

Norrtåg AB

Organisationsnummer 556758-3496

ÅRSREDOVISNING FÖR RÄKENSKAPSÅR 2019

Styrelsen och verkställande direktören för Norrtåg AB får härmed avge följande årsredovisning för räkenskapsåret 2019-01-01 – 2019-12-31.

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

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

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

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

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

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

Våra ägare

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

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

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

Norrtåg styrelse består av åtta ordinarie ledamöter och fyra ersättare som har träffats fem gånger under året.

R

8

Bolagets verksamhetsområden

Bolagets verksamhet utgår ifrån fyra områden: resenären, utbud, varumärke och styrning/ekonomi. Till varje verksamhetsområde finns framtagna måltal. De måltal som eftersträfvats för 2019 har till en stor del uppfyllts och många aktiviteter till identifierade verksamhetsområden är genomförda.

Verksamhetsområde Resenär

Resenären är basen och själva grundförutsättningen för verksamheten. Genom att förstå resenärens olika behov och önsknings, idag och imorgon, ska bolaget verka aktivt för samverkan som underlättar resenärens hela resa och därmed öka resandet. Målen för området var en resandeökning på +2 procent och ett nöjdhetsindex (NKI) på 90 procent. Årets resultat är en resandeökning på +9 procent och ett NKI på 84 procent.

Resandeutvecklingen är ett av bolagets viktigaste mått. Totalt för hela Norrtågssystemet uppgår resandet under 2019 till 1 531 000, vilket är en ökning med +9 procent jämfört med 2018. Detta visar att resandeutvecklingen är fortsatt stark. Tillväxten varierar dock mellan linjerna. Starkast resandetillväxt i procent har skett på sträckorna Lycksele–Vindeln–Umeå och Luleå–Umeå med +46 procent respektive +38 procent. Flest resenärer har rest längs med sträckan Umeå–Örnsköldsvik–Sundsvall med 689 000 resor.

Under våren genomförde bolaget en omfattande resvaneundersökning bland Norrtågsresenärer och 3 400 enkäter besvarades. De främsta skälen till varför Norrtågsresenären väljer just tåg, framför bil eller buss, är miljö, kortare restid följt av komfort och möjlighet att utnyttja restiden till annat. Den främsta konkurrenten är bilen som 36 procent av resenärerna hade valt om inte tåget hade funnits, jämfört med 35 procent som valt buss istället. Undersökningen visar även att Norrtågsresenären fortfarande, till lika stora delar, är fritidsresenärer som arbets- och studiependlare. Detta ligger väl i linje med tidigare undersökningar

Under våren genomförde Trafikverket sin undersökning Nöjdhetsindex (NKI). I likhet med tidigare mätningar är Norrtågsresenären övervägande nöjd med utbud och komfort. Det uppfyllda måltalet för 2019 är 84 procent vilket är något under målet på 90 procent. Kvalitet i form av punktlighet, regularitet och god information värderas fortsatt som avgörande för helhetsintrycket och är det som, tillsammans med utbud i bistro och biljettpris, kan utvecklas för att höja betyget ytterligare.

Verksamhetsområde Utbud

För de fyra nordligaste länen är det ett uttalat mål att knyta samman länen och knyta ihop förbindelser med övriga Sverige och internationellt. Kollektivtrafiken ska vara ett medel till att utöka arbetsmarknadsregioner, knyta samman städer och kommuner. Kvalitetsmått för utförd trafik var en operatörsberoende punktlighet på 97 procent och en operatörsberoende regularitet på 96 procent.

Under året har Norrtåg trafikerat sex linjer med 84 avgångar dagligen, måndag till fredag, eller cirka 2 100 avgångar per månad plus helgtrafik i en lägre omfattning. I april startades den sjunde linjen, en pendelsträcka på 3 mil, Boden–Luleå. Planerade banarbeten har under 2019 ökat med 53 procent jämfört med 2018 och på Botniabanan hela 73 procent jämfört med föregående. Ett arbete som kommer att ge bättre infrastruktur på sikt, men där resenärerna och trafiken blir påverkat. Samtliga inställda delsträckor har blivit bussersatta med flera bussar längs linjen för att öka kvaliteten för resande, men även få en bättre punktlighet på den delsträcka som körts som vanligt med tåg.

R

8

Umeå–Sundsvall

Trafiken på sträckan Sundsvall–Örnsköldsvik–Umeå har trafikerats med nio dubbelturer på vardagar samt helgtrafik. Resandet uppgick till 689 000 jämfört med 627 000 föregående år, vilket motsvarar en ökning med 10 procent. Sträckan är fortsatt den med flest antal resenärer. Under pendlingstider är tågen fullsatta, främst in mot och ut från Umeå. Under helgerna är vissa avgångar i princip fulla hela sträckan. Trots en resandeökning på totalen jämfört med 2018 har resandet minskat inom Västerbotten jämfört med 2017, där resandet även har minskat på de bussavgångar som finns. I Västernorrland är resandeminskningarna jämfört med 2017 hänförligt till banarbeten som påverkat resande mellan framförallt Timrå och Kramfors.

Lycksele–Umeå och Vännäs–Umeå

Trafiken Umeå–Lycksele omfattar totalt fyra dubbelturer och trafiken Umeå–Vännäs har under året kört nio dubbelturer på vardagar. Resandet på linjerna uppgår till 192 500 resor vilket är en ökning jämfört med 2018 med 4 procent. Utvecklingen skiljer sig dock åt beroende på delsträcka. Lycksele–Umeå har sett en kraftig ökning, trots problem med regulariteten. Den största ökningen står resor till och från Vindeln för. Samtidigt har Vännäs–Umeå tappat 11 procent av resandet. En del av minskningen kan komma från ändrad schemaläggning/antagningar för gymnasieskolan i Vännäs.

Luleå–Umeå

Trafiken har under 2019 omfattat två dubbelturer och har på två år mer än fördubblat resandet. Antal resor uppgick 2019 till 60 000, vilket är en resandeökning med 38 procent jämfört med 2018. En stor andel av resande är hänförligt till helgen, fredag och söndag, där vi ser stora ökningsmen även på vardagar och omstigning i Boden till Gällivare och Kiruna.

Kiruna–Luleå

Trafiken omfattar tre dubbelturer. Linjen har sedan länge haft en viktig funktion särskilt för Malmfälten, både för tjänsteresor som andra reseändamål. Resandet har utvecklats positivt och uppgick 2019 till 85 000 resenärer, vilket är en ökning med 16 procent. Marknadspotentialen bedöms vara stor då väginfrastrukturen dras med säkerhetsproblem och restiden med tåg är konkurrenskraftig. Infrastrukturproblem bromsar dock utvecklingstakten främst i de norra delarna av trafiksystemet. Linjen har den lägsta punktligheten, främst beroende på tunga godståg och slitage på infrastruktur och kapacitetsproblem, bla mellan Luleå–Boden.

Boden–Luleå

Pendeltåget Boden–Luleå startade i april månad 2019. Trafiken omfattar sex dubbelturer på vardagar. Utfallet av resandet har varit svagt. Busstrafiken mellan orterna har varit oförändrad och bara ett mindre antal resenärer har hittat till resealternativet tåg. Resandet uppgår till 12 500 från och med april månad.

Storlien–Östersund–Sundsvall

Trafiken omfattar totalt nio dubbelturer vardagar plus helgtrafik på sträckan Sundsvall–Östersund, på sträckan Östersund–Åre/Duved fem dubbelturer samt på sträckan Åre–Storlien två dubbelturer med omstigning i Storlien för fortsatt resa in mot Norge. Resandet uppgick 2019 till 492 000 resenärer, vilket är en ökning jämfört med 2018. Mittbanan har under de senaste åren uppgraderats gällande infrastrukturen för att minska restiden och öka säkerheten. Samtidigt har stråket utvecklats med ett flertal åtgärder för att underlätta kollektivt resande genom projekt Mittstråket. Bland annat kommer en partiell taktidtabell kunna införas på sträckan från T21. Effekterna av dessa åtgärder väntas under kommande år.

✶

Punktlighet och regularitet

Punktligheten har under 2019 varit 90 procent (RT +5 min). Motsvarande siffra för 2018 var 82 procent. En stor del av förseningsminuterna beror på brister i infrastrukturen. Då Norrtåg till största delen trafikerar på enkelspår får även mindre fel och störningar stora effekter på punktligheten. Även banarbeten påverkar punktligheten då tåg får vänta på bussar som ersatt tåget förbi avstängda sträckor. Räknas merförseningar som inte är orsakade av operatören bort har Norrtågstrafiken en punktlighet på hela 97 procent (operatörsberoende punktlighet).

Regulariteten har under 2019 varit 90 procent, det vill säga de avgångar som nått sin slutdestination med tåg. Omfattande banarbeten har haft en stor påverkan på regulariteten då många delsträckor har varit inställda. Dessa inställda delsträckor har varit ersatta av buss.

Fordon

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

- Tolv eldrivna motorvagnar av typen X62 Coradia Nordic
- Tre eldrivna motorvagnar X52 Regina som primärt trafikerar banorna norr om Umeå
- Tre eldrivna motorvagnar X11, varav ett trafikerar pendeltågstrafik Umeå-Vännäs och de två övriga används för att förstärka reservkapaciteten
- Ett dieseltåg av typen Y31 Itino, trafikerar sträckan Lycksele-Umeå

Ytterligare tre eldrivna motorvagnar av modellen X52 Regina från AB Transitio ska överlämnas till Norrtåg i början av 2020. Dessa ska användas för att stärka reservkapaciteten samt möjliggöra en utökad trafik kring Umeå-Sundsvall och ny trafik Haparanda-Luleå. I väntan på överlämning har Norrtåg förstärkt trafiken med ytterligare X52 från AB Transitio.

Som följd av Trafikverkets användande av Botniabanan och Norrtågstrafiken som pilotprojekt för ett nytt europeiskt signalsystem, ERTMS, måste Norrtågs fordon genomföra en omfattande uppgradering av utrustningen ombord på tågen för signalsystemet. Denna påbörjas december 2019 men kommer att pågå under hela 2020.

Under 2019 gav Norrtåg AB INAB, Umeå, i uppdrag att påbörja utbyggnaden av en ny multifunktionshall och svarv. Det är Norrtågs största satsning sedan trafikstarten och investeringen bedöms ge stora effekter på trafikens tillgänglighet. Multifunktionshallen innehåller även en ny avisningsfunktion som kraftigt minskar tiden för avisning. Tillsammans ökar den nya hallen även effektiviteten i övriga två hallar då en tillkommande hall innebär färre fordonsrörelser. Även operatörens kringkostnader minskar då färre fordonsrörelser behöver genomföras utanför verkstadsområdet där lokförare behöver kallas in. Multifunktionshallen beräknas vara färdigställd med funktionerna avisning till slutet av kvartal ett 2020 och svarv i början av sommaren 2020.

Verksamhetsområde Varumärke

Hur varumärket Norrtåg uppfattas av allmänheten, potentiella och befintliga resenärer, media samt beslutsfattare har en direkt påverkan på möjligheten att uppfylla verksamhetens mål, vision och affärsidé.

8

Norrtåg AB är ytterst ansvarig för varumärket Norrtåg och ska därför leda arbetet med att utveckla varumärket över tid. Målen för området är en kännedom om varumärket bland allmänheten på 60 procent och andel positivt inställda till varumärket 60 procent. Årets resultat är en varumärkeskännedom på 90 procent och 39 procent positivt inställda. Allmänheten och resenärernas uppfattning om Norrtåg har en direkt påverkan på möjligheterna för bolaget att fullgöra vårt uppdrag. Ett svagt varumärke försvårar även möjligheten att locka nya resenärer till tågen. På längre sikt innebär det även minskad motivation att investera i tågtrafik och järnvägsinfrastruktur.

Bolaget har under året påbörjat ett strategiskt varumärkesarbete för att höja kunskapsnivån om Norrtågstrafiken.

Det första handlar om bolagets position, "jag skapar tillgänglighet", som beskriver bolagets roll och det värde Norrtåg skapar i de fyra nordligaste regionerna.

Under 2019 har bolaget tagit över samordningen av samarbetet Botniska korridoren. Samarbetet samlar de sju nordligaste regionerna i Sverige, samt norska och finska motsvarigheter, för att gemensamt utveckla vårt transportsystem. Samarbetet tar fram gemensamma utredningar om möjligheter och behov av utvecklad infrastruktur och agerar som en samlad röst på nationell och EU-nivå.

I juni presenterade samarbetet en rapport om den potentiella överflyttningen av flygresenärer till tåg vid snabbare förbindelse till Stockholm. Den visar på ca en miljon överflyttade resenärer. I nivå med den överflyttning som de diskuterade höghastighetsjärnvägarna ska ge.

Norrtåg AB har även engagerat sig i arbetet för en elektrifiering av Tvärbanan Lycksele–Hällnäs, elektrifiering av Meråkerbanan, elektrifiering av kopplingen till Finland via Haparanda–Torneå, dubbelspåret på Nya Ostkustbanan från Västeråsby till Gävle och Norrbotniabanan till Luleå i olika projekt och samarbeten.

Verksamhetsområde Ekonomi och Styrning

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

Under året har även diskussionen fortsatt med Trafikverket beträffande den statliga delen av finansieringen för kommande period. Trafikverket väntades att presentera sitt slutgiltiga förslag under 2019, men har meddelat att besked kommer först under 2020.

Miljö

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

Norrtågstrafiken har möjliggjort mer miljövänliga persontransporter. Resvaneundersökningen var en del i utvärderingen av Norrtågsförsöket som bolaget ska ta fram på uppdrag av riksdagen. 2019 års utvärdering

✍

konstaterar att trafiken har bidragit till regionförstoring i enlighet med riksdagens intentioner när Norrtågsförsöket inrättades. Även omfattande samhällsvinster har uppnåtts, i form av minskade utsläpp av skadliga partiklar, kraftigt minskat utsläpp av koldioxid och minskade kostnader för olyckor med mera.

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

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

Norrtågs framtida utveckling

Norrtåg AB arbetar med att bygga upp ett regionalt tågssystem i de fyra nordligaste regionerna. Det första tåget under varumärket Norrtåg avgick i augusti 2010 och därmed firar Norrtåg 10 år 2020.

Resandet har fortsatt att växa, även jämfört med rekordåret 2017. Bilen är fortsatt vår största konkurrent och ska Norrtåg fortsätta att växa måste fler bilresenärer välja tåget för resor med vårt trafikutbud. En viktig del i att vinna över bilresenärer är en ökad kunskap om kollektivtrafikens faktiska funktion och utbud. Bolagets kommunikation kommer därför att handla mycket om att informationsspridning och aktiviteter för att fler ska testa på tåget.

Den nya multifunktionshallen och de tre tillkommande fordonen kommer att ge Norrtåg kapacitet och förutsättningar att klara robust och utvecklad trafik de närmsta åren.

Infrastrukturen på Norrtågs linjer fortsätter att trimmas. Detta ger ökade möjligheter till ett förbättrat utbud. Samtidigt skapar ökad konkurrens om kapacitet på Sundsvall-Umeå förlängd restid och minskade möjligheter till stopp på vissa stationer. Den utökade underhållsbudgeten för Trafikverket är på sikt positiv men innebär i närtid avstängda banor och störningar. Det är av största vikt för Norrtåg att underhållet fortsätter att optimeras för att de delar av infrastrukturen som orsakar flest störningar åtgärdas först, samtidigt som infrastrukturens generella skick och kapacitet förbättras.

De kommande tio åren kommer att innebära stora positiva utmaningar för Norrtågstrafiken. Med Norrbottenbanan (Skellefteå-Umeå i en första etapp) och Ostkustbanan-Ådalsbanan (Västeråsby-Gävle) kommer restider att förbättras och nya städer kopplas samman. Med samma resandeutveckling som på Botniabanan kan det innebära en fördubbling av resandet på längre sikt. Bolaget kommer därför redan nu ta fram förslag till hur Norrtågs trafiksystem kan se ut på längre sikt och vad det innebär för verksamheten. Den utredningen väntas vara klar under 2021 och kommer att vara grunden till bolagets framtida trafikstrategi.



Ekonomisk rapport

Summa intäkter uppgår till 308 665 kkr, den statliga finansieringen för trafik uppgår till 63 307 kkr och den regionala finansieringen för trafik uppgår till 138 667 kkr, vilket är 282 kkr lägre än inbetalt av ägarna och har i årsbokslutet bokförts som skuld till ägarna.

| Ekonomiskt sammandrag | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
|-----------------------------------|---------|----------|---------|---------|
| Omsättning exkl. driftsbidrag | 169 997 | 170 894 | 178 610 | 171 095 |
| Resultat efter finansiella poster | 16 | 15 | 10 | 5 |
| Likviditet % | 115,5 % | 109,45 % | 113,1 % | 112,6 % |
| Soliditet % | 1,71 | 1,06 % | 1,39 % | 1,20 % |

| Förändring av eget kapital | 2019 | 2018 |
|--|-------|-------|
| Bundet eget kapital | | |
| Aktiekapital | 2 000 | 2 000 |
| Enligt balansräkning innevarande år | 2 000 | 2 000 |
| Fritt eget kapital | | |
| Enligt balansräkning fg år | 0 | 0 |
| Årets resultat | 0 | 0 |
| Enligt balansräkning innevarande år | 0 | 0 |
| RESULTATDISPOSITION (i kronor) | | |
| Styrelsen föreslår att till förfogande stående medel | | |
| Balanserat resultat | 0 kr | |
| Årets resultat | 0 kr | |
| Disponeras sålunda | | |
| i ny räkning balanseras | 0 kr | |

f

NORRTÅG AB**RESULTATRÄKNING FÖR TIDEN 2019-01-01—2019-12-31 (KKR)**

| RÖRELSENS INTÄKTER | Not 1 | 2019 | 2018 |
|---|--------|-----------------|-----------------|
| Nettoomsättning | Not 2 | 106 683 | 108 832 |
| Övriga rörelseintäkter | Not 3 | 63 314 | 62 062 |
| Driftsbidrag från ägare | Not 4 | 138 668 | 120 764 |
| SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER | | 308 665 | 291 658 |
| RÖRELSENS KOSTNADER | | | |
| Direkta trafikknaster | Not 5 | -297 378 | -282 776 |
| Övriga externa knaster | Not 6 | - 4 383 | - 2 456 |
| Personalknaster | Not 7 | - 6 404 | - 5 921 |
| Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar | Not 8 | - 516 | - 517 |
| SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER | | -308 681 | -291 670 |
| RÖRELSERESULTAT | | -16 | -12 |
| Resultat från finansiella poster | | | |
| Ränteintäkter och liknande resultatposter | Not 9 | 32 | 27 |
| Ränteknaster och liknande resultatposter | | - | - |
| Summa resultat från finansiella poster | | 32 | 27 |
| Resultat efter finansiella poster | | 16 | 15 |
| Skatt på årets resultat | Not 10 | -16 | -15 |
| ÅRETS RESULTAT | | 0 | 0 |

NORRTÅG AB
BALANSRÄKNING PER 2019-12-31 (KKR)

| TILLGÅNGAR | Not 1 | 2019 | 2018 |
|--|--------|----------------|----------------|
| ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR | | | |
| Materiella anläggningstillgångar | | | |
| Inventarier, verktyg och installationer | Not 8 | 3 182 | 3 631 |
| Finansiella anläggningstillgångar | | | |
| Aktier och andelar | Not 11 | 60 | 60 |
| SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR | | 3 242 | 3 691 |
| OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR | | | |
| Kortfristiga fordringar | | | |
| Kundfordringar | | 1 318 | 30 193 |
| Övrig kortfristiga fordringar | | 5 686 | 2 316 |
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | Not 12 | 3 791 | 25 519 |
| Summa Kortfristiga fordringar | | 10 795 | 58 027 |
| Kassa och bank | | 102 753 | 127 708 |
| SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR | | 113 548 | 185 736 |
| SUMMA TILLGÅNGAR | | 116 790 | 189 427 |

NORRTÅG AB**SKULDER OCH EGET KAPITAL****2019****2018****EGET KAPITAL**

Not 13

Bundet eget kapital

Aktiekapital

2 000

2 000

Fritt eget kapital

Not 14

Balanserat resultat

0

0

Årets resultat

0

0

SUMMA EGET KAPITAL**2 000****2 000****Avsättningar**

Övriga avsättningar

Not 15

16 481

17 727

Summa avsättningar**16 481****17 727****KORTFRISTIGA SKULDER**

Leverantörsskulder

6 239

41 011

Skatteskuld

Not 10

6

28

Skuld aktieägare

Not 16

41 217

54 364

Övriga kortfristiga skulder

253

227

Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

Not 17

50 593

74 070

SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER**98 308****169 700****SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL****116 790****189 427**

←

Norrtåg AB
Org nr 556758-3496

KASSAFLÖDESANALYS

| Kassaflödesanalyser (KKR) | 2019-01-01 | 2018-01-01 |
|---|-----------------------|---------------------|
| | 2019-12-31 | 2018-12-31 |
| Den löpande verksamheten | | |
| Rörelseresultat | -16 | -12 |
| <i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i> | | |
| Avskrivningar | 516 | 517 |
| Årets skattekostnad | -16 | -15 |
| | <u>484</u> | <u>490</u> |
| Erhållen ränta | 32 | 27 |
| Erlagd ränta | | - |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital | <u>516</u> | <u>517</u> |
| <i>Förändring av rörelsekapital</i> | | |
| Minskning av avsättningar | -1 245 | -673 |
| Ökning/Minskning av fordringar | 47 232 | -41 016 |
| Ökning/Minskning av leverantörsskulder | -34 772 | 22 744 |
| Ökning/Minskning av övriga korta skulder | -36 619 | 23 450 |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten | <u>-24 889</u> | <u>5 022</u> |
| Investeringsverksamhet | | |
| Förvärv av materiella anläggningstillgångar | -67 | -18 |
| Kassaflöde från investeringsverksamheten | <u>-67</u> | <u>-18</u> |
| Finansieringsverksamhet | | |
| Kassaflöde från finansieringsverksamheten | 0 | 0 |
| Ökning/Minskning av likvida medel | -24 956 | 5 004 |
| Likvidamedel vid årets början | 127 708 | 122 704 |
| Kursdifferens i likvida medel | | |
| Likvidamedel vid årets slut | 102 753 | 127 708 |

NOTER TILL RESULT- OCH BALANSRÄKNING

Not 1 Redovisnings och värdeprinciper

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

Fordringar, skulder och avsättningar

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

Materiella anläggningstillgångar

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

Avskrivningar

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

| | <u>Nyttjandeperiod</u> |
|-------------------------------|------------------------|
| Datorer | Tre år |
| Inventarier | Fem år |
| Fekaliebil | Sex år |
| Förbättringar annan fastighet | Tio år |

Leasing

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

Offentliga bidrag och intäktsredovisning

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

†

| | | |
|---|----------------|----------------|
| Not 2 Nettoomsättning | 2019 | 2018 |
| Tåghyror | 87 881 | 91 451 |
| Ersättning för resande med RKTM färdbevis | 15 969 | 17 381 |
| Projektintäkter Botniska korridoren | 1 532 | |
| Ersättning för reservfordon | <u>1 302</u> | |
| Summa nettoomsättning | 106 683 | 108 832 |

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

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

De framtida hyresintäkterna fördelar sig enligt följande

Framtida hyresbelopp

| | |
|-----------|---------|
| 2020 | 106 799 |
| 2021-2024 | 320 397 |

Not 3 Övriga rörelseintäkter

| | | |
|-------------------------------------|---------------|---------------|
| Medfinansiering Trafikverket | 63 307 | 62 062 |
| Övriga ersättningar och bidrag | 7 | -4 |
| Försäkringsersättning | 0 | 4 |
| Summa övriga rörelseintäkter | 63 314 | 62 062 |

Not 4 Driftsbidrag

| | | |
|---|----------------|-----------------|
| Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland | 47 858 | 46 427 |
| Region Jämtland Härjedalen | 24 428 | 23 636 |
| Länstrafiken i Västerbotten AB | 41 686 | 40 043 |
| Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten | <u>24 977</u> | <u>24 110</u> |
| Summa utfakturerat driftbidrag | 138 949 | 134 216 |
| Avräkningskuld | <u>- 281</u> | <u>- 13 452</u> |
| Summa intäktsförda driftsbidrag | 138 668 | 120 764 |

Not 5 Direkta trafikkostnader

| | | |
|----------------------------------|----------------|----------------|
| Trafikkostnad | 170 910 | 160 146 |
| El och banavgifter resandetrafik | 15 169 | 15 006 |
| Verkstad och underhåll | 9 732 | 14 136 |
| Fordonshyror | <u>101 566</u> | <u>93 488</u> |
| Summa trafik kostnad | 297 377 | 282 776 |

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

| Fordonstyp | Antal | Hyresavtalets utgång |
|-------------|-------|----------------------|
| X52 Regina | 2 | 2025-08-19 |
| X62 Coradia | 12 | 2025-12-05 |
| X11 | 3 | 2025-12-31 |
| Y31 Itino | 1 | 2025-06-30 |

✶

De framtida hyreskostnaderna fördelar sig enligt följande

| | 2020 | Framtida hyresbelopp |
|--|-----------|----------------------|
| | 2021-2024 | 106 799 |
| | | 320 397 |

Not 6 Övriga externa kostnader

2019 **2018**

Ersättning till revisorer

| | | |
|------------------|------------|------------|
| Revisionsuppdrag | 124 | 88 |
| Övriga uppdrag | <u>228</u> | <u>46</u> |
| Summa | 277 | 134 |

Hyreskostnad lokal

235 **265**

| Framtida hyresbelopp Utgång | Antal | Hyresavtalets | Framtida hyresbelopp inom ett år | Framtida hyresbelopp 2021-2024 |
|--------------------------------|-------|---------------|-------------------------------------|--------------------------------------|
| Lokalhyra Skolgatan 76 | 1 | 2021-01-31 | 229 | 19 |
| Leasing tjänstebil | 1 | 2022-12-27 | 57 | 171 |

Not 7 Personalkostnader

Fördelning

Medelantalet anställda

| | | |
|---------------|----------|----------|
| Män | 3 | 2 |
| Kvinnor | <u>3</u> | <u>2</u> |
| Totalt | 6 | 4 |

Löner och ersättningar

| | | |
|---|--------------|--------------|
| Vd och styrelse | 1 739 | 1 739 |
| Övriga anställda | <u>2 343</u> | <u>1 914</u> |
| Summa löner och ersättningar | 4 082 | 3 653 |
| Sociala avgifter enligt lag och avtal | 1 300 | 1 178 |
| Pensionskostnader (varav Vd 570 kkr) | <u>858</u> | <u>820</u> |
| Summa sociala avgifter och pensionskostnader | 2 158 | 1 998 |


Avtal för högre befattningshavare

För Vd gäller en ömsesidig uppsägningstid om sex månader samt rätt till avgångsvederlag vid uppsägning från bolagets sida. Om verkställande direktör uppstår lön eller ersättning från annan syssla under den tid avgångsvederlaget utgår, skall avgångsvederlaget reduceras med motsvarande summa.

Not 8 Inventarier, verktyg och datorer

| | | |
|---|---------------------|---------------------|
| Ingående anskaffningsvärde | 4 902 | 4 884 |
| Årets investeringar | 67 | 18 |
| Årets utrangering | <u>- 109</u> | |
| Utgående anskaffningsvärde | 4 860 | 4 902 |
| Ingående avskrivningar enligt plan | -1 271 | - 755 |
| Årets avskrivningar enligt plan | - 516 | - 517 |
| Värdeminskning årets utrangering | <u>109</u> | |
| Utgående avskrivningar enligt plan | - 1 679 | -1 271 |
| Bokfört värde | <u>3 181</u> | <u>3 631</u> |



| | | |
|---|--------------|---------------|
| Not 9 Ränteintäkter och liknande resultatposter | 2019 | 2018 |
| Ränteintäkter | <u>32</u> | <u>27</u> |
| Summa ränteintäkter | 32 | 27 |
| | | |
| Not 10 Årets skatt | | |
| Aktuell skatt | - 16 | - 15 |
| Justerad avseende tidigare år | <u>- 0</u> | <u>- 0</u> |
| Summa redovisad skatt | <u>-16</u> | <u>-15</u> |
| Redovisad resultat före skatt | 16 | 15 |
| Skatt på redovisad resultat | - 4 | - 3 |
| Skatt på redovisad resultat enligt gällande skattesats (21,4 %) | - 4 | - 3 |
| Skatteeffekt av | | |
| Övriga ej avdragsgilla kostnader | - 12 | - 12 |
| Ej skattepliktiga intäkter | <u>0</u> | <u>0</u> |
| Redovisad skatt | -16 | -15 |
| Genomsnittlig effektiv skattesats | 21,4 % | 22 % |
| | | |
| Not 11 Aktier och andelar | | |
| Sveriges Kommunikationer AB, 30 st aktier | <u>60</u> | <u>60</u> |
| | 60 | 60 |
| | | |
| Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | | |
| Övriga poster | 1 110 | 857 |
| Förutbetalda ersättningar för RKTM färdbevis | 1 451 | 2 156 |
| Upplupna intäkter Botniska Korridoren | 1 230 | |
| Förutbetalda hyreskostnader | <u>-</u> | <u>22 506</u> |
| Summa förutbetalda kostnader | 3 791 | 25 519 |
| | | |
| Not 13 Aktiekapital, 2000 aktier, kvotvärde 1 000 kr | | |
| Fördelning av aktierna mellan ägarna | | |
| Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland | 500 | 500 |
| Region Jämtland Härjedalen | 500 | 500 |
| Länstrafiken i Västerbotten AB | 500 | 500 |
| Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten | <u>500</u> | <u>500</u> |
| Summa | 2 000 | 2 000 |
| | | |
| Not 14 Förändring av eget kapital | | |
| Bundet eget kapital | | |
| Aktiekapital | <u>2 000</u> | <u>2 000</u> |
| Enligt balansräkning innevarande år | <u>2 000</u> | <u>2 000</u> |
| | | |
| Fritt eget kapital | | |
| Enligt balansräkning fg år | 0 | 0 |
| Årets resultat | <u>0</u> | <u>0</u> |
| Enligt balansräkning innevarande år | 0 | 0 |
|  | | |

Not 15 Avsättning för underhåll

| | 2019 | 2018 |
|--|---------------|--------------|
| Ingående balans | 17 727 | 18 400 |
| Årets kostnader för långsiktigt förebyggande underhåll | <u>-1 245</u> | <u>- 674</u> |
| Utgående balans | 16 481 | 17 727 |

Not 16 Specifikation av skuld till ägarerna

| Län | Ing balans | Årets driftbidrag | Under året betalt | Reglering av skuld | Utgående balans |
|---|----------------|-------------------|-------------------|--------------------|-----------------|
| Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland | - 21 422 | 47 664 | -47 858 | 10 700 | -10 916 |
| Region Jämtland Härjedalen | - 3 208 | 24 434 | -24 428 | 2 728 | - 473 |
| Länstrafiken i Västerbotten AB | -18 433 | 41 739 | -41 686 | | - 18 379 |
| Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten | -11 301 | 24 830 | -24 977 | | - 11 448 |
| Summa | -54 364 | 138 668 | -138 949 | 13 428 | - 41 217 |

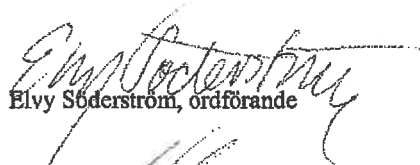
Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

| | | |
|---|---------------|---------------|
| Semesterlöneskuld | 303 | 410 |
| Sociala avgifter, lagstadgande | 95 | 129 |
| Trafikkostnader | 33 736 | 25 053 |
| Löpande upplupna kostnader | 927 | 3 250 |
| Förutbetalda hyresintäkter | | 22 487 |
| Förutbetald statlig medfinansiering | <u>15 532</u> | <u>22 741</u> |
| Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkt | 50 593 | 74 070 |

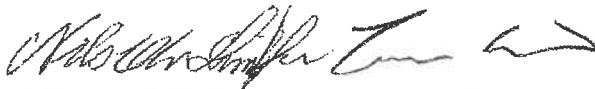
Not 18 Eventualförpliktelser

| | | |
|---|---------|---------|
| Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti fram till och med år 2036 avseende den av INAB, Umeå kommun, uppförda tågverkstaden i Umeå. | 171 000 | 151 200 |
|---|---------|---------|

Umeå den 19/12 2020

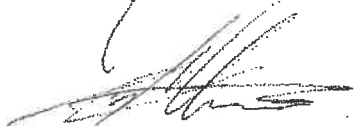


Elvy Söderström, ordförande



Nils Olov Lindfors

Jonny Lundin



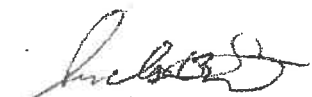
Anton Hammar



Karin Ekblom



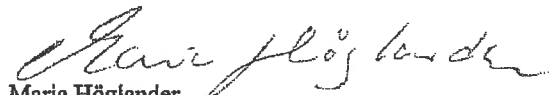
Stig Lennart Karlsson



Anders Öberg



Tommy Bäckström



Maria Högländer
Vd

Vår revisionsberättelse har lämnats 2020-03-15

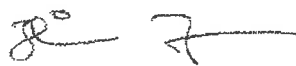
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB



Peter Söderman

Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor



Håkan Jonsson

Auktoriserad revisor



Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Norrtåg AB, org.nr 556758-3496

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Norrtåg AB för år 2019.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Norrtåg ABs finansiella ställning per den 31 december 2019 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för Norrtåg AB.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Norrtåg AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Övrig upplysning

Revisionen av årsredovisningen för räkenskapsåret 2018 har utförts av en annan revisor som lämnat en revisionsberättelse daterad 9:e april 2019 med omodifierade uttalanden i Rapport om årsredovisningen.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

K

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Norrtåg AB för år 2019 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Norrtåg AB enligt god revisionssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

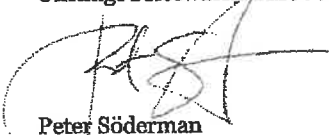
Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvaltningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Umeå den 15 mars 2020

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB


Peter Söderman
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor


Håkan Jonsson
Auktoriserad revisor