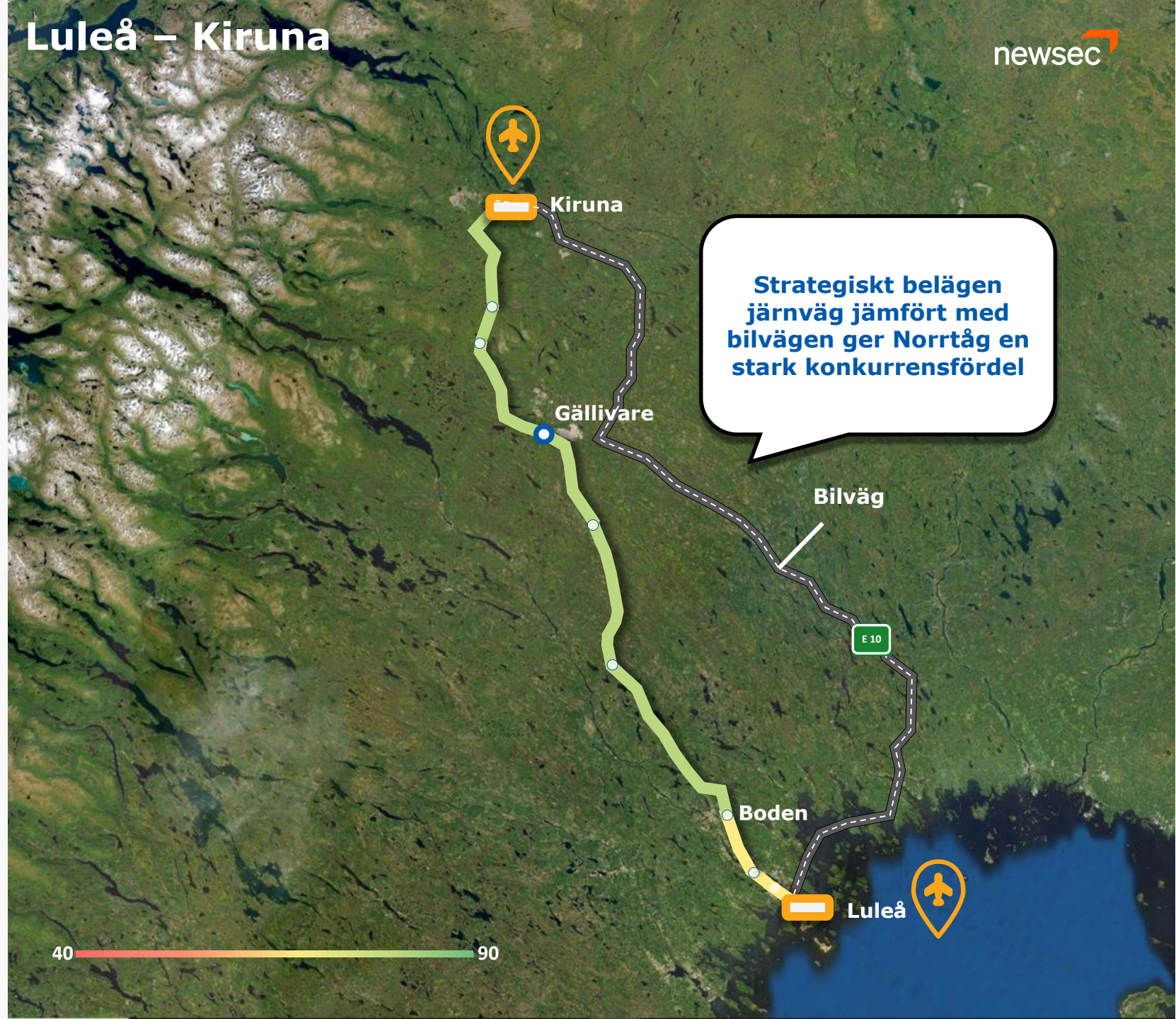
*Generellt: Barn 0-15 år, Ungdom: 16-25 år, Vuxen 26-64 år, Senior 65+ år

Norrtågs starkaste sträcka

- Konkurrenskraftig sträcka på grund av strategiskt belägen järnväg
- De längsta snittsträckorna och de kortaste restiderna i relation till övriga trafikslag
- Svårare att konkurrera med närliggande områden till Luleå där tillgänglighet och pris för bilen är bättre. Dock bedöms Norrtågs konkurrens för vardagspendlare med närhet till tågstation på både start och slutpunkt vara hög.
- I dagsläget finns inga större planerade investeringar för sträckan som potentiellt kan öka konkurrenskraften för Norrtåg

	SJ	Vy (Natt tåg)	Buss	Bil
Luleå - Kiruna	84	63	33	58
Luleå - Boden	64			
Luleå - Gällivare	84	63	35	58
Gällivare - Kiruna	75	73	31	59
Gällivare - Boden	75	73	36	68

Luleå – Kiruna

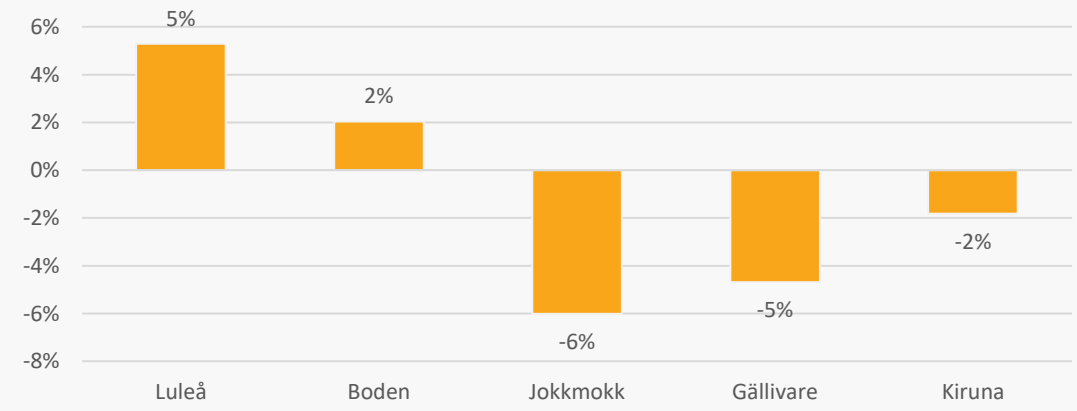




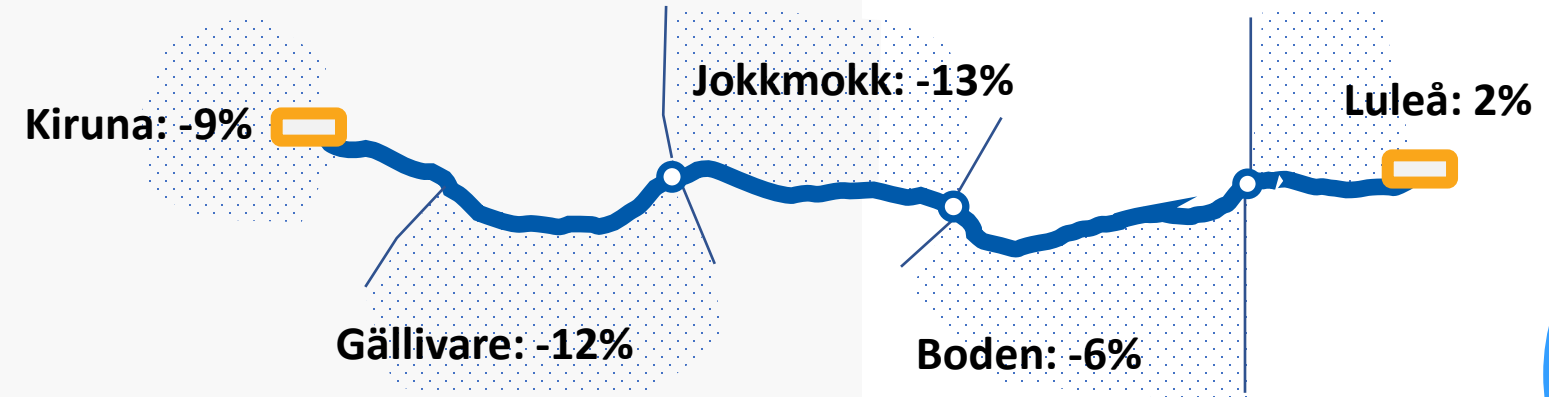
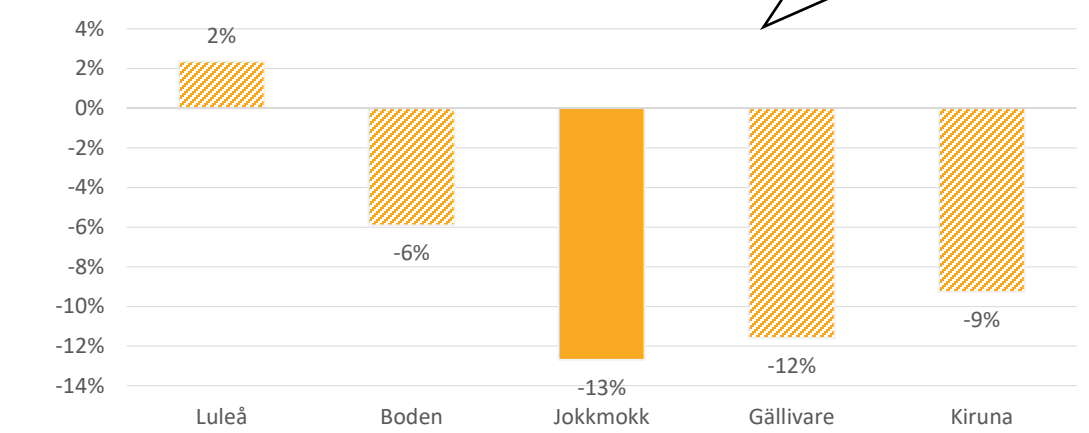
Kiruna - Luleå

Då SCBs prognoser endast baseras på historisk tillväxt, kan etableringen av bland annat SSAB i Luleå, H2 Green Steel i Boden, Hybrit i Gällivare och LKAB i Kiruna ge högre befolkningstillväxt i de kommunerna än prognostiserat.

Befolkningsutveckling 2012-2021

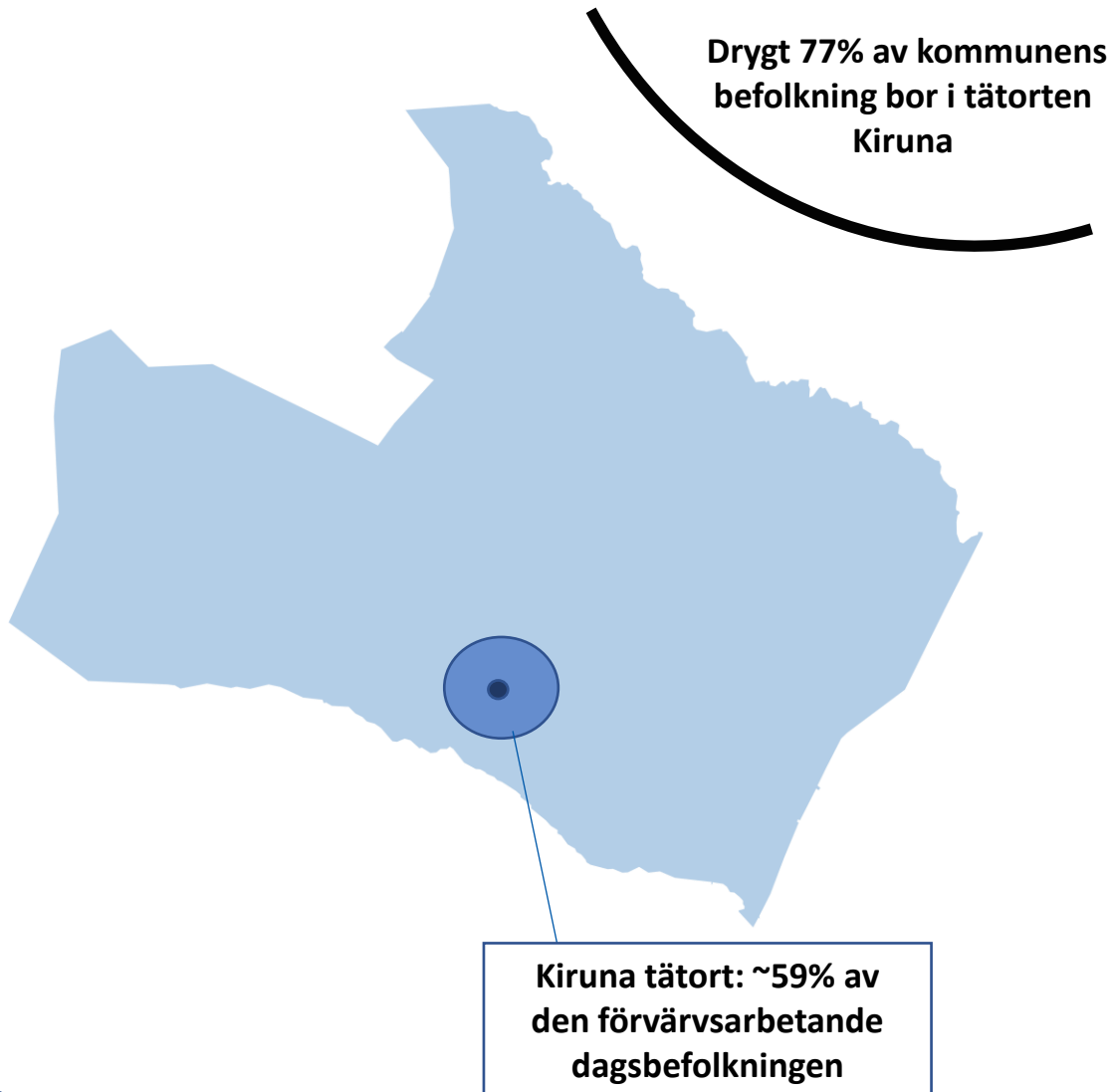


Befolkningsprognos 2022-2040

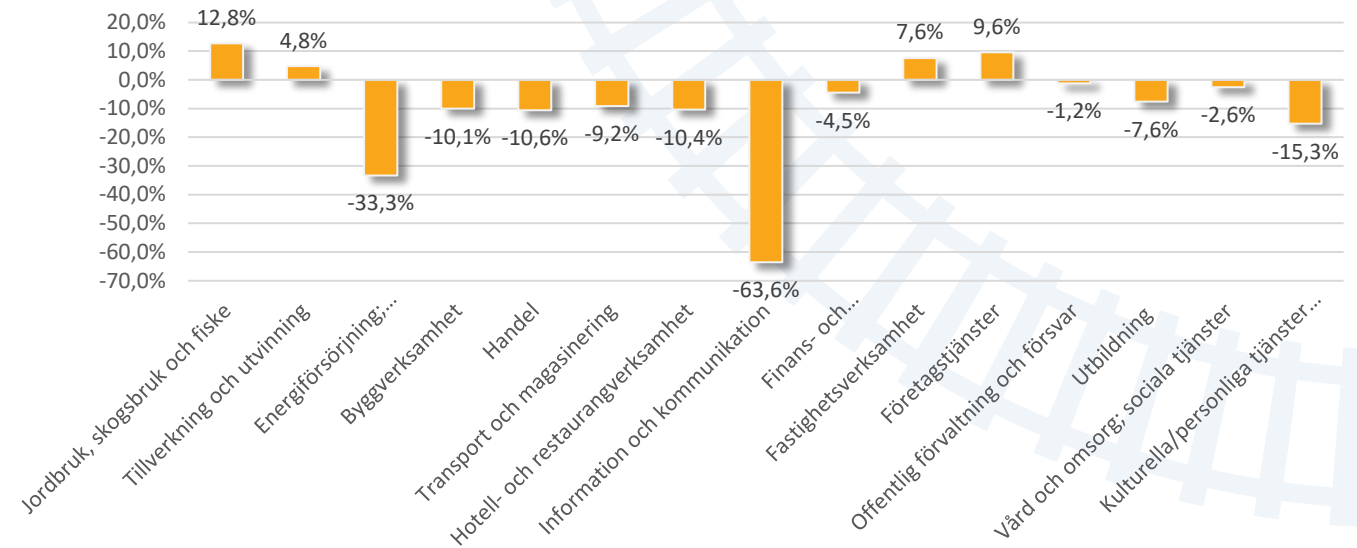


-4 451
invånare fram till 2040

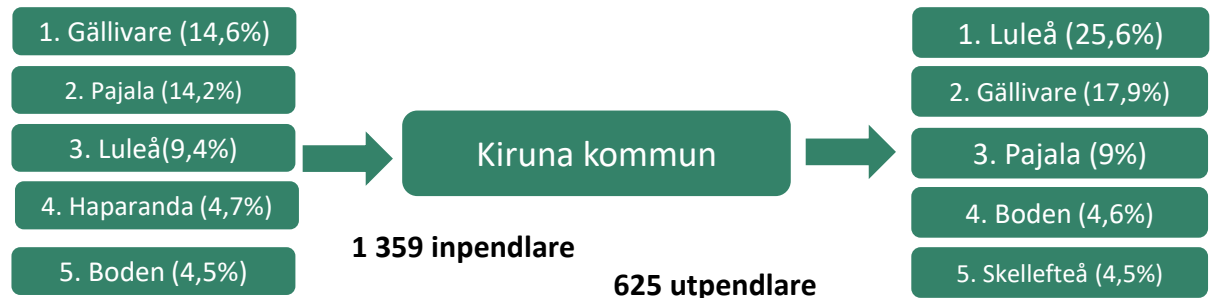
Kiruna kommun



Tillväxt av antalet förvärvsarbetande i olika näringsgrenar med arbetsplats i Kiruna kommun 2012-2021



In- och utpendling Kiruna kommun och närliggande kommuner 2021*



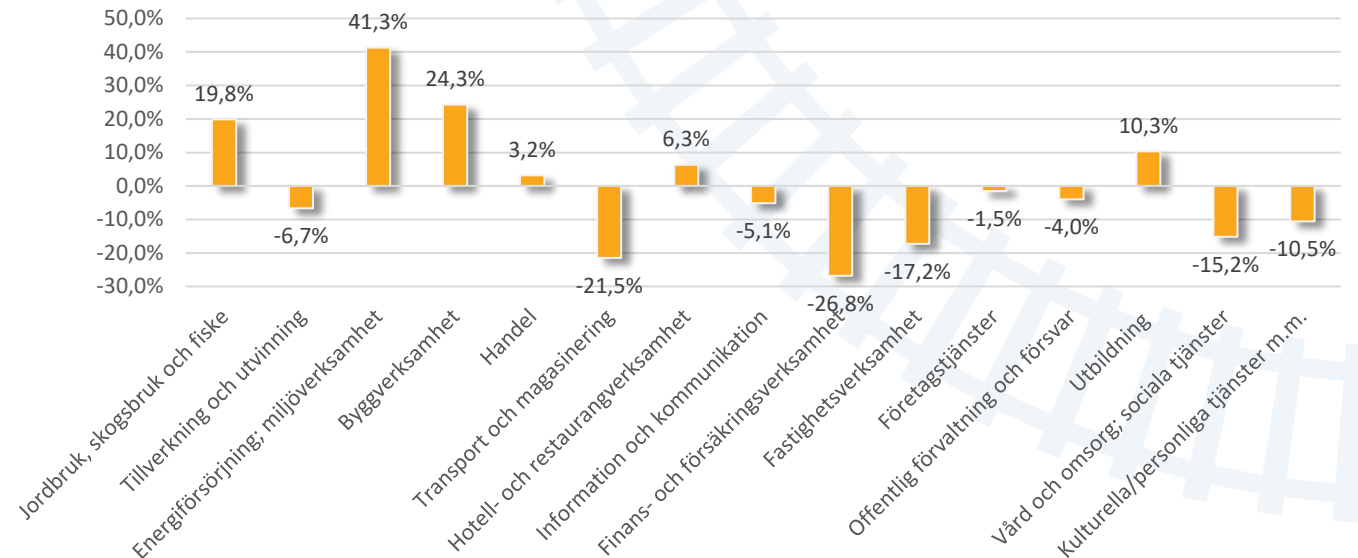
*Den fjärde största utpendlingskommunen Stockholm är exkluderad i topplistan

Gällivare – flera etableringar men långa avstånd missgynnar synergier med tågresande

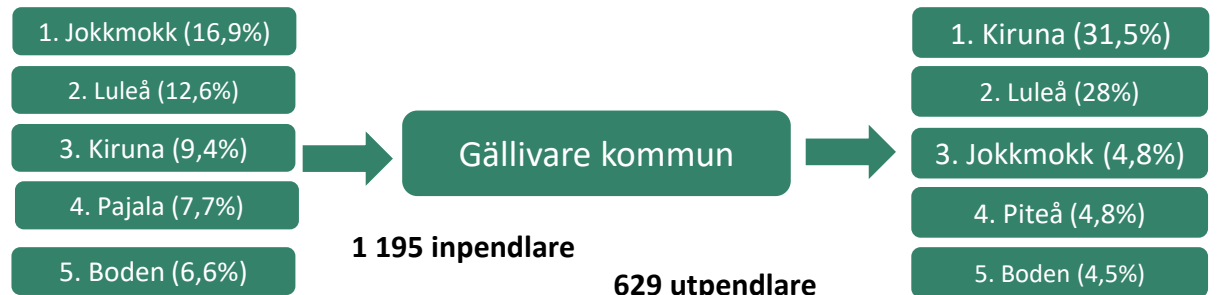
Knappt 63% av kommunens befolkning bor i tätorten Gällivare

Gällivare tätort: ~57% av den förvärsarbetande dagsbefolkningen

Tillväxt av antalet förvärsarbetande i olika näringsgrenar med arbetsplats i Gällivare kommun 2012-2021



In- och utpendling Gällivare kommun och närliggande kommuner 2021*



*Den fjärde största utpendlingskommunen Stockholm är exkluderad i topplistan



Förväntad ökad inpendling till Bodens kommun

Andel förvärvsarbetare med arbetsplats i annan kommun än boendekommunen 2010-2021

Total förändring

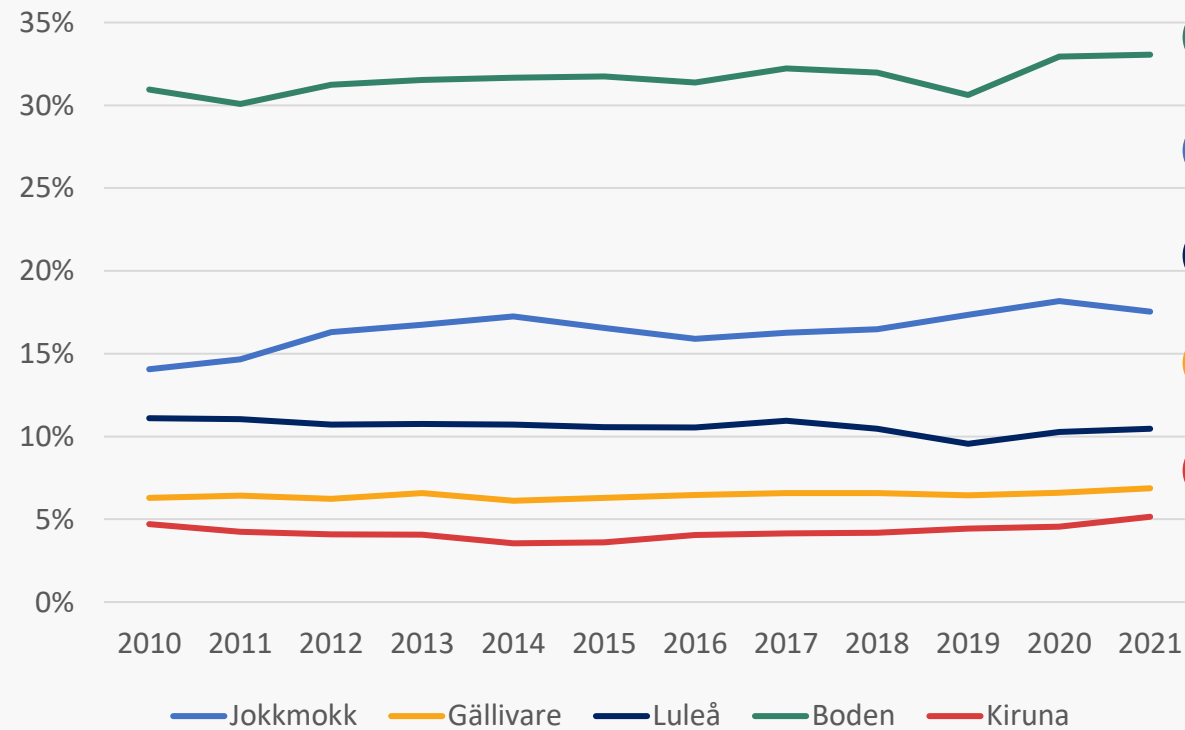
+6,8%

+24,8%

-5,8%

+9,3%

+9,4%



Förvärvsfrekvens 2012-2021

Total förändring

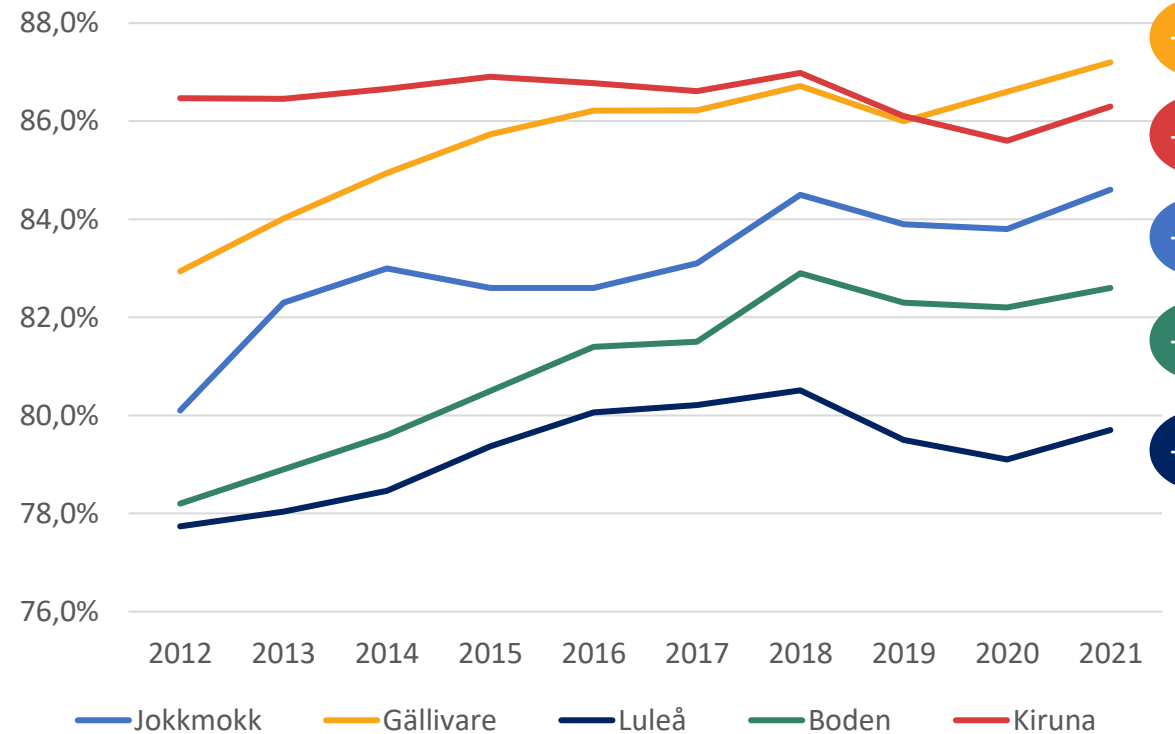
+5,1%

-0,2%

+5,6%

+5,6%

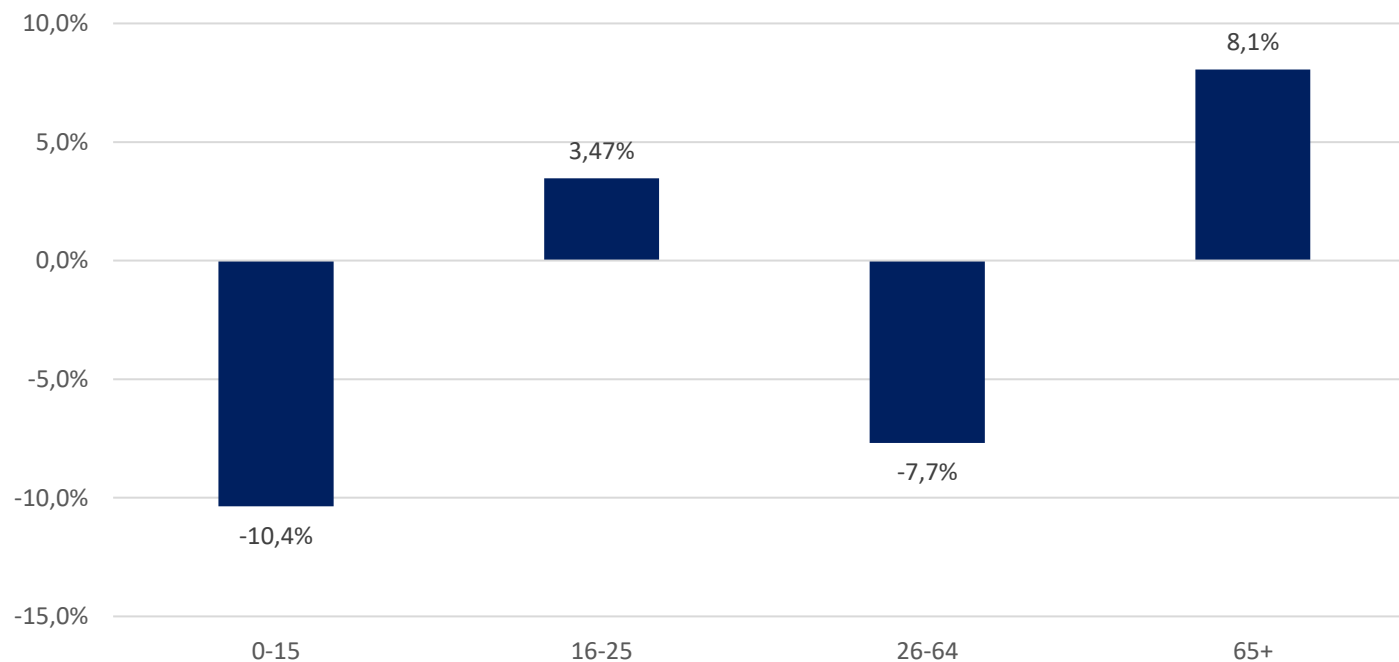
+2,5%



Stark förväntad tillväxt bland förvärvsarbetande kan vända trenden

- Tillväxten i åldersgruppen ungdomar kan ge potentiell tillväxt för Norrtågs resande för den resenärstypen
- Potential för fler invånare i arbetsför ålder till följd av många större nyetableringar, vilket ger goda förutsättningar för ökat resande på Norrtågs sträcka

Ålderstillväxt i sträckans samtliga kommuner 2021-2040





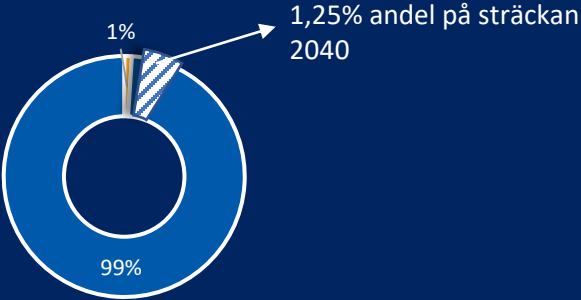
Luleå - Haparanda

Stor potential för ökat pendlande mellan Boden, Kalix och Haparanda

Antal årliga resor med Norrtåg 2022 -> 2040:
~22 500 -> ~33 500

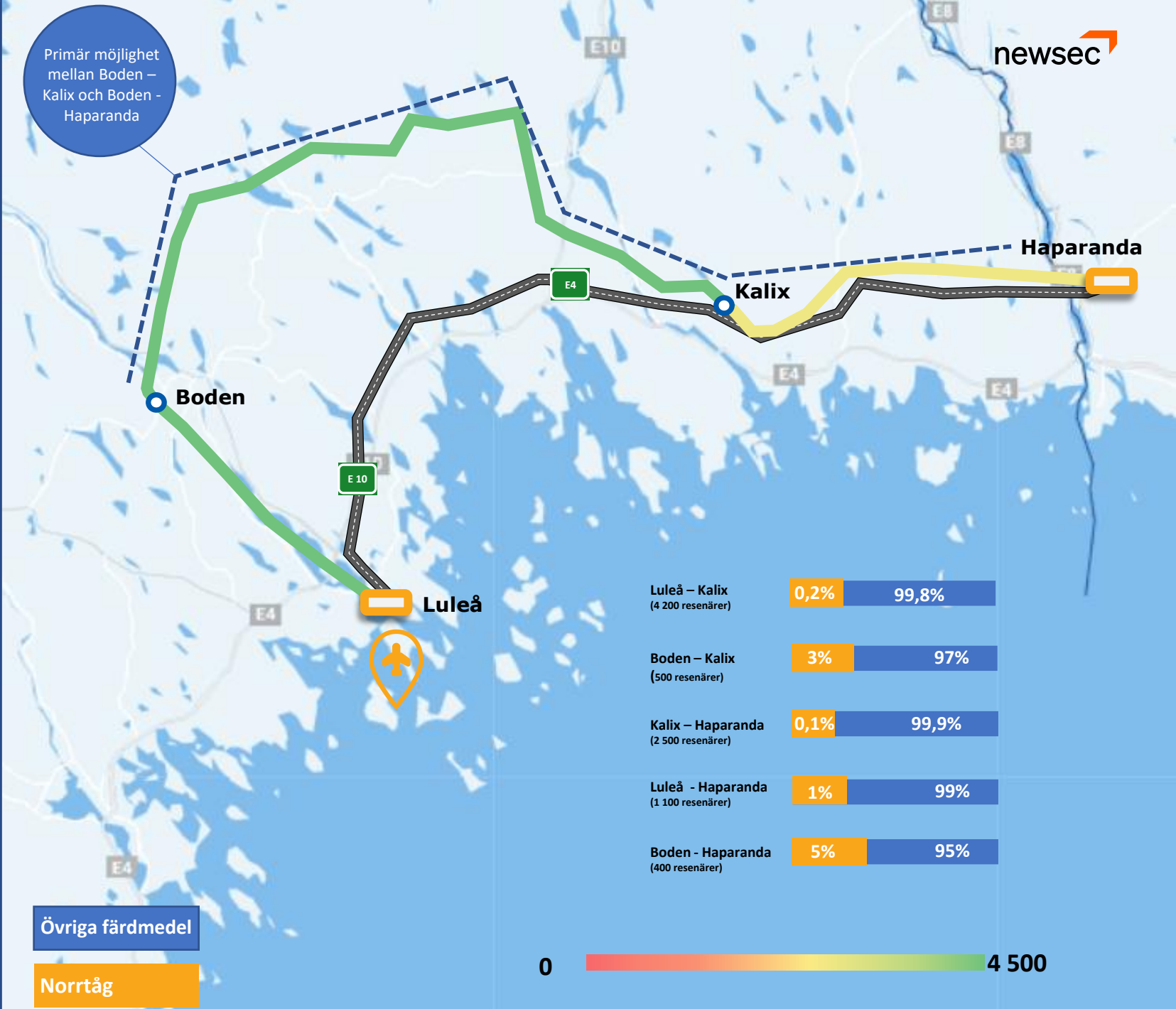
- Norrtågs svagaste marknad. Stor bilbundenhet bland befolkningen och delvis fördelaktig bilsträcka försämrar tågets möjligheter.
- Internationella möjligheter från Oulu och möjligheter att öka andelen på resor från och till Boden som kan öka i samband med etableringen H2 Green Steel.

Norrtågs marknadsandel på delsträckan (total marknad: 6 000 dagliga resenärer)



■ Norrtåg
 ■ Övriga färdmedel
 Potential

Primär möjlighet mellan Boden – Kalix och Boden - Haparanda



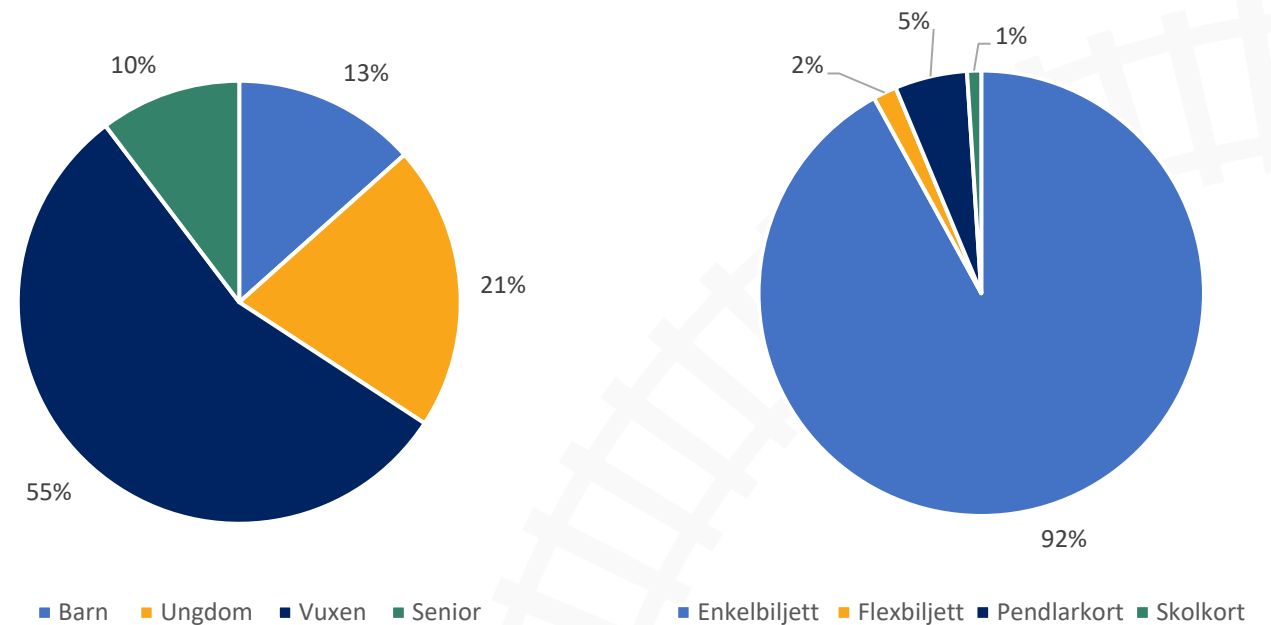
Luleå – Kalix (4 200 resenärer)	0,2%	99,8%
Boden – Kalix (500 resenärer)	3%	97%
Kalix – Haparanda (2 500 resenärer)	0,1%	99,9%
Luleå - Haparanda (1 100 resenärer)	1%	99%
Boden - Haparanda (400 resenärer)	5%	95%



Överrepresentation av enkelbiljetter på bilburna sträckor

- Resenärerna reser främst med enkelbiljetter. Det finns potential att utöka pendlandet framförallt mot Boden om arbetstillfällen i samband med etableringar realiseras
- Svår sträcka att öka pendling på i och med bilburenhet och en mer strategiskt lagd bilväg för pendling till Luleå
- Många ungdomar som reser men få med skolkort tyder på att även ungdomar är sällanresenärer och pendlar med annat fordon
- Möjlighet för internationellt resande kan förändra bilden

Resor fördelat på resenärs- och biljettyp, 2022



Långa restider med tåg

- Långa restider med tåg försämrar konkurrenskraften tillsammans med få avgångar.
- Däremot är Norrtåg mer konkurrenskraftiga på pendlingssträckan Boden – Luleå.
- Den sammanvägda konkurrenskraften på hela sträckan Luleå – Haparanda är Norrtågs svagaste, även om vissa delsträckor sticker ut som bättre.
- I dagsläget finns inga större planerade investeringar för sträckan som potentiellt kan öka konkurrenskraften för Norrtåg

	Norrtåg	SJ	Vy (Natt tåg)	Buss	Bil
Luleå - Boden	64			39	81
Boden - Kalix	45			36	71
Luleå - Haparanda	64			36	76
Kalix - Haparanda	71			39	71

Luleå – Haparanda

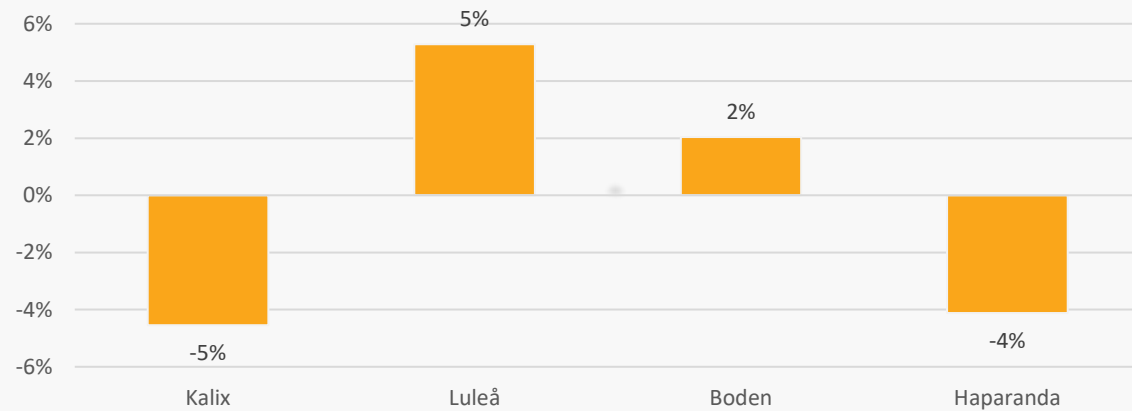




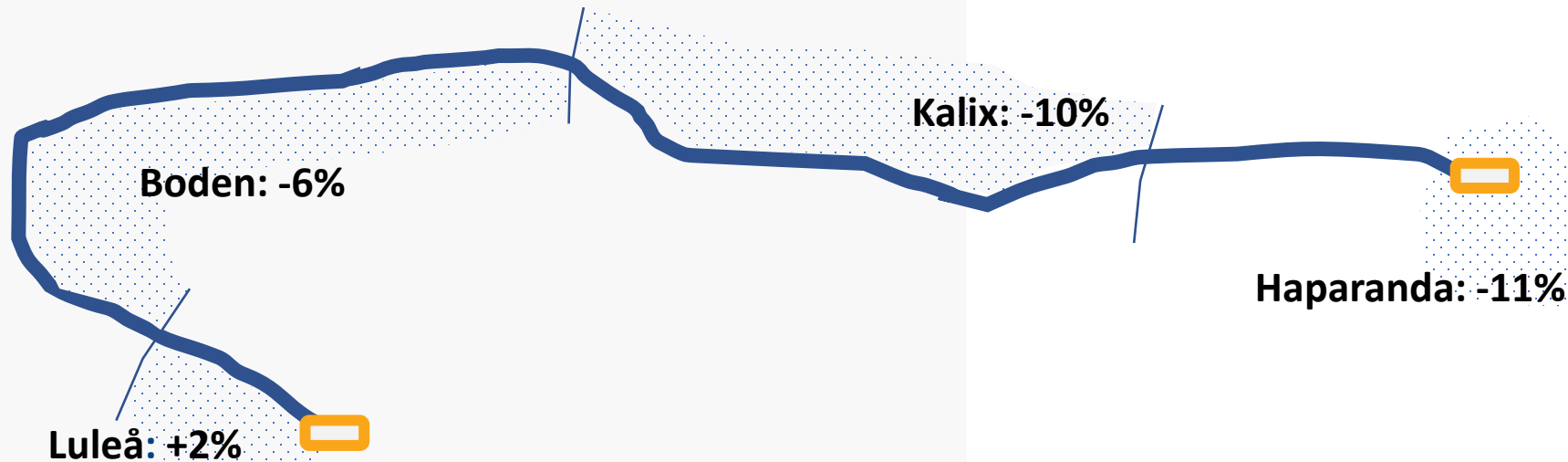
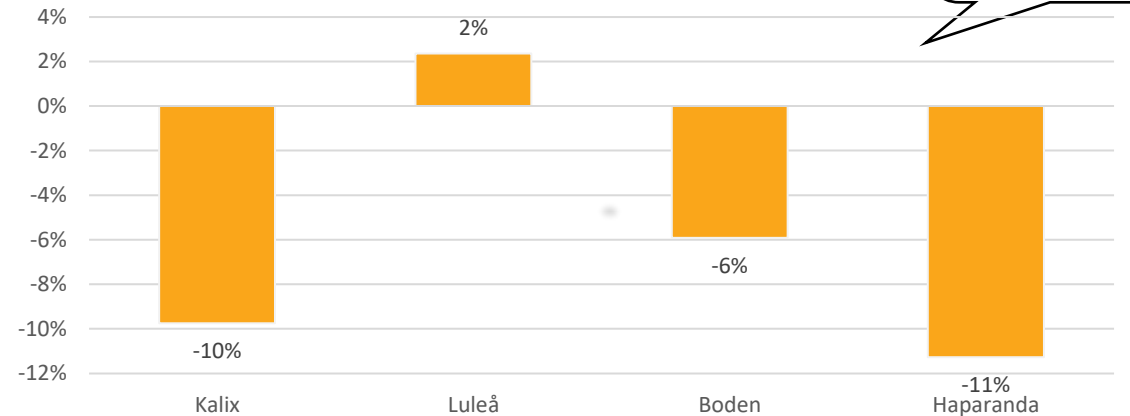
Goda möjligheter för befolkningstillväxt i Luleå och Boden

SCBs prognoser tar ej i beaktning den strukturella omställningen Norra Sverige står inför

Befolkningsutveckling 2012-2021



Befolkningsprognos 2022-2040

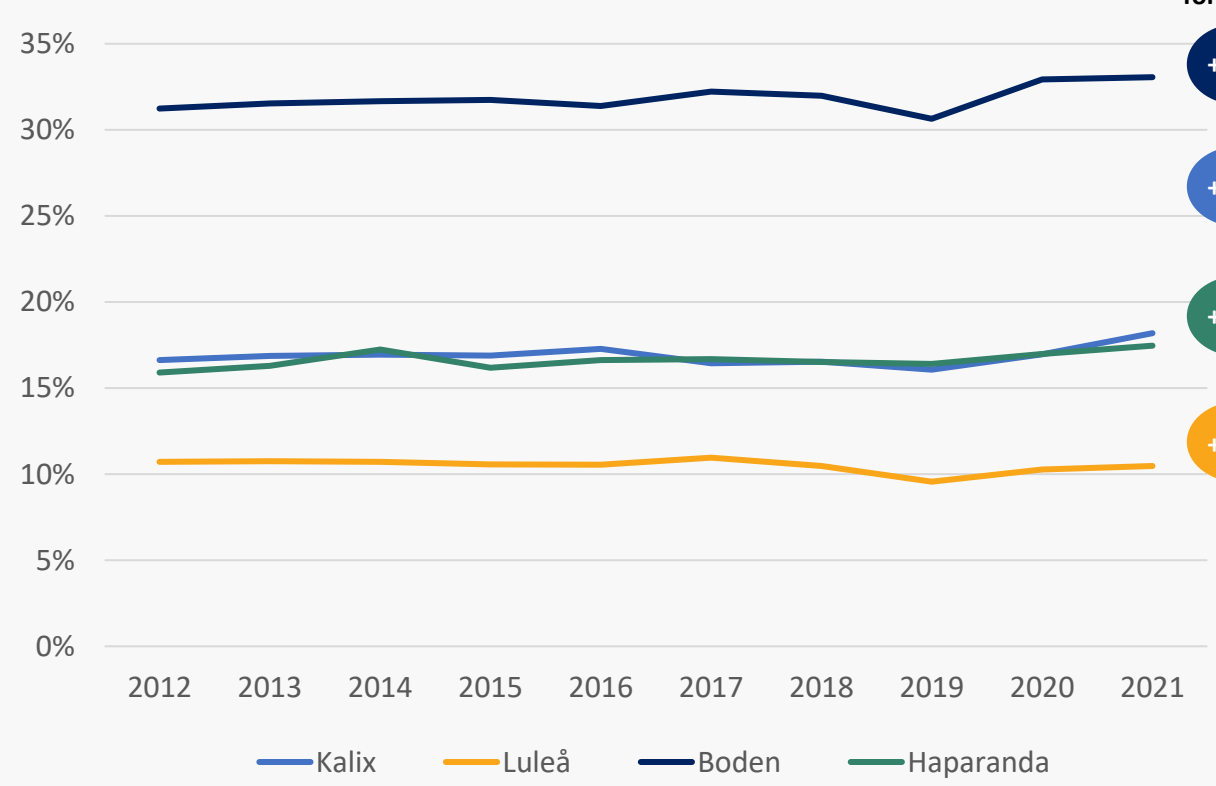


-2 366
 invånare fram till 2040

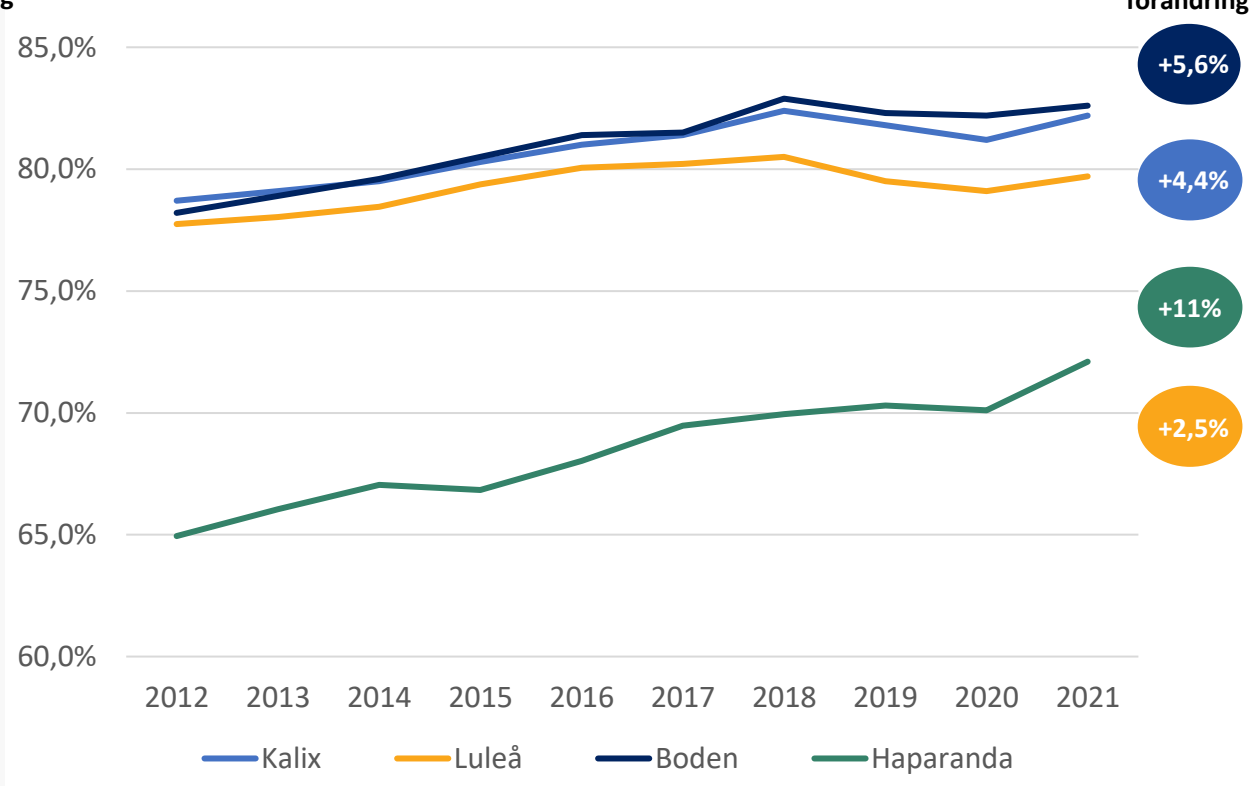


Pendlingen har ökat i Haparanda och Kalix senaste åren → medför potential

Andel förvärvsarbetare med arbetsplats i annan kommun än boendekommunen 2010-2021



Förvärvsfrekvens 2012-2021

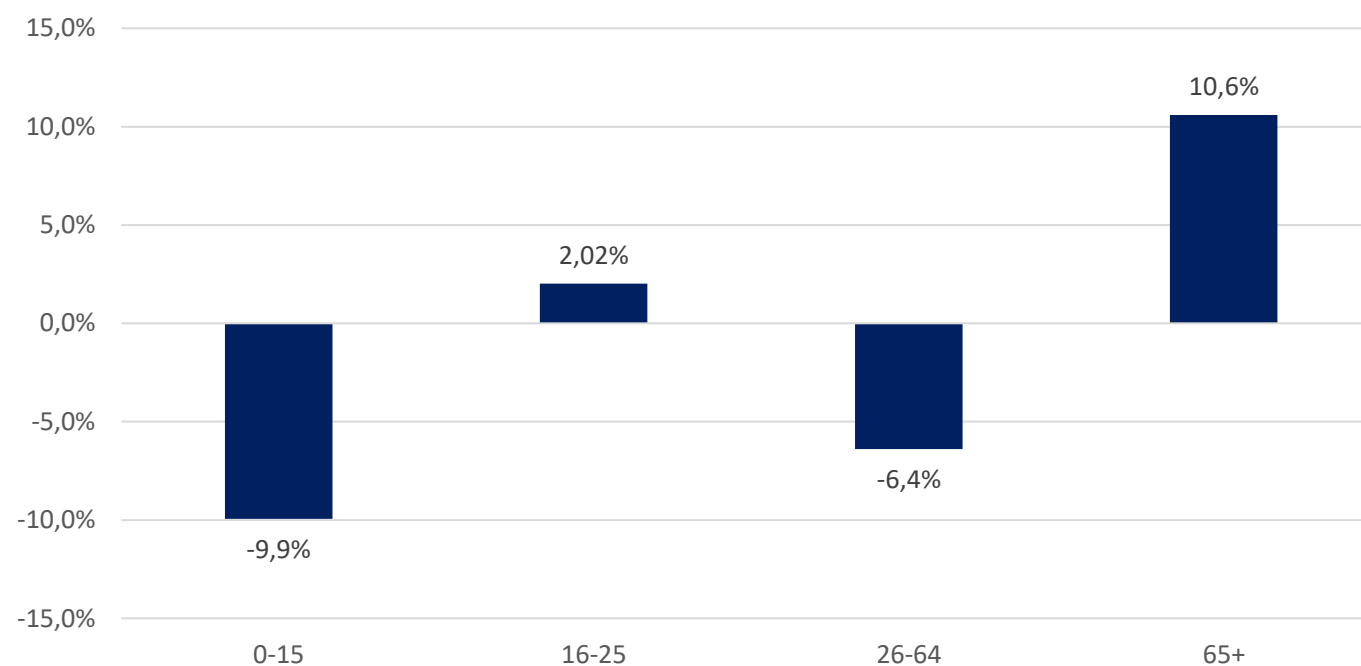




Svårprognostiserad sträcka där ålderstillväxten bedöms ha liten påverkan

- En ökad tillväxt för åldern 65+ ger goda förutsättningar på en sträcka med relativt hög andel pensionärer
- Även en ökad andel ungdomar kan medföra viss potential

Ålderstillväxt i sträckans samtliga kommuner 2021-2040



newsec

