Norrtåg AB – Protokoll styrelsesammanträde

Den 12 februari 2024 kl. 13.00-15.00

Digitalt via Teams

§ 1085 - 1096

Närvarande

Jonny Lundin	Region Västernorrland
Jenny Sellsve	Region Jämtland Härjedalen
Catarina Espmark	Region Jämtland Härjedalen
Anders Öberg	Region Norrbotten (från § 1091)
Rickard Carstedt	Region Västerbotten
Thommy Bäckström	Region Västerbotten
Robert Thunfors	Region Västernorrland
Sara Nylund	Region Västernorrland (ersättare)
Hans Å Strandberg	Region Norrbotten (ersättare)

Övriga närvarande men ej delaktiga i beslut

Joakim Berg	Norrtåg AB
Annika Garpefjäll	Norrtåg AB
Linus Sedlacek Åkerlind	Norrtåg AB

Förhinder

Helena Öhlund	Region Norrbotten
Lilly Bäcklund	Region Västerbotten (ersättare)

Avsagt sig uppdraget

Sonny Hoffman	Region Jämtland Härjedalen (ersättare)

Umeå 2024 det datum som framgår av elektronisk underskrift

Ordförande	Jonny Lundin
Sekreterare	Joakim Berg
Justerare	Rickard Carstedt

Styrelsemöte Norrtåg AB 2024-02-12

§ 1085 Mötet öppnade

Ordförande förklarar mötet öppet.

§ 1086 Val av sekreterare

Styrelsen beslutar att utse Joakim Berg till sekreterare.

§ 1087 Val av protokolljusterare

Styrelsen beslutar att utse Rickard Carstedt till justerare.

§ 1088 Tjänstgörande ersättare

Hans Å Strandberg ersätter Helena Öhlund, Norrbotten.

Styrelsen beslutar att fastställa närvaro och röstlängd i enlighet med justeringen.

§ 1089 Föregående mötesprotokoll

Styrelsen beslutar att lägga det föregående mötesprotokollet till handlingarna.

§ 1090 Vd information

Vd återrapporter kring arbetet med Intresseanmälan tillkommande Regina-fordon
Intresseanmälan är inlämnad till AB Transitio och regionstyrelserna i samtliga fyra regioner som ska borga för eventuella fordon har tagit ställning till avsiktsförklaringen där de överlämnar till bolaget att lämna in intresseanmälan. Enligt uppgifter från Transitio har ingen annan region lämnat in intresseanmälan för dessa fordon.

Vd återrapporter kring övergången till nytt biljettsystem
Övergången till det nya systemet är förskjutet till den 4 juni för att det ska ske samtidigt som Samtrafiken och SJ. Resor som säljs efter 17 april säljs i nya systemet om avresa är efter 4 juni.
En ny bokningsupplevelse lanseras preliminärt i mars. Den är dessutom anpassad för att kunna hantera det nya biljettsystemet från den 17 april.

Trafikkvalitet och resande 2023, bilaga 1
Annika Garpefjäll återrapporterade om resande och trafikkvalitet för trafikåret 2023. Under det gångna året har vi för första gången på länge haft ett resande utan påverkan av pandemin. Den goda resandeutvecklingen som vi såg redan under 2022 har fortsatt under 2023 och efter årets utgång kunde vi konstatera att vi är åter tillbaka på samma resande som 2019. Fyra av sex sträckor hade ett högre resande under 2023, medan två sträckor hade ett resande som var något under 2019 års resande. Det som utmanade resandet mest under året var problem kopplat till infrastruktur och svåra väderförhållanden samt kort framförhållning av banarbeten hos Trafikverket, vilket medför problem med att släppa biljetter till försäljning. Regulariteten uppgår till 94 procent, vilket är ganska normalt för en trafikering som sker på enkelspår och med en stor andel av eftersläpande underhåll på en gammal infrastruktur. Punktligheten för trafiken ligger på 84 procent RT+5 och 94 procent RT+15. Punktligheten varierar mellan olika sträckor. Våra linjer i Norrbotten har normalt sett lägre punktlighet än övrig trafik. Detta beror oftast på utmaningar i infrastrukturen på Malmbanan och noden Boden. Punktligheten söder om Umeå ligger på samma nivåer som övriga riket.

Början av 2024 innebar stora utmaningar för trafiken i norra Sverige. Stäng kyla under vissa dagar medförde att Trafikverket stängde banor under vissa dagar. Bister vinter medför även att Norrtåg drabbades av ett ökat underhållsbehov på kort sikt, vilket ledde till behov att reducera trafiken under en kortare period. Resenärerna drabbades hårt då det även var utmaningar med att sätta in ersättningstrafik.

Norrtåg ska tillsammans med operatören utvärdera de två första månaderna 2024 för att kunna ta höjd för nästa vinter.

Status upphandling tågoperatör
Annika Garpefjäll, projektledare för upphandlingen, återrapporterade om status avseende upphandling av tågoperatör för avtalstiden 2025-12-14 – 2035-12-08. Anbudsansökan är klar och genomgång av kvalificeringskraven är gjorda. Tidsplanen är något förskjuten men planen är att publicera anbudsinbjudan den 23 februari. De övergripande förutsättningarna redogjordes för styrelsen.

Vd rapporterar om iakttagelser från auktoriserade revisorer, bilaga 2
De auktoriserade revisorerna har lämnat en rapport med iakttagelser och rekommendationer till styrelsen, som komplement till den kommande revisionsrapporten. Revisionsrapporten innehåller inga avvikelser.

Vd återrapporterar om avsiktsförklaring utbyggnad av depå
INAB och Norrtåg har kommit överens om att gemensamt genomföra en förstudie med inriktningen att få fram beslutsunderlag för en utbyggnad av depån enligt tidigare inriktningsbeslut från november. I enlighet med styrelsens inriktning har INAB godkänt att de genomför investeringen och att hyran för en utbyggd depå ska hanteras som nuvarande investeringar. Vd avser underteckna avsiktsförklaringen och styrelsen får därefter ta ställning till en utbyggnad när förstudien är klar i mars månad.

§ 1091 Årsredovisning 2023

Bolagets årsredovisning med förvaltningsberättelse för 2023 presenterades för styrelsen. Årsbokslutet är granskat av revisorerna. Bolaget presenterade förslag till bokslutsdispositioner per 2023-12-31, bilaga 3.

Bolaget uppvisar en lägre trafikkostnad än omarbetad budget (prognos) för 2023. Årets fördelning av regionens finansiering har gjorts i enlighet med beslut. Redovisat överskott mot inbetald finansiering har redovisats som skuld till ägarna, bilaga 4.

Vidare presenterade bolaget en uppföljning av hur verksamheten har utförts i enlighet med gällande styrdokument och inom ramen för kommunala befogenheter och ändamål. Utvärdering gjordes utifrån bolagsordning, ägardirektiv och verksamhetsplan. Bolaget presenterade uppfyllande av måltal för 2023 mot uppställda mål. Vidare presenterades vilka styrdokument och planer som fastställts under året, bilaga 5.

Styrelsen godkänner årsredovisningen för 2023 samt förslag till resultatdisposition och kommentar på måluppfyllelse och överlämnar dokumentet till årsstämman för fastställelse.

Styrelsen beslutar att bolagets verksamhet är förenlig med det fastställda kommunala ändamålet och har utförts inom ramen för de kommunala befogenheterna.

Styrelsen beslutar att inte reglera skulden till ägarna i nuläget med hänvisning till bolagets likviditet.

§ 1092 Övriga förslag till ordinarie bolagsstämma

a) **Utökat aktiekapital**
För att stärka bolagets likviditet i samband med att omsättningen ökar när biljettförsäljningen ligger hos bolaget behöver Norrtågs aktiekapital öka. Idag uppgår aktiekapitalet till 2 MSEK och kan ökas till maximalt 8 MSEK. Förslaget innebär att bolagsordningen justeras till att tillåta upp till 40 MSEK i aktiekapital. Frågan beslutas på årsstämma och ska dessförinnan informeras om på ägarrådet den 22 april.

b) **Uppdaterat konsortialavtal, bolagsordning och ägardirektiv**
Konsortialavtal, bolagsordning och ägardirektiv behöver uppdateras för att bättre matcha nuvarande lagstiftning, ägarstruktur och bolagets arbetssätt. Bolaget har tillsammans med tjänstemän från ägarna och delfinansiärerna arbetat fram uppdaterade skrivningar gällande redaktionella ändringar, ägarstruktur och vissa delar gällande samverkan mellan bolag och ägare. Modell för fördelning av finansiering lämnas i nuläget oförändrad.

Styrelsen godkänner förslagen till årsstämman där styrande dokument som ska justeras till denna årsstämma främst ska handla om bolagsordning och konsortialavtalet får därigenom hanteras separat vid ett senare tillfälle.

§ 1093 Internkontrollplan 2024, bilaga 6

Internkontrollplanen kompletterar styrelsens kontroll och uppföljning med särskilda insatser under 2024. Styrelsen anser att risken för IT-attacker och dess effekter ökat och bör därför ges en högre värdering i årets internkontrollplan.

Styrelsen godkänner förslaget till Internkontrollplan för 2024 med justeringen att IT-säkerhet ska ges en femma i effekt.

§ 1094 Riskanalys

Genomgång och uppdatering av gällande riskanalys. Styrelsen diskuterar risken för IT-attacker och att riskanalysen bör höja risk och effekt även i riskanalysen så att den följer den bedömning som är gjord i Internkontrollplanen för 2024 där risken är en 4 och effekten en 5.

2024-02-12	Risk	Effekt
1. Utbud		
1.1 Trafikkvalitet	2	3
1.2 Större trafikala störningar	2	4
1.3 Olyckor och evakuering	1	5
1.4 Störningar kopplat till spårfordon	1	3
1.5 Störningar kopplat till depå och underhåll	2	3
2. Marknad och varumärke		
2.1 Marknad och ökat resande	1	2
2.2 Biljettdistribution	4	4
2.3 Varumärke	2	3
2.4 Dataintrång eller påverkan på IT-system	4	5
3. Styrning och finansiering		
3.1 Minskad statlig medfinansiering	4	4
3.2 Ägarnas finansiering	3	4
3.3 Stabiliteten hos operatören	2	3
3.4 Förändrade kostnader för infrastruktur	4	2
4. Organisation		
4.1 Organisation	2	3

Styrelsen fastställer riskanalysen med justeringen för ökad risk och effekt kring IT-säkerhet

§ 1095 Styrelsens enskilda överläggningar

Inga frågor att diskutera.

§ 1096 Övriga frågor

Styrelsen träffar efter mötet lekmannarevisionen och den auktoriserade revisorn för gemensam genomgång av deras respektive granskning och iakttagelser, inför slutförandet av deras rapporter till årsstämman.

Ordförande avslutade mötet

NORRTÅG

I SAMARBETE MED VY



Kvalitetsrapport Trafik 2023

Innehållsförteckning

Resande **2**

Rekordmånga resor med Norrtåg under 2023 2

Punktlighet **4**

Året med många olyckor som påverkat punktligheten 4

Ständiga förbättringar 6

Ordförklaringslista 6

Regularitet **7**

Fem procent av inställda avgångar är kopplat till planerade banarbeten 7

Ordförklaringslista 8

Sundsvall–Storlien **10**

Tydlig uppgång i resande trots reducerad trafik 10

Punktlighet 11

Regularitet 11

Sundsvall–Umeå **13**

Starkt resande på vår största linje 13

Punktlighet 14

Regularitet 14

Umeå–Vännäs–Vindeln–Hällnäs **16**

Resandet går sakta med säkert uppåt 16

Punktlighet 17

Regularitet 17

Umeå–Luleå **19**

Större utbud och fortsatt resandeökning på optimal tåglinje 19

Punktlighet 20

Regularitet 20

Luleå–Kiruna **22**

Tåget ett tryggt sätt att resa 22

Punktlighet 23

Regularitet 23

Luleå–Haparanda 25
Sämre trafikkvalitet i perioder påverkar resandet 25
Punktlighet 26
Regularitet 26

Resande

1,5milj
resor totalt 2023
(1 537 983 resor)

+0,5%
resande 2023
jmf 2019

57%
Reser med enkelbiljett

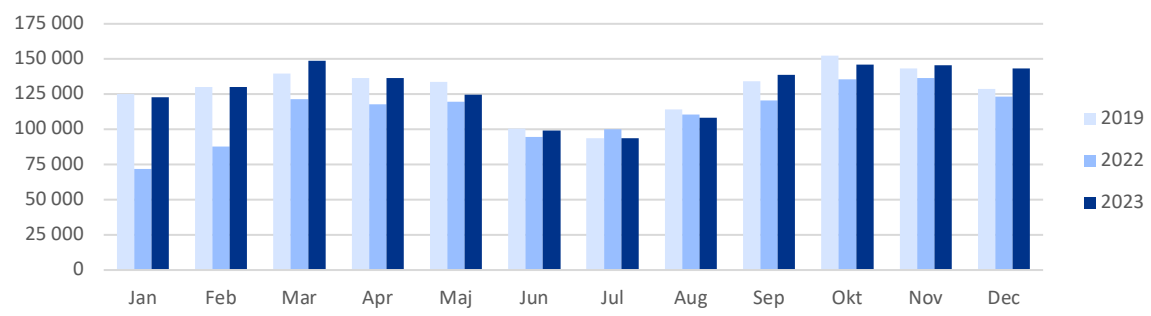
Rekordmånga resor med Norrtåg under 2023

Under 2023 har vi kunnat följa en resandeutveckling utan påverkan av pandemin. Den goda resandeutvecklingen som vi såg under 2022 har fortsatt under året och efter årets utgång kunde vi konstatera att vi hade nått över 2019 års resandenivå. Fyra av sex sträckor landar på ett högre resande under 2023, medan två sträckor har ett totalt resande som fortfarande är något under 2019 års resande. Vi utgår från 2019 när vi jämför resandenivåer då det är det senaste hela året utan pandemieffekter. Totalt sett uppgick resandet till 1 537 983 resor vilket är rekordnivå för Norrtåg, och 0,5 procent högre än 2019. Det som har påverkat resandet mest under året har varit banarbeten, fordonsbrist kopplat till tungt underhåll och upprustning av X62 samt sena biljettsläpp på grund av sena prognoser för banarbeten från Trafikverket under framför allt våren och sommaren.

Resandeutvecklingen på Botniabanan och de längre sträckorna i Norrbotten fortsätter, och på pendlingssträckan Umeå–Vännäs–Vindeln–Hällnäs har resandet tagit fart under 2023. Resandet på Mittbanan har fortfarande inte nått upp till samma nivå som 2019. En anledning till det är till och med augusti 2023 hade ett omlopp borta på grund av tungt underhåll på Coradiafordonen, vilket påverkade resandet. Omloppet kom tillbaka i september, men på grund av den tragiska olyckan utanför Järpen i oktober reducerades trafiken återigen med ett omlopp, på grund av de stora reparationsbehoven på fordonet. Även vädret hade påverkan på trafiken med stora nederbördsmängder och stormen ’Hans’ i augusti, som påverkade trafikkvaliteten och därmed resandet i stora delar av Norrtågssystemet.

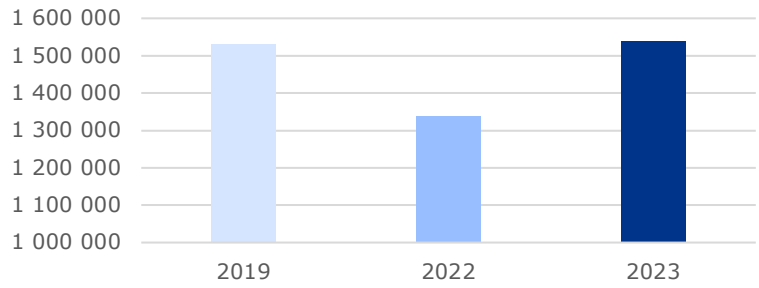
> *Nu kan vi ta resandet till nya rekordnivåer!*

Resande månadsvis

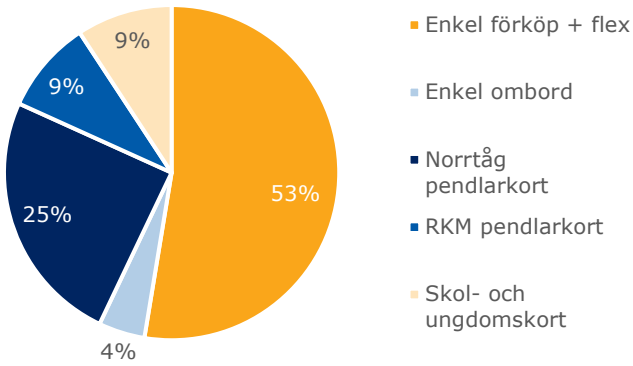


Resandet under 2023 är totalt 0,5 procent högre än under 2019.

Resande totalt



Biljettyp



Den största andelen (57 %), av Norrtågs resor görs med enkelbiljett. Resterande reser med pendel-, skol- eller ungdomskort (43 %), vilket är något färre än 2019 (48 %).

Punktlighet

84%
ankommer inom 5 min
under 2023
(85% 2022)

94%
ankommer inom 15 min
under 2023
(94% 2022)

98%
Operatörsberoende punktlighet

Året med många olyckor som påverkat punktligheten

Statistiken över punktlighet anger hur stor andel av tågen som har nått sin slutstation eller en viktig bytespunkt i rätt tid. Tågen räknas vara i tid om de kommit fram inom fem minuter och 59 sekunder efter ankomsttiden enligt tidtabellen.

Eftersom Norrtåg kör både korta och långa sträckor, mellan 3 och 47 mil, mäter vi även punktligheten inom 15 minuter (RT+15). De flesta tåg som är försenade mer än sex minuter ankommer till slutstationen inom 15 minuter.

Under 2023 var punktligheten 84 procent RT+5 och 94 procent RT+15. Vi ligger en bra bit under det nationella punktlighetsmålet (95 procent RT+5). Mot bakgrund att vi trafikerar sträckor som är längre än 30 mil är en punktlighet på 94 procent RT+15 att betrakta som relativt bra. Punktligheten varierar också mellan olika sträckor. Våra linjer i Norrbotten har normalt sett lägre punktlighet än i övriga trafiknätet. Detta beror oftast på utmaningar i infrastrukturen.

> *Många av infrastrukturförbättringarna i Norrbotten har byggstart 2025 och 2028 först då kan vi räkna med förbättringar i punktligheten i norr*

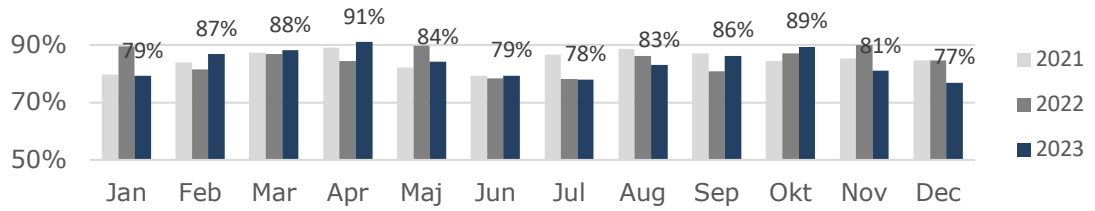
Året har inneburit något lägre punktlighetssiffror än tidigare år, med väderrelaterade utmaningar och urspårningar. Antalet timmar som trafiken inte fungerar som planerat är ofta kopplat till infrastrukturen, till exempel spårfel, signalfel, växelfel och hastighetsnedsättningar, som en följd av olika banunderhåll. Merförseningar kopplat till snö och is, vilt på banan och tekniska fel på fordon under färd är något som uppstår vintertid.

Under året har ’olycka’ blivit en stor orsak till förseningar. Flera av dessa handlar om urspårning, men främst väderrelaterat, stormen Hans, bränder, stora snömängder och ihållande kyla. När det blir kallt under lång tid och nysnö så yr den lätta snön mer och därmed fastnar på tåget där den blir till is och skapar fordonsproblem efter vägen eller större behov av underhåll. Under denna period blir det kö för att avisa fordon i avisningshallen.

Under vinterperioden är det inte bara Norrtåg som påverkas av exempelvis kyla, utan även godstrafik på järnvägen. I Norrbotten där stor del är godstrafik innebär en period med minusgrader att även godstågen får problem och då lämnas vagnar med hjulskador och liknande på mötesplatser. Som nu i januari 2024 så innebär detta problem för punktligheten då tåg får vänta längre om en mötesplats är upptagen, men dessa godsvagnar ska också fraktas bort på en redan belastad bana.

Något som också påverkar punktligheten är inställda turer som blir bussersatta, vilket medför förseningar som leder till sena anslutningar och inväntan resenärer. Detta är faktorer som tillsammans blir förseningsminuter. Ett försenat tåg innebär ofta följdförseningar på mötesstationer på en bana med enkelspår och långa avstånd mellan mötesstationer.

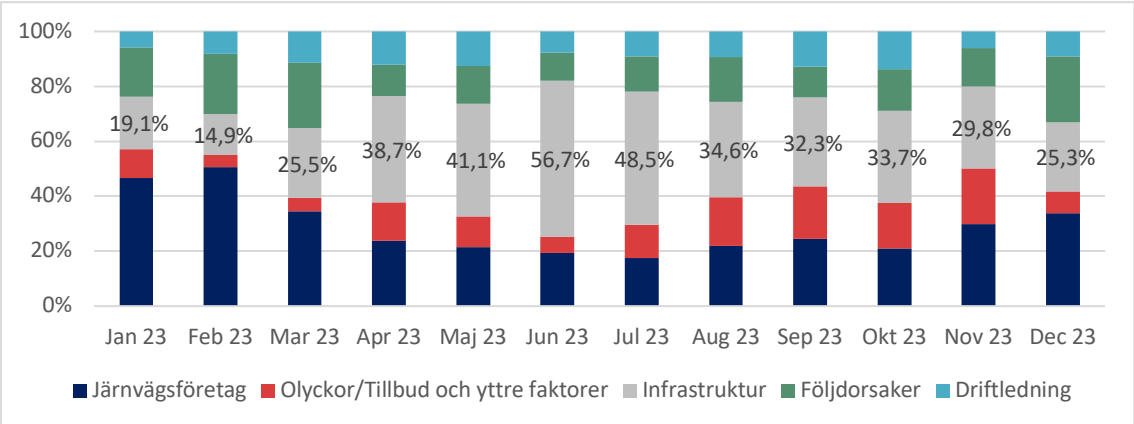
Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad under 2023.

Andelen merförseningar som är kopplat till olyckor/tillbud och yttre fakturor har ökat under året. Tillbud som i vissa fall har långa återställningstider och medför både delinställda tåg och förseningar. För 2023 började året med en urspårning och fortsatte sedan med fler urspårningar som påverkat trafikens punktlighet under längre tid. Under årets sista månader ökade förseningsminuterna kopplade till olyckor. Kraftiga snöväder med nederbörd och låga temperaturer under längre tid skapar problem för fordonen. För början av 2024 fortsatte ”vinter problemen” då temperaturerna var nere kring -30 under en längre period. Vilket har skapat ett underhållsbehov på fordonen som följd av att ha kört i kraftig kyla.

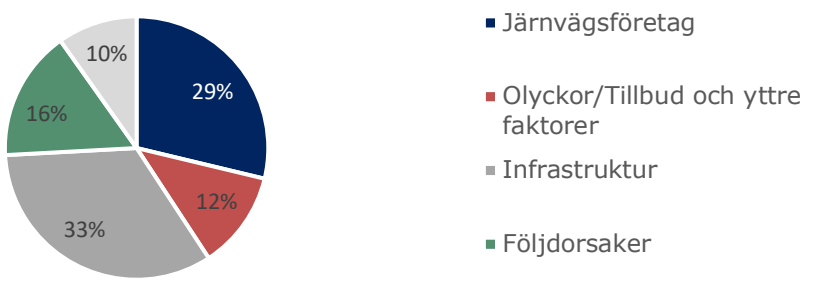
Fördelning förseningsminuter över tid



Punktlighet per månad under 2023.

För de flesta linjer i Norrbotten är Boden ett tågnav, men Boden är också en plats där många förseningar uppstår. Detta skapar stora bekymmer med punktligheten för alla tåg som går i Norrbotten, eftersom alla passerar där. För att få detta bra behövs en stor ombyggnation av Boden C, vilket är planerat till 2028.

Fördelning förseningsminuter (nivå 1) 2023

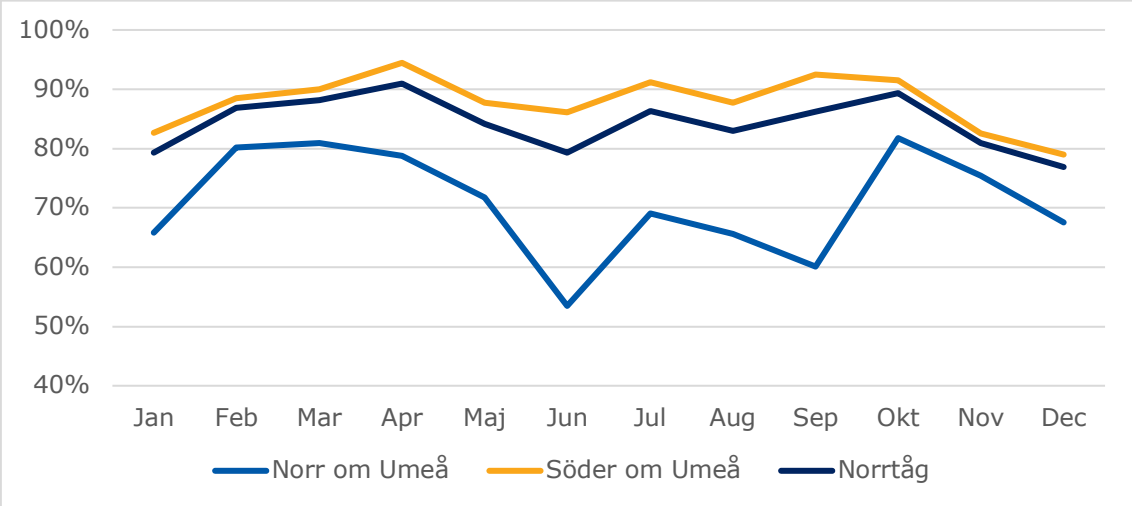


Fördelning förseningsminuter helår 2023. Den stora andelen förseningsminuter är kopplad till det som Trafikverket ansvarar för (infrastruktur och driftledning).

Ständiga förbättringar

Arbetet med att förbättra punktligheten pågår och är beroende av flera aktörer. Det handlar om att alla behöver hjälpas åt, Trafikverket, underhållare, operatörer och tågbolag som Norrtåg. Ett arbete i Norrbotten har tillsammans med RKM, Vy, Trafikverket och Norrtåg haft punktligheten som fokus och tillsammans försökt se ”enklare” åtgärder för att förbättra punktligheten i Norrbotten på kort sikt och försökt förstå de hinder som finns för förbättringar idag. Det kommer under många år framåt att ske stora förbättringar på infrastrukturen i Norrbotten.

Punktlighet RT+5 min linjer norr och söder om Umeå



ORDFÖRKLARINGSLISTA

Driftledning: Trafikverkets driftledning
Följdorsaker: Bland annat förseningar orsakade av ett annat tåg, oavsett om det är framfört av Norrtåg eller övriga operatörer. En stor andel följdorsaker utgör ”stört av annat tåg”.
Infrastruktur: Bland annat spårfel, växelfel, signalfel och fel på elanläggningar. Även banarbeten.
Järnvägsföretag: I det här fallet Norrtåg. Det kan till exempel handla om inväntan av resenärer från ankommande tåg.
Olyckor/Tillbud och yttre faktorer: Yttre faktorer såsom svåra väderförhållanden, olyckor, viltolyckor med mera.

Regularitet

90%
går som tåg
under 2023
(86% under 2022)

91%
går som tåg
i december 2023
(86% i december 2022)

97%
Operatörsberoende
Regularitet ack 2023

Fem procent av inställda avgångar är kopplat till planerade banarbeten

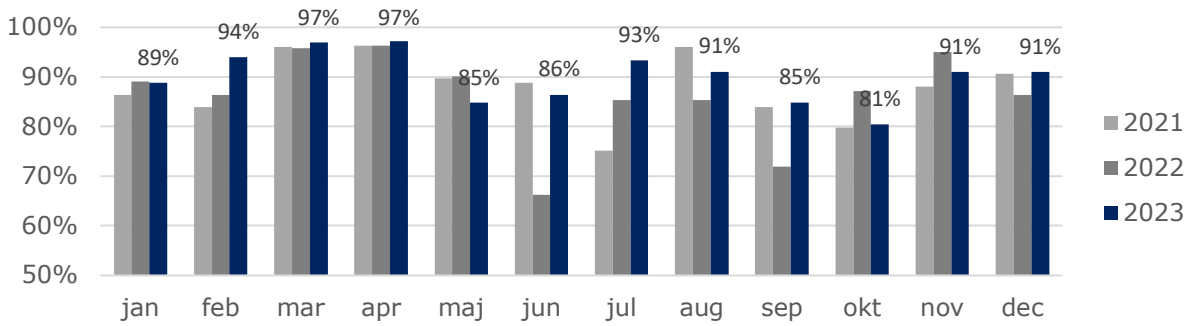
Regularitetsmåttet avser andelen persontåg som ställts in samma dag eller dagen före planerad avgångstid samt persontåg som startat, men av någon anledning inte kunnat gå till slutstationen. Att tågen ställts in kan bland annat bero på att det har blivit något fel på tåget eller någon vagn och att tåget därför har tagits ur trafik. Andra orsaker kan vara att fordonsfel under färd eller att det har blivit stopp på sträckan och resenärerna har fått resa vidare med ett annat tåg eller med buss.

En stor andel inställda turer under maj-juni är kopplade till banarbeten, främst på sträckorna Sundsvall–Storlien och Sundsvall–Umeå. Andelen inställelser som är kopplade till olyckor är högre, och framför allt större under hösten detta år. Tydliga kopplingar till vinterhalvåret syns också inställelser till följd av fordonsbrist då vinterklimatet sliter mer på fordonen. För första månaden 2024 blev även kylan så ihållande att Trafikverket valde att stänga all trafik från Vännäs och norrut under några dagar. Kylan som varit under januari skapat stora behov av underhåll, vilket till slut ledde till en reducering av trafik under några dagar för att komma i kapp med underhållet i januari 2024

> *Trots ökade viltolyckor har underhållet och regulariteten kunnat upprätthållas tack vare framtagande av en ny prototyp för koppelskydd till fordonen.*

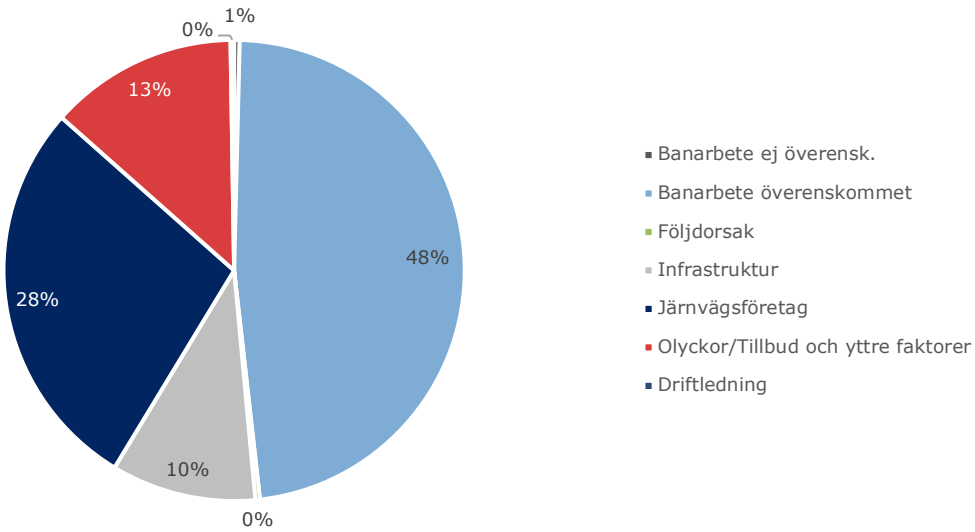
I slutet av oktober inträffande en tragisk olycka utanför Järpen i Jämtland där ett Coradiafordon kolliderade med en lastbil. Detta medför fordonsbrist och reducerad trafik på vissa sträckor under sista kvartalet av 2023. Fordonet blir troligen borta även hela 2024.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad. Banarbeten och olyckor drar ned regulariteten under sommaren och hösten.

Inställelseorsaker T3 2023



Orsaker till hel- och delinställda turer totalt under 2023.

ORDFÖRKLARINGSLISTA

Driftledning: Trafikverkets driftledning
Följdorsaker: Bland annat inställelser orsakade av ett annat tåg, oavsett om det är framfört av Norrtåg eller övriga operatörer
Infrastruktur: Inställelser på grund av begränsningar i infrastrukturen
Järnvägsföretag: I det här fallet Norrtåg. Det kan gälla till exempel personalbrist, fel på fordon eller fordonsbrist. Fordonsbrist kan uppstå om det har blivit ett fel eller en skada på ett fordon och det behöver repareras. Det händer att ett fordon är inne för reparation i flera dagar, vilket gör att fordonstillgångar minskar och fordonsbrist kan uppstå.
Olyckor/Tillbud och yttre faktorer: Yttre faktorer såsom svåra väderförhållanden, olyckor, viltolyckor med mera
Banarbete ej överenskommet: Inställelser på grund av oplanerade banarbeten
Banarbete överenskommet: Inställelser på grund av planerade banarbeten



Linje för linje

Sundsvall–Storlien

-9%
resande 2023
jmf 2019

84%
ankommer inom 5 min
(94% inom 15 min)
under 2023

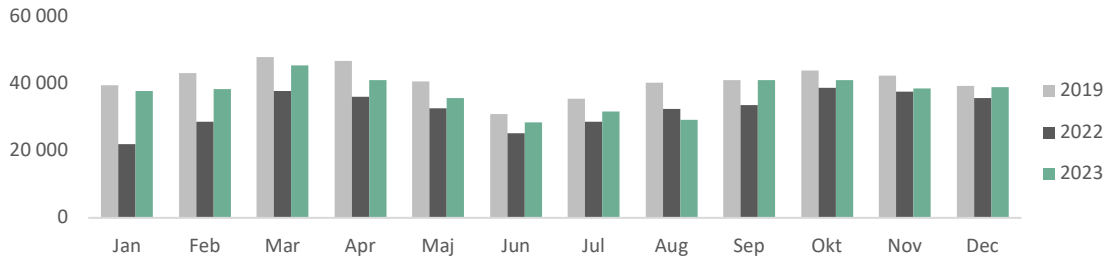
89%
går som tåg
(85% under 2022)

Tydlig uppgång i resande trots reducerad trafik

Resandet på sträckan har under året inte nått upp till de nivåer vi hade före pandemin, även om resandet har ökat. Det totala resandet under 2023 är 9 procent lägre än 2019. Jämfört med 2022 är resandet 8 procent högre under 2023 (borträknat pandemipåverkade månader, jan-mar), vilket visar att resandet är på väg åt rätt håll. Dubbelturen som under året var inställd (på grund av att tungt underhåll av X62-fordon) kom tillbaka i september, vilket syntes på resandet som under månaden gick upp i 2019 års nivå. Det blev dock kortvarigt på grund av den tragiska olycka som skedde utanför Järpen och ledde till ny reducering av trafiken. Detta gjorde att resandet inte fick chansen att återhämta sig i slutet av året.

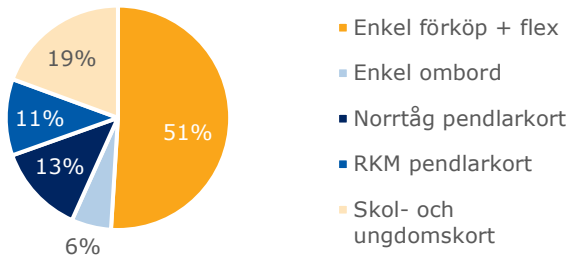
Resandet på sträckan är tydligt säsongsbetonat med mycket besöks- och turistresor under högsäsong, lov och ledigheter. Även studie- och arbetspendling och resande med skol- eller ungdomskort är en stor del (44 procent) av resandet på sträckan.

Resande månadsvis



Resandet på sträckan är under 2023 har ökat jämfört med 2022, men ännu inte uppnått 2019 års nivå.

Biljettyp

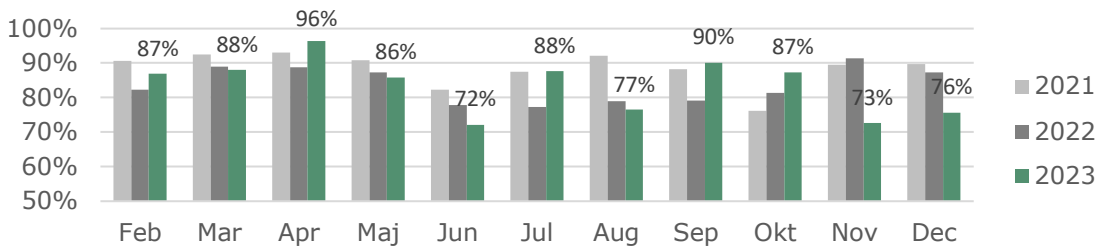


Den större andelen av resenärerna på sträckan reser med enkelbiljett.

Punktlighet

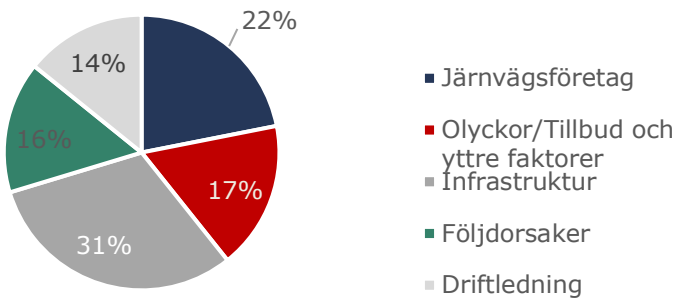
Den totala punktligheten på sträckan under 2023 uppgick till 84 procent RT+5 och 94 procent RT+15. Mittbanan har under året varit drabbade av både väder och olyckor. I augusti drog stormen Hans in och bidrog till stor påverkan på infrastrukturen då stor del av banan inte är trädsäkrad vilket innebär nedrivna kontaktledningar av nedfallna träd. De banarbeten som genomfördes under våren och hösten påverkade med inställda turer, men gav även förseningar på grund av bland annat inväntan av ersättningsbussar. För december var skapade vädret stora problem för fordonen, men också flera viltolyckor.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

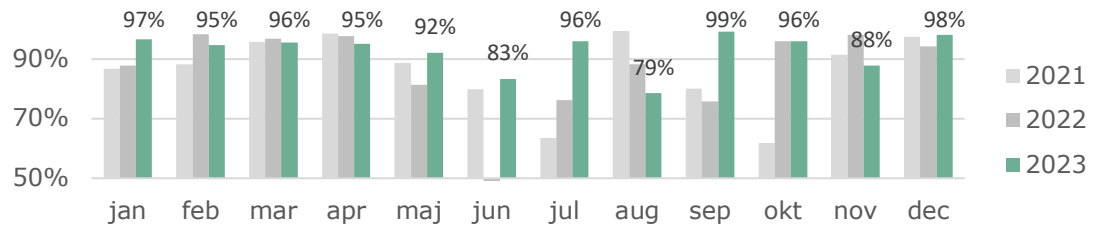


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under 2023.

Regularitet

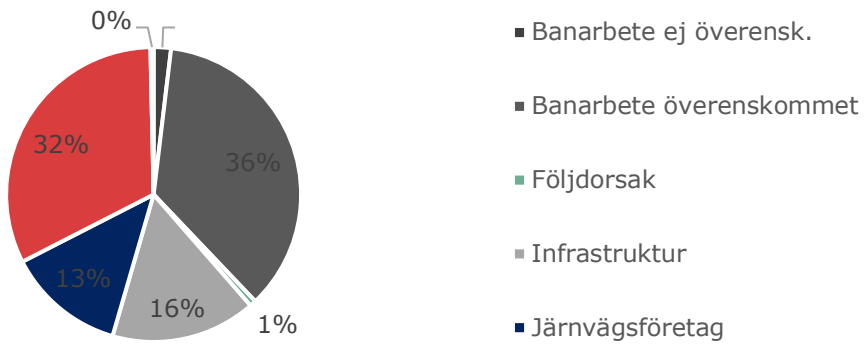
Regulariteten under 2023 uppgick till 89 procent. Den stora orsaken till inställda turer under året var banarbeten. I augusti var regulariteten endas 79 procent, vilket beror på stormen Hans som påverkade mittbanan, men reparation av infrastrukturen som följd, vilket skapar hastighetsnedsättningar. Efter urspårningen av ett tåg i Iggesund omlades även alla trafik till mittbanan vilket skapade stor påverkan på punktligheten.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer. Sommarens och höstens banarbeten har varit den största orsaken till inställda turer.

Sundsvall–Umeå

+1%
resande 2023
jmf 2019

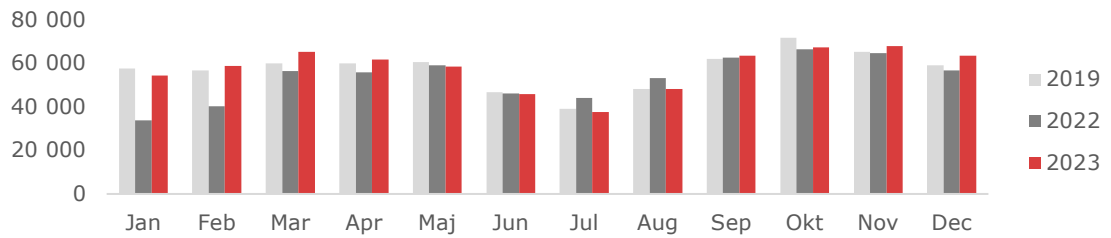
88%
ankommer inom 5 min under 2023
(95% inom 15 min)

86%
går som tåg under 2023
(87% under 2022)

Starkt resande på vår största linje

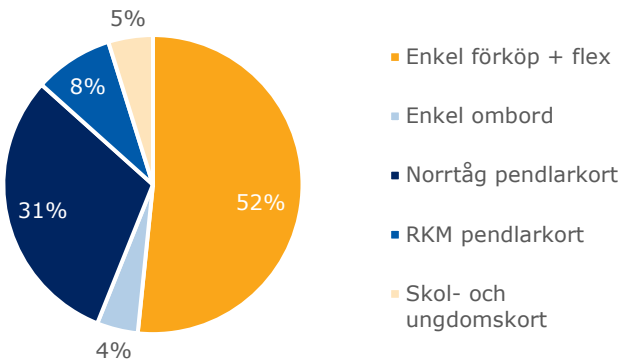
Resandet på sträckan Sundsvall–Umeå utgör närmare hälften av Norrtågs totala resande och är därmed den största av våra linjer. En stor andel (44) procent av resenärerna är arbets- eller studiependlare. Under 2023 var resandet 1 procent högre än 2019. Det omlopp som varit pausat på grund av tungt underhåll på X62-flottan kom tillbaka i september, men liksom på linjen Sundsvall–Storlien påverkas trafiken av reduceringen efter den tragiska olyckan utanför Järpen i oktober. Trots den fortsatta trafikreduceringen har resandet visat sig starkt och ökat under slutet av året, även om ökningen förmodligen hade varit större med full trafik.

Resande månadsvis



Resandet under 2023 är 1 procent högre än under 2019.

Biljettyp



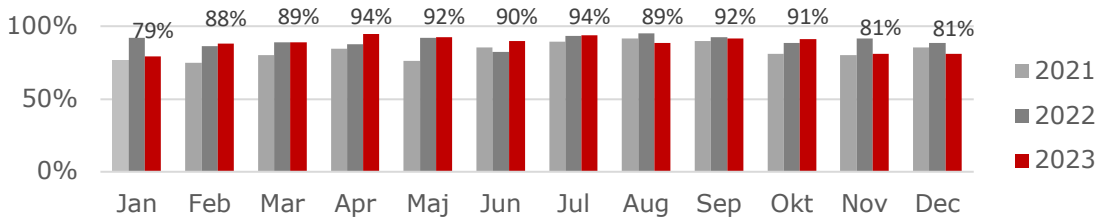
Drygt hälften av resenärerna (56 procent) reser med enkelbiljett på sträckan.

Punktlighet

Punktligheten för 2023 uppgår till 88 procent RT+5 och 95 procent RT+15, vilket är lägre siffror än föregående år då Botniabanan har påverkats av både väder, olyckor och längre banarbeten.

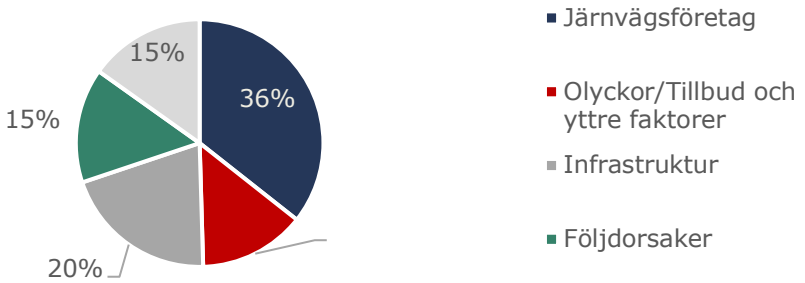
Under januari påverkades linjen av en urspårning söder om Örnsköldsvik som länge skapade hastighetsnedsättningar, men också väderrelaterad påverkan. Över lag är det tydligt att banans punktlighet påverkas som mest under vintermånaderna. Det har november och december har varit månader med mycket snö som yr och fryser fast på tågen, vilket skapar diverse fordonsrelaterade problem.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

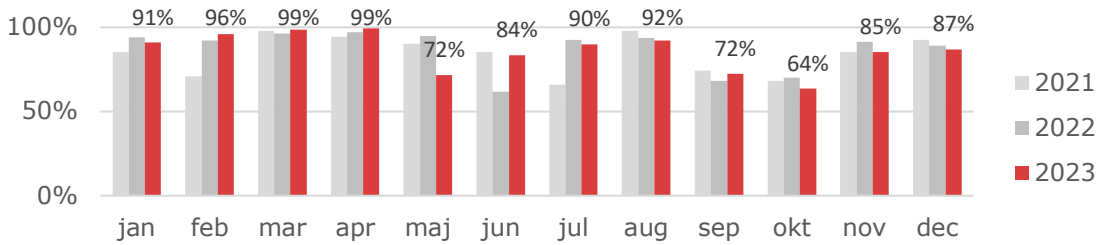


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under 2023.

Regularitet

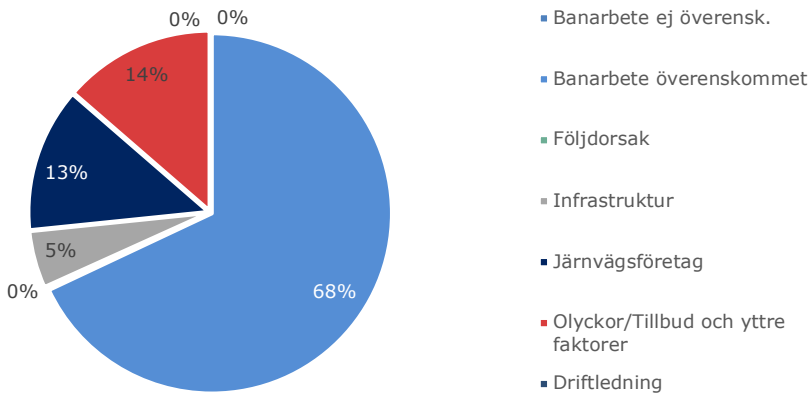
Under 2023 uppgick regulariteten på sträckan till 86 procent. Borträknat dessa månader är regulariteten 93 procent. Under maj till juni och september till oktober påverkades linjen av banarbete mellan Timrå och Sundsvall främst. Detta innebar att resenärer bussades mellan och därmed påverkas punktligheten då bussen inte kommer fram lika snabbt som tåget. Räknas dessa inställelser bort är regulariteten på 95%. Flera olyckor som urspårningar och väder relaterad påverkan på infrastrukturen har också påverkat inställelsen av tågen.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer under 2023

Umeå–Vännäs–Vindeln–Hällnäs

+5%
resande 2023
jmf 2019

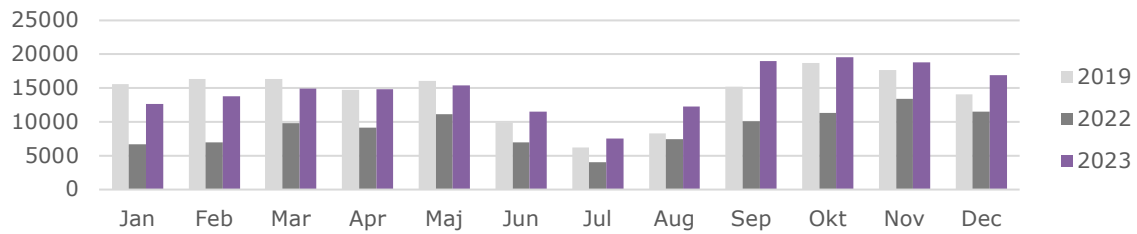
91%
ankommer inom 5 min under 2023
(98% inom 15 min)

96%
går som tåg under 2023
(93% under 2022)

Resandet går sakta med säkert uppåt

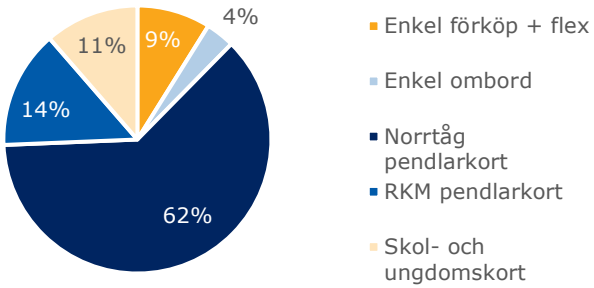
Redan före den resandeminskning som pandemin medförde hade vi ett minskat resande på sträckan Umeå–Vännäs. Under 2022 såg vi en uppgång i resandet, även om det inte uppnådde den nivå vi hade före pandemin. En satsning för att öka pendlarresorna under 2023 fick önskad effekt och vi kunde se att resandet ökade. Totalt uppgick resandet till fem procent över 2019 års nivå. I samband med tidtabellsskiftet i december utökades utbudet till Vindeln till det dubbla och timmestrafik infördes för större flexbilitet mellan Umeå och Vännäs. Hur det utökade utbudet förändrar resandet på sträckan får vi utvärdera under kommande år. Arbets- och studiependlare är den absolut största resenärsgruppen på sträckan och utgör 87 procent av resandet.

Resande månadsvis



Resandet under 2023 är 5 procent högre än 2019.

Biljettyp

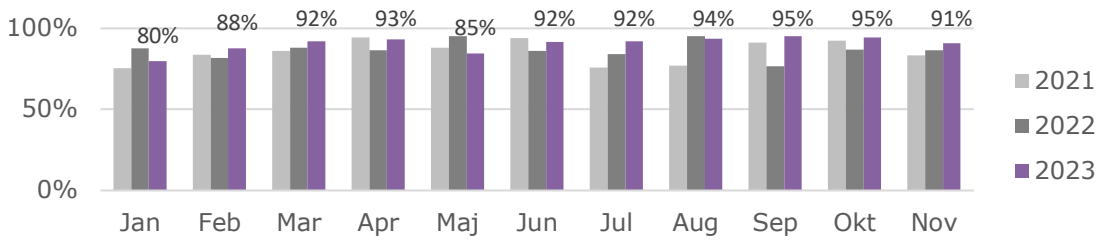


87 procent av resenärerna på sträckan är arbets- eller studiependlare.

Punktlighet

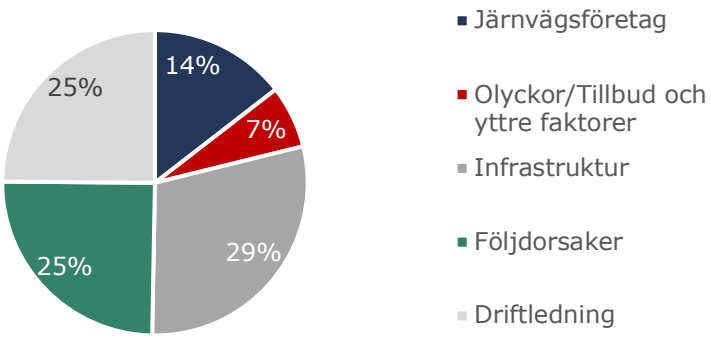
Punktligheten på sträckan är normalt sett hög och under 2023 uppgår punktligheten RT+5 minuter till 91 procent. Punktligheten RT+15 minuter uppgår till 98 procent. Andelen merförseningar kopplat till järnvägsföretagen är låg och i de flesta fallen är de andra järnvägsföretag som spärrar linjen.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

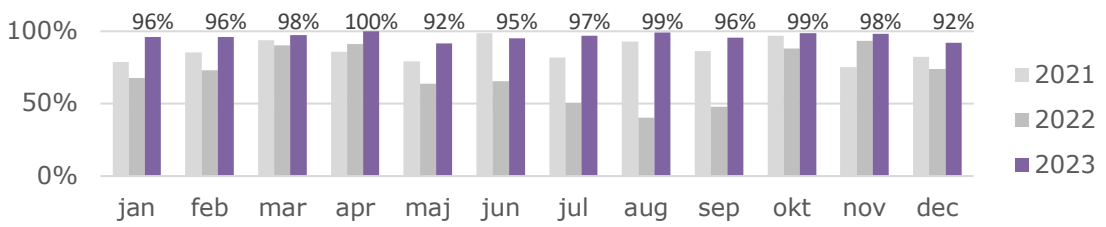


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak.

Regularitet

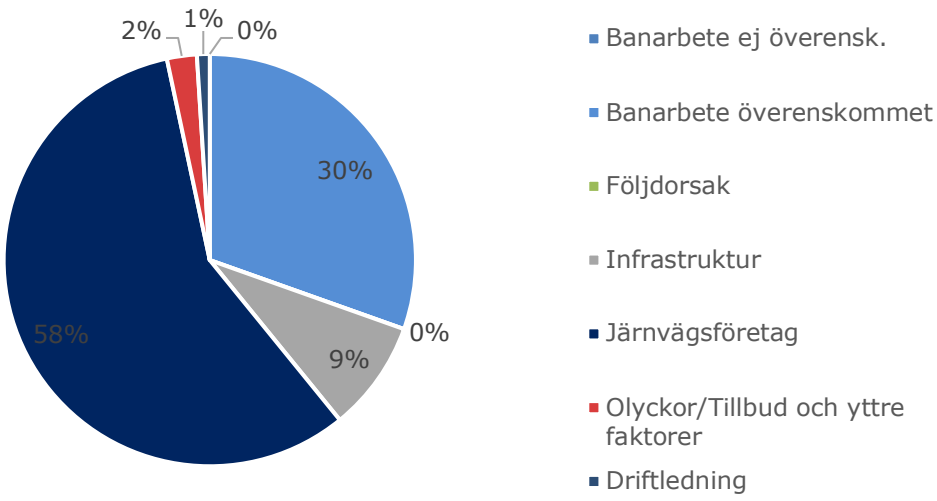
Regulariteten på sträckan är normalt sett mycket hög. Under 2022 uppgick regulariteten till 96 procent. Vad gäller regulariteten för linjen håller den en hög procent och är till största delen påverkad av inställelser på grund av fordonsbrist till följd av väder och problem med underhållet. Ett banarbete i maj påverkade också regulariteten.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer under 2023.

Umeå–Luleå

+73%
resande 2023
jmf 2019

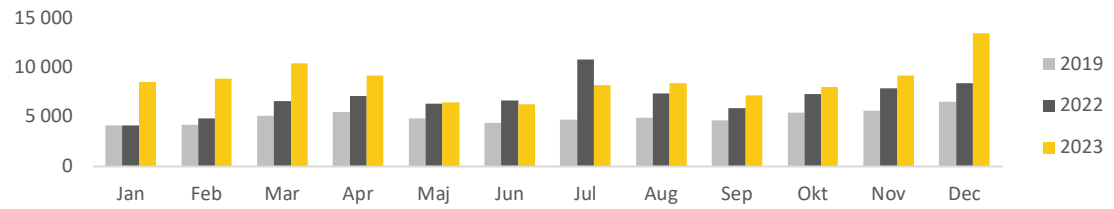
69%
ankommer inom 5 min under 2023
(83% inom 15 min)

91%
går som tåg under 2023
(88% under 2022)

Större utbud och fortsatt resandeökning på optimal tåglinje

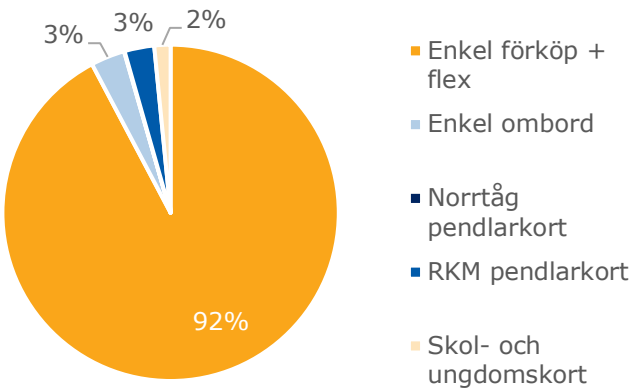
Resandeutvecklingen på sträckan fortsätter att vara stark. Resandeökningen som kom med den utbudsökning som gjordes i samband med tidtabellsskiftet till T23 bekräftade behovet av fler turer på sträckan. Resandet under 2023 var hela 73 procent högre än 2019 och 95 procent av resorna görs med enkelbiljett. De som reser på sträckan är framför allt studenter, affärsresenärer, värnpliktiga och de som reser till Norrlands universitetssjukhus. Det är en attraktiv tåglinje på en sträcka som är mindre bekväm att resa både med bil och buss. I januari 2024 stoppade Trafikverket tågtrafiken norr om Vännäs på grund av den stränga kylan, vilket påverkade trafiken på sträckan under några dagar.

Resande månadsvis



Resandet under 2023 är 73 procent högre än 2019 års resande.

Biljettyp

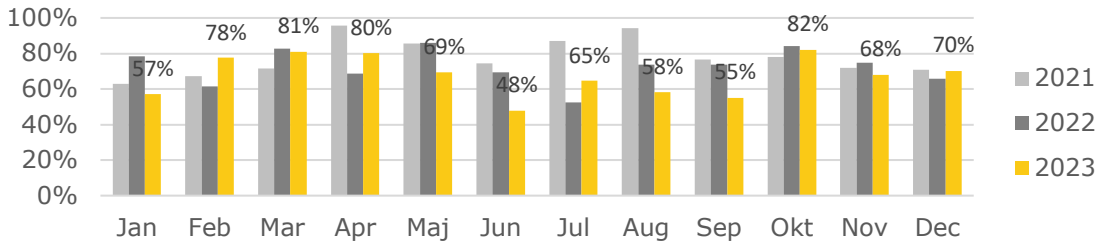


Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reser med enkelbiljett.

Punktlighet

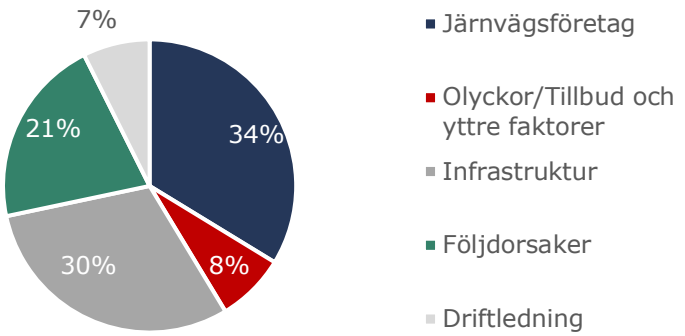
Punktligheten RT+5 uppgick under 2022 till 69 procent och till 83 procent RT+15. Sträckan har länge dragits med punktlighetsproblematik och det senaste året är inget undantag. Många av förseningsminuterna är kopplat till trängsel kring och i Boden. Trots den låga punktligheten visar den senaste NKI-undersökningen att endast 8 procent är missnöjda med tidhållningen och övriga 92 procent är nöjda eller varken eller.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

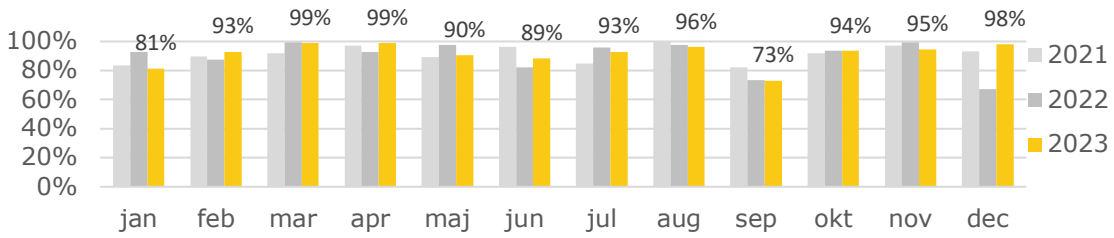


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under andra tertialet

Regularitet

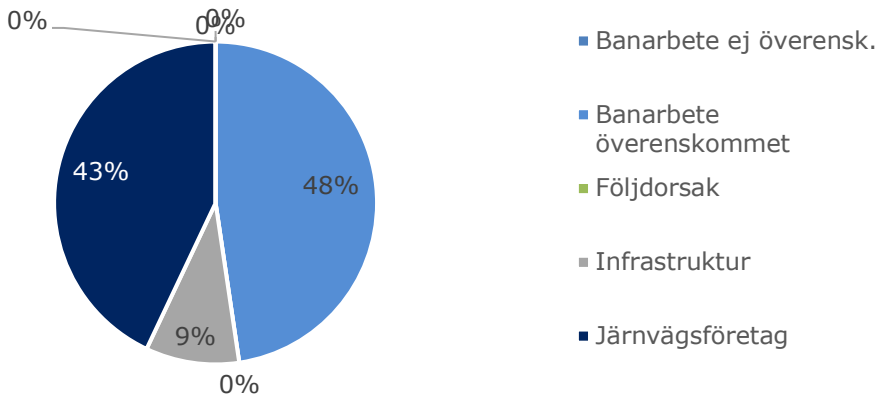
Regulariteten är normalt sett hög på denna sträcka, 91 procent. Totalen dras ned av den något lägre regulariteten i september då vi hade många inställelser på grund av banarbete, men även i januari efter beslut att ställa trafik för att komma i kapp med underhållet på fordonen. Brister i reservdelslager och långa leveranstider är en av orsakerna och den andra är pensionsavgångar på Notvikens depå som medfört vakanser av tjänster.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer under 2023.

Luleå–Kiruna

+4%
resande 2023
jmf 2019

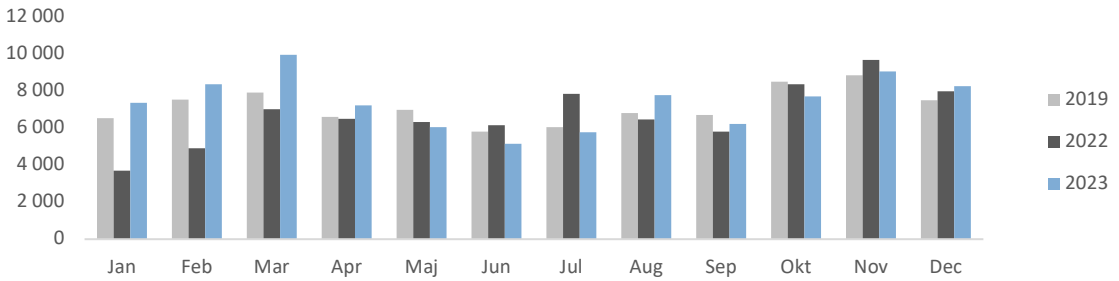
68%
ankommer inom 5 min under 2023
(85% inom 15 min)

89%
går som tåg under 2023
(93% under 2022)

Tåget ett tryggt sätt att resa

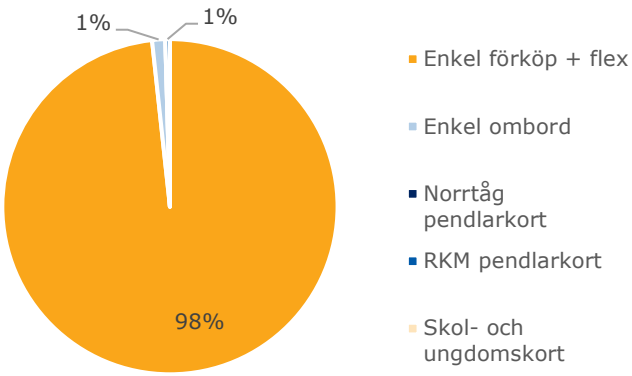
Resandet på Luleå–Kiruna under 2023 är 4 procent högre än 2019 och under flera månader har resandet varit mellan 10 och 20 procent högre än 2019. Av resenärerna reser 99 procent med enkelbiljett och utifrån NKI-undersökningar vet vi att tåget upplevs som ett tryggt sätt att resa jämfört med bilen under vinterhalvåret. I januari 2024 stoppade Trafikverket tågtrafiken norr om Vännäs på grund av den stränga kylan, vilket påverkade trafiken även på sträckan Luleå–Kiruna under några dagar.

Resande månadsvis



Resandet under 2023 är 4 procent högre än under 2019.

Biljettyp

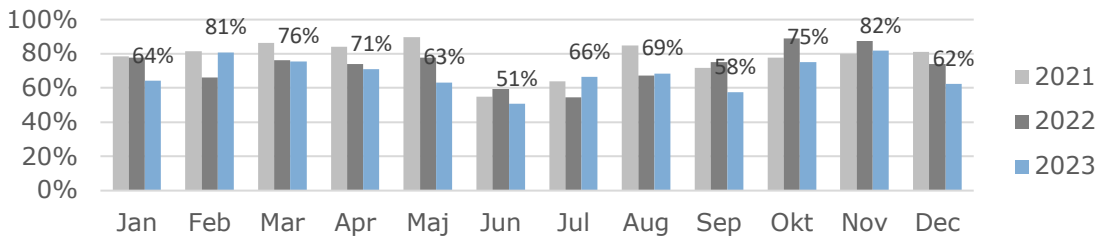


Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reser med enkelbiljett.

Punktlighet

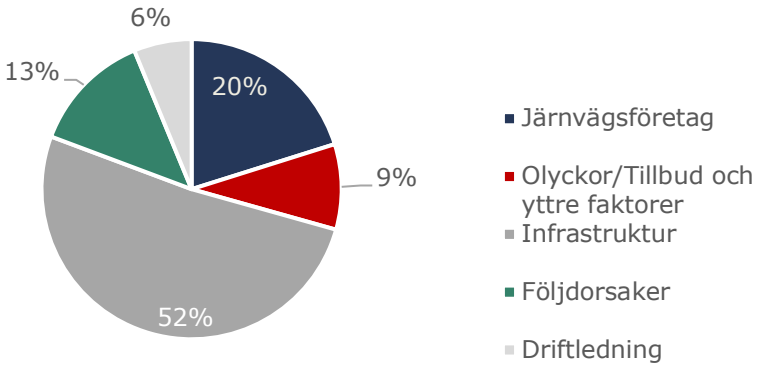
Liksom de andra sträckorna i Norrbotten dras Luleå–Kiruna med en hel del punktlighetsproblematik. Under 2023 uppgick punktligheten RT+5 minuter till +68 procent och punktligheten RT+15 uppgick till 85 procent. Över hälften av förseningsminuterna är kopplat till infrastrukturen. Under 2023 har en ERTMS uppgradering av malmbanan pågått, vilket påverkat punktligheten för linjen. En enskild händelse som genererar försening på en sträcka med få avgångar per dag påverkar den sammanlagda punktligheten.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

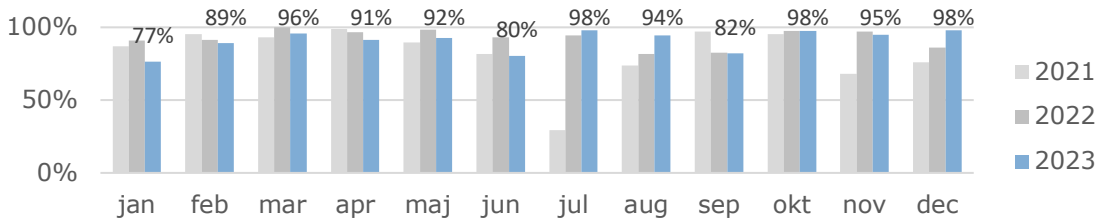


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under 2023.

Regularitet

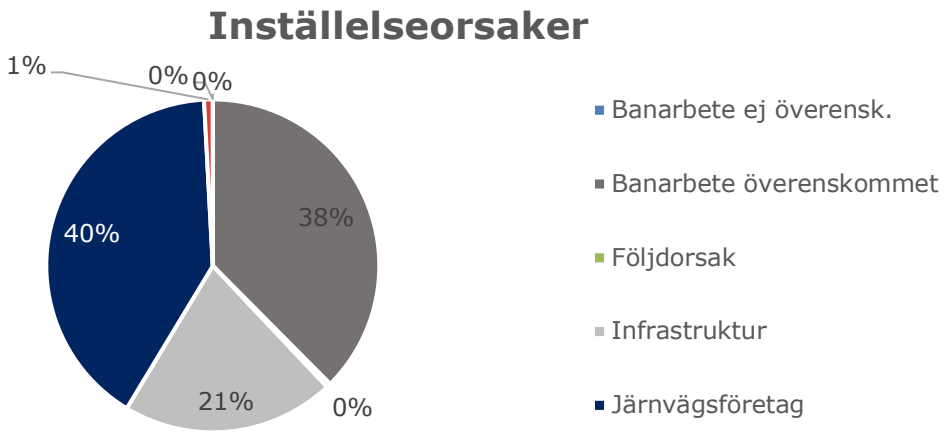
Regulariteten har under året varit hög och uppgick totalt till 89 procent, att jämföra med 93 procent föregående år. Den månad med flest inställda turer var januari och juni. För januari månad handlade det om en inställelse för att komma i kapp fordonsunderhållet, men också en vattenläcka i Kiruna som påverkade trafiken under ett dygn. För junis del var det inställelser huvudsakligen på grund av banarbete på malmbanan.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer under 2023.

Luleå–Haparanda

-4%
resande 2023
jmf 2022

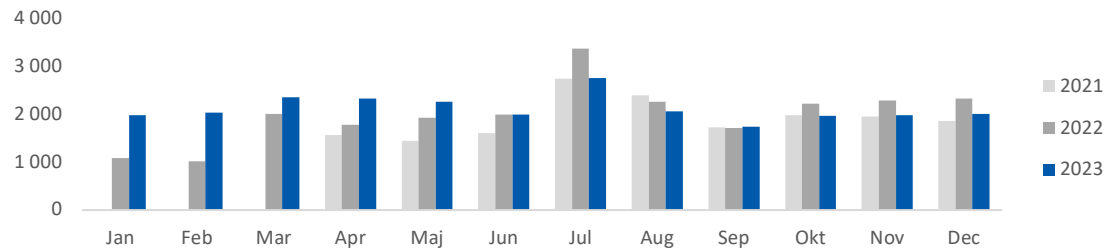
76%
ankommer inom 5 min under 2023
(91% inom 15 min)

85%
går som tåg under 2023
(84% under 2022)

Sämre trafikkvalitet i perioder påverkar resandet

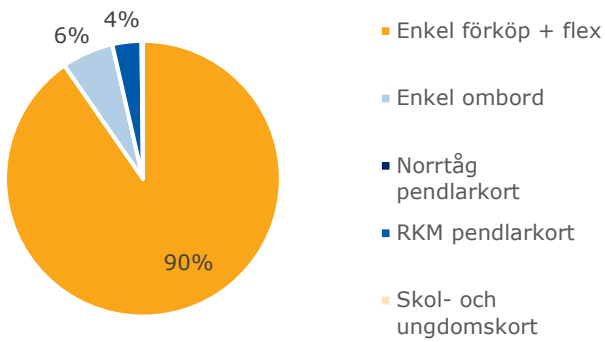
Resandet på sträckan har under 2023 (borträknat pandemieffekter, jan-mar) varit något lägre än föregående år och uppgick till -4 procent jämfört med 2022. Resandet har utmanats av att avgångar på linjen har ställts in till följd av fordonsbrist i perioder. På sommaren, framför allt i juli, ökar resandet på sträckan till skillnad från de flesta andra linjerna där resandet vanligtvis går ned under semesterperioden. Att resandet var så högt i juli 2022 berodde till stor del på erbjudandet ”res för halva priset”, ett erbjudande vi inte hade under sommaren 2023. Den stora andelen (98 procent) av resorna på sträckan görs med enkelbiljett.

Resande månadsvis



Resandet under 2023 är 4 procent lägre än under 2022.

Biljettyp



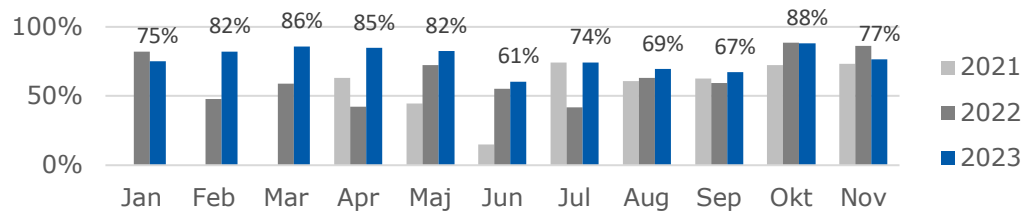
Den stora majoriteten av resenärerna på sträckan reste med förköpt enkelbiljett under 2023. En liten del, 10 procent, reser med pendel- eller skolkort.

Punktlighet

Sträckan har sedan trafikstart den 1 april 2021 dragits med stora punktlighetsproblem. Under 2023 uppgick punktligheten till låga 76 procent RT+5 och 91 procent RT+15, vilket är en stor förbättring mot tidigare år. Förseningarna på sträckan är framför allt kopplade till signalfel, hastighetsnedsättningar och trängselproblematik kring Boden.

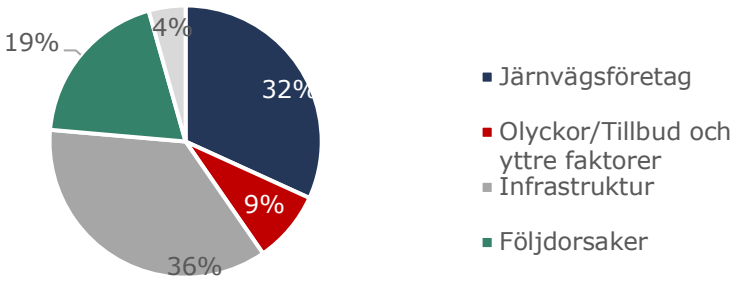
Tidigare har hastighetsnedsättningar uppstått på banan och dessa har ifrågasatts och fortsätter ifrågasättas av operatören och är därför under kortare perioder nu, vilket syns i statistiken med förbättrad punktlighet.

Punktlighet månadsvis



Punktlighet per månad.

Fördelning förseningsminuter

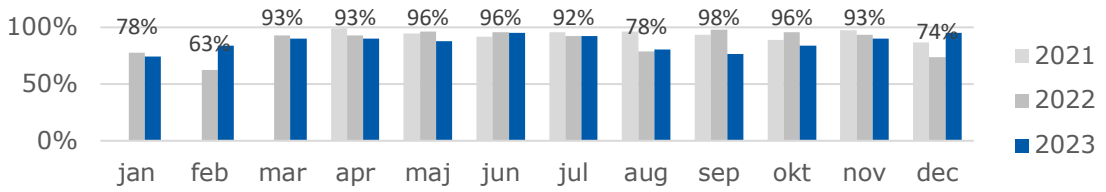


Förseningsminuter fördelade på förseningsorsak under 2023.

Regularitet

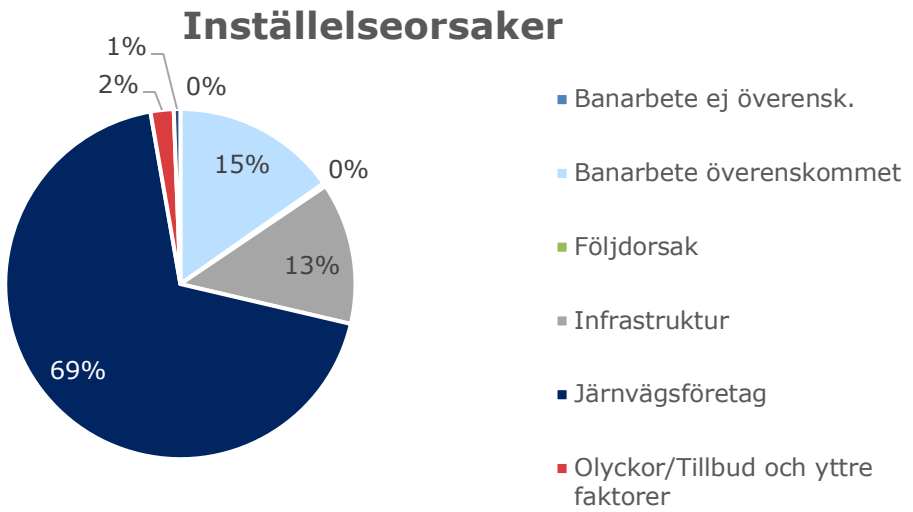
Under 2023 uppgick regulariteten till 85 procent. De flesta månaderna hade hög regularitet på mellan 92 och 96 procent, men totalen dras ned av månader med sämre trafikkvalitet. Den totala regulariteten på en sträcka med få dagliga turer påverkas mycket om några enstaka avgångar ställs in. Det är framför allt sådant som är kopplat till järnvägsföretaget som orsakat inställda avgångar under året. Även här var början på året tufft i Norrbotten då det var brist på material och problem med leveranser av material för underhållet av fordonen, men även vakanta tjänster i depån i Notviken.

Regularitet månadsvis



Regularitet per månad.

Inställelseorsak



Fördelning orsaker till inställda turer under 2023.

Norrtåg AB

Revisionsrapport 2023



2024-02-05

Introduktion

Till styrelsen i Norrtåg AB

Vi ser fram emot att träffa er för att diskutera resultaten av vår revision av Norrtåg AB, för det räkenskapsår som avslutades 2023-12-31. Vi tillhandahåller denna rapport före vårt möte för att ni ska kunna ta del av våra slutsatser i förhand för att höja kvaliteten på våra diskussioner. Har ni frågor med anledning av denna rapport ställer vi självklart upp och besvarar dem i den omfattning som erfordras.

Vi har inte några väsentliga noteringar från vår granskning av den finansiella informationen samt styrelsens förvaltning. Vi avser att lämna en revisionsberättelse enligt standardutformningen.

Vi vill fästa er uppmärksamhet på den viktiga informationen på sidan 4 i denna rapport, där följande förklaras:

- Syftet med rapporten,
- Begränsningarna i det utförda arbetet; och
- Begränsningarna i distributionen av rapporten



Benjamin Henriksson
Huvudansvarig revisor/ Granskningsledare

Linnea Jonsson
Granskare

Johan Forslund
Granskare

© 2024 KPMG AB, a Swedish limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

Innehållsförteckning

Viktigt information	04
Revisionsåret 2023	05
Revisionens riktlinjer	06
Översikt risker och fokusområden	07
Iakttagelser	08
Sammanfattning	10
Bilagor	11



01. Viktig information

Syftet med denna rapport

Denna rapport har upprättats i samband med vår bokslutsgranskning av Norrtåg AB (”bolaget”). Bolaget redovisar enligt BFNAR 2012:1 (K3) avseende räkenskapsåret 2023.

Denna rapport har upprättats till dem som har ansvar för företagets styrning, vilka vi anser vara styrelsen, för att kommunicera frågor av intresse enligt krav i ISA (däribland ISA 260 Kommunikation med dem som har ansvar för företagets styrning) och andra frågor vi har uppmärksammat under revisionsarbetet som vi anser kan vara av intresse, och inte för något annat syfte.

Rapporten sammanfattar de viktiga frågor som identifierats under revisionen men upprepar inte frågor som vi tidigare har kommunicerat till er.

Begränsningar i utfört arbete

Denna rapport är skild från vår revisionsberättelse och utgör inte ett ytterligare uttalande om bolagets finansiella rapporter, och inte heller ökar, utvidgar eller ändrar den våra plikter och ansvarsområden som revisorer.

Vi har inte utformat eller utfört andra åtgärder än dem som krävs av oss som revisorer i syfte att identifiera eller kommunicera några av de frågor som omfattas av denna rapport.

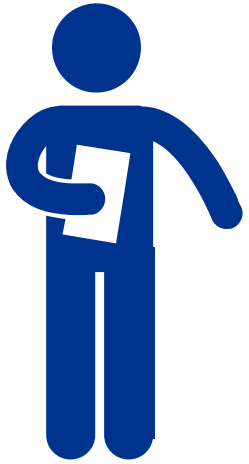
De rapporterade frågorna bygger på kunskap som inhämtats till följd av att vi är era revisorer. Vi har inte verifierat riktigheten eller fullständigheten i sådan information utöver i samband med och i den mån som krävs för revisionens syfte.

Begränsningar i distribution

Rapporten tillhandahålls baserat på att den endast är avsedd som information till dem som har ansvar för bolagets styrning, att den inte kommer att citeras eller hänvisas till, vare sig i sin helhet eller delvis, utan att vårt skriftliga samtycke inhämtats i förväg, och att vi inte tar på oss något ansvar till en tredje part med avseende på den.

Rapporten presenteras enligt villkoren för vårt uppdragsbrev.

- Denna rapports distribution är begränsad.
- Innehållet i rapporten är baserat enbart på de åtgärder som är nödvändiga för revisionen.



© 2024 KPMG AB, a Swedish limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

02. Revisionsåret 2023



© 2024 KPMG AB, a Swedish limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

02. Revisionens riktlinjer

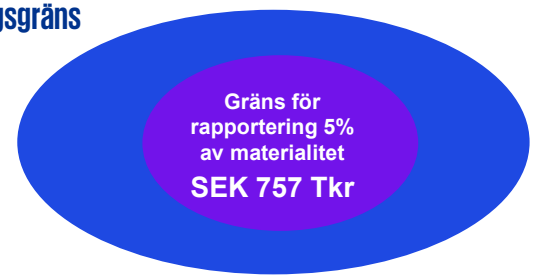
Utfört arbete

- Genomfört intervjuer för att skapa oss en förståelse kring bolagets väsentliga flöden.
- Genomfört intervjuer för att skapa oss en förståelse kring bolagets interna kontrollmiljö.
- Genomfört en riskbedömning utav sannolikheten att ett väsentligt fel inträffar, samt vilken effekt detta fel skulle leda till i räkenskaperna.
- Substansbaserad granskningsansats bestående av stickprov på intäkter och kostnader och kontrollera dessa mot avtal/underlag.
- Genomgång bolagets kontrollmiljö genom tex genomgång av bolagets attestfunktioner.
- Granskning av styrelsens förvaltning, genomgång av protokoll, avtal, hantering av moms samt sociala avgifter.

Revisionens status och slutsatser

- Vi avser lämna en revisionsberättelse enligt standardutformningen.
- Våra iakttagelser framgår på s.8- s.9.

Noteringsgräns



© 2024 KPMG AB, a Swedish limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

02. Översikt risker och fokusområden

Identifierade risker

I matrisen till höger har väsentliga processer och konton utvärderats utifrån sannolikhet för väsentliga fel på x-axeln samt eventuella felaktigheters påverkan på de finansiella rapporterna på y-axeln.

Vår revisionsansats bygger på en kombination av granskning av interna kontroller och substansgranskning. För transaktionsintensiva, standardiserade transaktioner med lite eller ingen bedömning, så som försäljnings- och inköpsprocesserna, kommer vi utföra en substansbaserad granskning. Om felaktigheter skulle noteras kan dessa vara av materiell karaktär om felet är systematiskt.

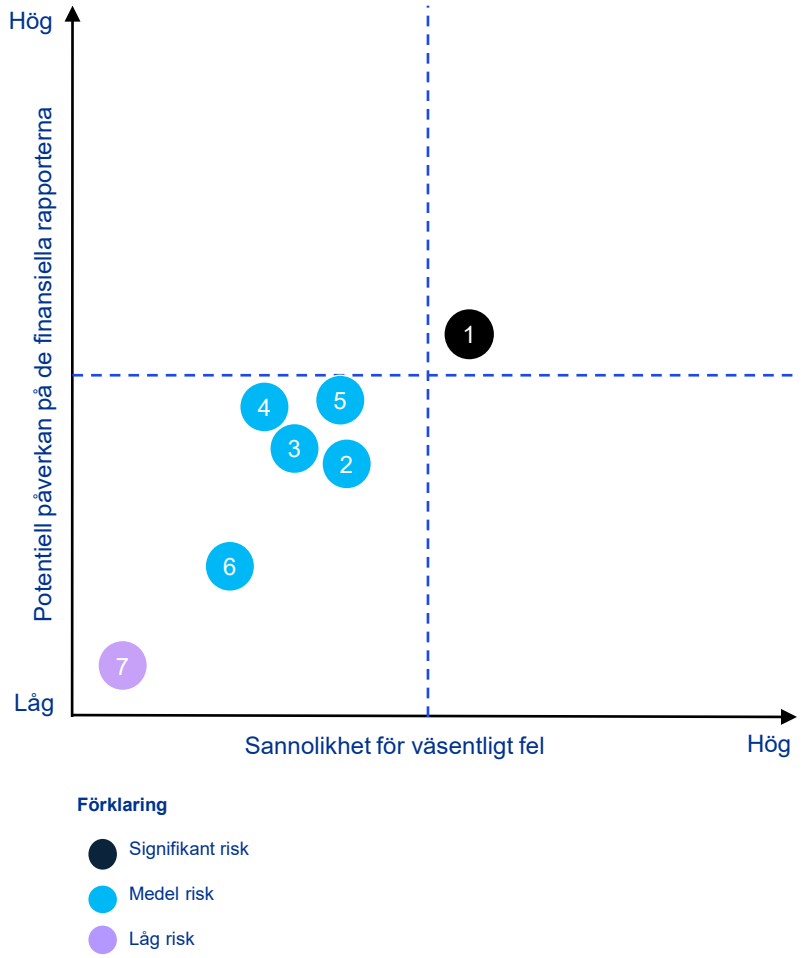
För områden med väsentliga bedömningar så som värderingar kommer vi utföra en substansbaserad revision.

Signifikant risk

1. Manuella bokföringsordrar - Företagsledningens möjlighet att åsidosätta kontroller

Övriga risker

2. Nettoomsättning
3. Övriga rörelseintäkter
4. Driftbidrag från ägare
5. Direkta Trafikkostnader
6. Kassa & bank
7. Personalkostnader



© 2024 KPMG AB, a Swedish limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

03. Iakttagelser

Iakttagelser avseende risker

- Hög risknivå – åtgärder bör initieras omgående
- Medium risknivå – åtgärder bör initieras på medellång sikt
- Låg risknivå – åtgärder kan genomföras på längre sikt
- Observation

Risk	Iakttagelse - beskrivning	Rekommendation	Gradering
Kontrollfunktion av manuella bokföringsordrar	Vid vår granskning noterades att alla personer inom bolagets ekonomifunktionen har möjlighet att upprätta manuella bokföringsordrar i bokföringsprogrammet. Ett indirekt godkännande av bokföringsordrar sker via den kontoavstämning som genomförs vid varje månadsbokslut av ekonomichefen.	Bolaget har en indirekt kontrollfunktion upprättad gällande manuella bokföringsordrar. Ur ett revisionshänseende bedöms kontrollen som sådan inte vara en tillräcklig kontrollfunktion för att adressera den risk som existerar på grund av ett flertal individer kan upprätta manuella bokföringsordrar. Vår rekommendation är att bolaget inför en rutin där tex. manuella bokföringsordrar under en månad, skrivs ut samt attesteras utav ekonomichefen **och** VD eller en styrelseledamot.	◆
Manuell hantering av väsentliga flöden	Vid vår processgenomgång har vi uppmärksammat att en stor del av intäkts- och kostnadsprocessen hanteras genom Excelark där ekonomichef har god kontroll men få andra personer är involverade i processen. Följande risker har identifierats i samband med detta: - En förhöjd risk i samband med manuella hantering i Excelark med formler - Risk för fel när en eller få individer involveras i bokningarna och vet när det är rätt - Risk att kompetensen ligger hos endast en individ.	Vår rekommendation är att upprätta rutinbeskrivningar och checklistor för väsentliga processer, avstämningar och analyser som genomförs. Detta för att minska risken för att kompetensen endast ligger hos en eller ett fåtal person samt möjliggöra kontroll av att bokningar görs på rätt sätt. Vi rekommenderar även att de väsentliga beräkningarna som idag hanteras i Excelark kontrollsäkras och dokumenteras av ytterligare en individ (fyraögonsprincipen). Detta i syfte att stärka den interna kontrollmiljön och minska risken för manuella misstag.	◆

© 2024 KPMG AB, a Swedish limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

03. Iakttagelser (fort)

Iakttagelser avseende risker

- Hög risknivå – åtgärder bör initieras omgående
- Medium risknivå – åtgärder bör initieras på medellång sikt
- Låg risknivå – åtgärder kan genomföras på längre sikt
- Observation

Risk	Iakttagelse - beskrivning	Rekommendation	Gradering
Konsortialavtal och reglering av avräkningar	Nuvarande konsortialavtal upprättades juni 2017. Det gällde till 31 juli 2021 men gäller tillsvidare med ömsesidig uppsägningstid om arton månader. Bolagets ägare är de största finansiärerna av bolaget och det finns väsentliga skulder till ägarna genom en löpande avräkning. De olika ägarna har vid olika tillfällen begärt reglering av sin fordran men det finns inte uttryckt i tex. konsortialavtal hur reglering kan ske och vilka villkor som gäller. Ränta utgår inte heller i dagsläget.	I och med att de gällande avtalet är från 2017 och att Norrtåg ABs operatörsavtal har förändrats sedan gällande avtal skrevs vill vi rekommendera att en översyn sker. Ägarförhållandena i Norrtåg AB har också förändrats sedan konsortialavtalet skrevs. I ett eventuellt nytt avtal är det lämpligt att reglera villkoren i avräkningen mellan ägare och bolag. Viktig är också att beakta bolagets behov av likviditet för den löpande verksamheten, investeringar och oförutsedda utgifter. Vi rekommenderar även bolaget att se över räntevillkoren för skulden.	▲
Avsättning framtida underhåll och ersättningstrafik	Bolaget har per 2023-12-31 en avsättning på ca 7,3 mkr avseende framtida underhåll av hjul. Från och med 2021 står Norrtåg AB för extra hjulkostnader som kan uppkomma gentemot operatören fram till 2025. En bedömning av återstående avsättning sker i samband med årsbokslutet. Vårt förståelse är att ett öppet yrkande lämnas i inkomstdeklarationen, hänförligt till avsättningen.	Vår rekommendation är att även fortsättningsvis göra er bästa bedömning av avsättningen och dokumentera grunden för detta. Vi uppmanar även bolaget att göra en tydlig beskrivning av eventuellt andra uppskattningar och bedömningar och även bedöma risken för fel. Vidare är vår uppfattning att det är lämpligt att lämna ett öppet yrkande i deklarationen med tanke på att Skatteverket kan göra en annan bedömning av storleken på avdragsgilla kostnader.	▲

© 2024 KPMG AB, a Swedish limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

04. Sammanfattning

Utfört arbete

I samband med vår bokslutsgranskning har vi genomfört en förvaltningsrevision samt gjort en genomgång av de interna kontrollerna hos bolaget. Genomgången omfattade processerna som ingår i följande poster:

- Nettoomsättning
- Övriga rörelseintäkter
- Driftbidrag från ägare & Direkta trafikkostnader
- Kassa & Bank
- Personalkostnader
- Manuella bokföringsordrar

För att skapa en förståelse för bolagets processer och kontroller, har vi genomfört muntliga intervjuer med bolagets ekonomichef, den 5 januari 2024. Vi har dessutom genomfört en översiktlig analys av resultat och balansräkningen för perioden 2023-01-01—2023-12-31, stickprovskontrollerat delar av periodens biljettförsäljning och kostnader mot fakturor/underlag. Vidare har vi kontrollerat periodisering av intäkter och kostnader.

Vi har granskat styrelsens förvaltningen av bolaget och de system som föreligger avseende planering och kontroll av verksamheten. Det omfattar en översiktlig granskning av bolagets efterlevnad av BFL och ABL samt bolagsordningen. Vi har gått igenom formalia så som avtal och attester, löpande styrelseprotokoll, ägardirektiv, budget, kontrollerat försäkringsskydd samt deklaration och betalning av skatter och avgifter.

Vi upplever att vi fått en bra beskrivning av verksamheten och att bolaget varit hjälpsamma i vår informationsinsamling vilket underlättat vårt arbete.

Övergripande slutsats

Vid vår granskning har vi identifierat ett fåtal kontroller som uppfyller kraven för att vara en revisionsmässig kontroll. Vår uppfattning är dock fortfarande att Norrtåg AB har en intern kontrollmiljö som är överlag god och att det finns tillräckliga rutiner implementerade med hänsyn till verksamhetens omfattning. På grund utav att vi endast har identifierat ett fåtal interna kontroller som uppfyller de krav som ställs på revisionsmässiga kontroller, har vår granskning, till stor del bestått utav substansgranskning. Vår uppfattning är att ledningen och ekonomifunktionen har god kompetens och är väl insatta i de branschspecifika frågorna.

Avtal för ersättningar är relativt komplext, där stor del av hanteringen sker via Excel. Det krävs god förståelse och kunskap kring avtal och beräkningar samt noggrannhet i avstämningen. Vi har inte noterat några fel i utförda avstämningar. Vi ser dock en utvecklingspotential i att dokumentera formella interna kontroller kopplat till manuella beräkningar som sker Excelark, för att skapa en godare intern kontroll.

Vi ser även en utvecklingspotential i att dokumentera formella interna kontroller kopplat till manuella bokföringsordrar för att skapa en godare intern kontroll. Våra rekommendationer går att läsa på sida 8. Vi rekommenderar att det är lämpligt att konsortialavtalet uppdateras och att tex villkor förs in för hur avräkningen mellan bolag och ägare ska hanteras.

Vi har i granskningen av förvaltningen av bolaget inte funnit några väsentliga noteringar som kräver uppmärksamhet.

© 2024 KPMG AB, a Swedish limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

Bilagor

Innehåll	Sida
Utkast till revisionsberättelse	12
Utkast uttalande från företagsledningen	14
Obligatorisk rapportering enligt ISA	16
ESG rapportering och bestyrkande	18



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 2023.

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 2023 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.

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.

Övriga upplysningar

Revisionen av årsredovisningen för år 2022 har utförts av en annan revisor som lämnat en revisionsberättelse daterad den 15 mars 2023 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.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalande

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Norrtåg AB för år 2023.

Vi tillstyrker att bolagsstämman beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalande

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 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 vårt uttalande.

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.
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, eller
- 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 försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Umeå den dag som framgår av vår elektroniska signatur

KPMG AB

Benjamin Henriksson

Auktoriserad revisor

KPMG AB
Att: Benjamin Henriksson
Skolgatan 62A
903 29 Umeå

Umeå den dag som framgår av vår elektroniska signatur

Detta uttalande lämnas i anslutning till er revision av företagets årsredovisning för det räkenskapsår som slutade 31 december 2023 och syftar till att ni ska ge uttryck för er uppfattning om huruvida årsredovisningen i alla väsentliga avseenden ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen.

Vi bekräftar utifrån vår bästa kunskap och övertygelse, efter att ha gjort sådana förfrågningar som vi ansett nödvändiga för att på ett lämpligt sätt informera oss, följande:

Årsredovisningen

1. Vi har tagit vårt ansvar för upprättandet av årsredovisningen i enlighet med vad som framgår av uppdragsbrevet daterat den 26 september 2023 och då i synnerhet att årsredovisningen ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen.

2. De metoder, den data och de betydelsefulla antaganden som används vid uppskattningar i redovisningen och de relaterade upplysningarna är rimliga utifrån tillämpliga redovisningsregelverk för finansiell rapportering för att uppnå en rättvisande bild i redovisningen och i upplysningarna.

3. Alla händelser efter räkenskapsårets utgång som enligt årsredovisningslagen kräver justeringar eller att upplysningar lämnas har beaktats på ett korrekt sätt i årsredovisningen.

Lämnad information

4. Vi har försett er med;

   - tillgång till all information som vi har kännedom om och som är relevant för upprättandet av årsredovisningen, t ex bokföring, dokumentation och annat;

   - ytterligare information som ni har begärt av oss för revisionens syfte; och

   - obegränsad tillgång till personer inom företaget som ni har bedömt att det är nödvändigt att inhämta revisionsbevis ifrån.

5. Alla transaktioner har bokförts i räkenskapsmaterialet och avspeglas i årsredovisningen.

6. Vi bekräftar vårt ansvar för en sådan intern kontroll som vi bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vi bekräftar särskilt vårt ansvar för utformning, införande och upprätthållande av interna kontroller i syfte att förhindra och upptäcka oegentligheter och fel.

   Vi har upplyst er om utfallet av vår bedömning av risken för att årsredovisningen kan innehålla väsentliga felaktigheter som beror på oegentligheter.

7. Vi har upplyst er om all information gällande:

   (a) Oegentligheter eller misstänkta oegentligheter som vi känner till och som påverkar företaget och inbegriper;

   - företagsledningen
   - anställda som har viktiga roller för upprätthållande av den interna kontrollen, eller
   - andra personer där oegentligheter kan ha en väsentlig inverkan på årsredovisningen.

   (b) Påstådda eller misstänkta oegentligheter med inverkan på företagets årsredovisning, som vi genom anställda, tidigare anställda, eventuella analytiker som följer företaget, tillsynsmyndigheter eller andra fått kännedom om.

8. Vi har upplyst er om alla kända eller misstänkta fall av överträdelser av lagar och andra författningar vars effekter ska beaktas när årsredovisningen upprättas. Upplysningar ska i förekommande fall även lämnas om överträdelser av Aktiebolagslagen (ABL) där ni som revisorer har granskningsplikt enligt samma lag; exempelvis s k förbjudna lån enligt kapitel 21 i ABL och otillåtna värdeöverföringar enligt definitionen i Aktiebolagslagens 17 kapitel.

   Vidare har vi upplyst er om och korrekt bokfört och/eller lämnat upplysning i årsredovisningen om alla förhandlingar, tvister och skadestånd vars effekter ska övervägas vid upprättandet av årsredovisningen. Bokföringen/upplysningen har skett i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

9. Vi har upplyst er om vilka företagets närstående är och om alla närståenderelationer och närståendetransaktioner som vi känner till. Alla närståenderelationer och närståendetransaktioner har blivit bokförda och upplysta om i enlighet med årsredovisningslagen.

Med vänlig hälsning

Norrtåg AB

Joakim Berg
Extern verkställande direktör

Annika Garpefjäll
Ekonomichef

Obligatorisk rapportering enligt ISA

ISA innehåller krav på att kommunicera frågor till styrelsen, vilka sammanfattas i tabellen nedan. Vi har kommunicerat följande, när det varit relevant.

Områden vi kommer att kommunicera	Revisionsplan	Granskningsresultat
Vårt ansvar i samband med revisionen av de finansiella rapporterna	ja	
Översikt över revisionens planerade omfattning och tidpunkt samt förväntad form, tidpunkt för och allmänt innehåll i kommunikationen	ja	
Våra synpunkter på väsentliga kvalitativa aspekter av företagets redovisningspraxis, inklusive redovisningsprinciper, uppskattningar och upplysningar i de finansiella rapporterna		✓
Faktiska eller misstänkta oegentligheter som identifierats under revisionen och som berör företagsledningen, anställda med betydande roller i den interna kontrollen eller andra fall där oegentligheterna leder till en väsentlig felaktighet i de finansiella rapporterna, såvida inte sådan kommunikation är förbjuden enligt lag eller annan författning		✓
Förhållanden som rör identifierad eller misstänkt bristande efterlevnad av lagar och förordningar som upptäcks under revisionen, såvida inte uppenbart oväsentlig eller sådan kommunikation är förbjuden enligt lag eller förordning. Om överträdelsen tros vara avsiktlig och väsentlig, kommer vi att meddela detta så snart det är praktiskt möjligt		✓
Identifiering av händelser eller förhållanden som kan ge upphov till betydande tvivel om företagets förmåga att fortsätta verksamheten och därmed sammanhängande väsentliga frågor		
Väsentliga frågor som uppkommer under revisionen avseende företagets närstående		✓
Väsentliga frågor som diskuterats eller varit föremål för korrespondens med företagsledningen		✓
Andra väsentliga frågor som är relevanta för granskningen av processen för den finansiella rapporteringen		✓
Betydande svårigheter under revisionen		✓
En översikt över den typ av arbete som ska utföras på enhetens finansiella information samt över koncernrevisionsteamets bidrag till det arbete som enhetens revisorer ska utföra på väsentliga enheters finansiella information		✓
Fall där koncernrevisionsteamets utvärdering av en revisors arbete gett upphov till frågor om kvaliteten på revisorns arbete, eventuella begränsningar av koncernrevisionen eller oegentligheter eller misstänkta oegentligheter som berör koncernledningen, enheten, anställda som har betydande roller i koncernövergripande kontroller eller andra fall där oegentligheterna har lett till en väsentlig felaktighet i koncernredovisningen		✓

✓ Inget att rapportera

© 2024 KPMG AB, a Swedish limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

Obligatorisk rapportering enligt ISA (forts.)

Områden vi kommer att kommunicera	Revisionsplan	Granskningsresultat
Skriftliga uttalanden som vi efterfrågar	○	✓
Omständigheter som kan föranleda revisorn att ändra revisionsuttalandet, inklusive ett stycke om sakfrågor, andra frågor eller felaktigheter i den andra informationen	○	✓
Ej korrigerade felaktigheter i revisionen, inklusive väsentliga utelämnanden	○	✓
Väsentliga brister i den interna kontrollen som identifierats under revisionen	○	Se sida nr.8
Revisorns oberoende • Ett uttalande om att vi har följt relevanta etiska krav på oberoende • Relationer och andra frågor som rimligen kan tänkas påverka vårt oberoende • Relaterade skyddsåtgärder som har tillämpats för att eliminera eller reducera hot mot oberoendet till en godtagbar nivå		✓

✓ Inget att rapportera

© 2024 KPMG AB, a Swedish limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

ESG rapportering och bestyrkande

Hur vi kan hjälpa er framåt

Kraven på ESG rapportering och bestyrkande utvecklas i snabb takt med en förväntan om att bestyrkande kommer att krävas av hållbarhetsrapportering 2024 för bolag som faller under EU förordningen CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive, och dess rapporteringsstandard ESRS).

Hållbarhetsrapporteringen kommer att kräva strukturerade processer, system och kontroller för att säkerställa konsekvens, relevans och kvalitet på den data som rapporteras.

För att hjälpa er på denna resa kan vi erbjuda flertalet tjänster, bland annat följande:

CSRD Gap-analys

Stödja våra kunder att navigera i regelverket och förbereda sig för kommande krav.

CSRD Gap analys:
En detaljerad gap analys mellan aktuell hållbarhetsrapportering och krav som beskrivs i ESRS, hjälper ett företag att förstå dess nuvarande beredskap att rapportera om ESG-relaterade icke-finansiella upplysningar och hjälper till att prioritera praktiska steg framåt.

CSRD Assurance readiness

Hjälper kunden att förbereda sig för de obligatoriska kraven på bestyrkande.

Förberedelse för bestyrkande:
Tjänsten innebär att vi undersöker om de nödvända förutsättningarna finns för att vi ska kunna genomföra ett bestyrkandeuppdrag på kundens ESG rapportering när det blir aktuellt. Syftet är att identifiera processförbättringar i ett tidigt skede för att kunden ska vara förberedd för de obligatoriska kraven som kommer.



Viktiga åtgärder att vidta nu

- ✓ Identifiera den ESG information som kommer att behöva rapporteras – förvänta er en stegvis förändring i volym och bredd av upplysningar som kommer att krävas
- ✓ Genomför en gap analys och börja samla in relevant data
- ✓ Definiera roller och ansvarsområden och utbilda organisationen
- ✓ Designa rapporteringssystem, processer och kontroller för att möjliggöra rapportering över hela värdekedjan och över ett brett spektrum av ESG områden

© 2024 KPMG AB, a Swedish limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.



kpmg.com/socialmedia

© 2024 KPMG AB a Swedish limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

The KPMG name and logo are trademarks used under license by the independent firms of the KPMG global organization.

KPMG refers to the global organization or to one or more of the member firms of KPMG International Limited ("KPMG International"), each of which is a separate legal entity. KPMG International Limited is a private English company limited by guarantee and does not provide services to clients. For more detail about our structure please visit https://home.kpmg/xx/en/home/misc/governance.html

Document Classification: KPMG Confidential



Årsredovisning för räkenskapsår 2023

Norrtåg AB
Org.nr. 556758-3496

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

Innehållsförteckning

Förvaltningsberättelse 1

Våra ägare 1

Viktiga steg för den fortsatta Norrtågsresan 2

Uppfyllelse av ägarens uppdrag 2

Uppföljning av styrelsearbetet samt den interna kontrollen 3

Hållbart för människa, miljö och klimat 3

Bolagets verksamhetsområden 5

Verksamhetsområde Trafik och kvalitet 5

- Umeå–Sundsvall 5
- Umeå–Vännäs–Vindeln–Hällnäs 6
- Luleå–Umeå 6
- Kiruna–Luleå 6
- Luleå–Haparanda 6
- Storlien–Östersund–Sundsvall 7

Verksamhetsområde Resenär och marknad 7

Verksamhetsområde Fordon och depå 8

Verksamhetsområde Finansiering, ekonomi och styrning 9

Måluppfyllelse Verksamhetsplan 2023 9

Ekonomisk rapport 11

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktör för Norrtåg AB får härmed avge följande årsredovisning för räkenskapsåret 2023-01-01 – 2023-12-31.

Norrtåg AB skapar tillgänglighet både genom det trafiksystem som har byggts upp, och genom att samordna de aktörer som arbetar för att öka resandet med tåg och möjliggöra 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 Sveriges fyra nordligaste län jämte därmed förenlig verksamhet. Därutöver ska bolaget tillhandahålla fordon och verkstad.

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

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

Verksamheten finansieras av regionerna i de fyra nordligaste länen tillsammans med staten. I konsortialavtal mellan ägarna framgår det hur kostnader och intäkter för trafiken skall fördelas mellan delägarna och dess ansvar att säkerställa fortsatt verksamhet.

Norrtåg styrelse består av åtta ordinarie ledamöter och fyra ersättare. Under året har bolaget haft 13 styrelsemöten.

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

Viktiga steg för den fortsatta Norrtågsresan

Året 2023 har präglats av betydelsefulla framsteg och strategiska beslut för Norrtåg AB som markerar en viktig milstolpe för framtiden.

Resandet har under året tagit ett rejält kliv uppåt på många håll i Norrtågland och efterfrågan på att resa med tåg var stor. Budskapet om tågets alla fördelar når fram och resenärerna lyfter betydelsen av flexibilitet, komfort och tidseffektivitet som viktiga aspekter för att öka sitt tågresande. Efter årets slut kan vi konstatera att resandet under 2023 var på rekordnivå.

Vi har aktivt arbetat med marknadsfrågor tillsammans med operatören, från erbjudanden och kampanjer till prissättning, biljetter och biljettsystem samt hur vi kommunicerar till resenärer. Genomförandet av flera undersökningar har varit viktigt för att förstå resandemönster och vanor, resenärernas nöjdhet och få insikter om resenärernas syn på Norrtåg som varumärke. Vi vill genom detta arbete bygga upp en fördjupad kunskap om vår marknad inför kommande år och framtiden med målet att öka antalet resenärer som väljer tåget, och allt görs med resenären i fokus.

Under året har ’Tågvision 2040’ färdigställts och fastställts, en långsiktig inriktningsplan som kommer att vägleda de nordliga länen de kommande 15–20 åren. Efter att visionen skickats ut på remiss och remissvaren har beaktats, har den nu skickats till länen för godkännande. Den slutgiltiga beslutsprocessen i regionerna förväntas vara avslutad senast under våren 2024. Denna strategiska milstolpe markerar Norrtåg AB:s strävan efter en effektiv och långsiktig persontågstrafik i regionen.

Parallellt med Tågvision 2040 har en förstudie om anskaffning av nya fordon initierats under ledning av AB Transitio. Syftet är att möta behovet av ersättning för åldrande fordon och möjliggöra utökad trafik. Förstudien, som förväntas vara färdigställd under första halvan av 2024, kommer att utgöra grunden för kommande fordonsanskaffningar och är en del av Norrtågs övergripande strategi för hållbar och effektiv persontågstrafik.

Trafikutbudet har under året genomgått anpassningar för att bättre matcha efterfrågan och förändringar i fordonsflottan. Förändringar har inkluderat en tredje dubbeltur mellan Luleå och Umeå samt en utökning av trafiken mellan Umeå och Örnsköldsvik, särskilt under pendlingstider. Dessa åtgärder har lett till en övergripande ökning av resandet, med särskild framgång för den nya morgonavgången mellan Örnsköldsvik och Umeå med över tusen resenärer per månad.

Arbetet med upphandling av ny tågoperatör med trafikstart 2025-12-14 är i slutfasen. SIU genomfördes med intresserade operatörer och underhållsföretag under maj månad. Styrelsen tog beslut i maj månad om inriktningsbeslut för upphandlingen. Ansökningsinbjudan skickades ut den 2 januari 2024 och publicering av anbudsinbjudan beräknas under februari månad 2024.

Norrtåg AB ser fram emot att fortsätta utveckla och stärka persontågstrafiken i norra Sverige under kommande år med de stora satsningar vi gör, för att fler ska välja tåget, nu och i framtiden.

Uppfyllelse av ägarens uppdrag

Bolagets syfte är att, med iakttagande av lokaliserings-, likställighets- och självkostnadsprincipen bedriva persontågtrafik på dagtid i respektive region (regional) samt mellan länen och angränsande län enligt de trafikpliktsbeslut som finns och avtal med staten/Trafikverket.

Verksamheten har styrts med utgångspunkt att bedriva vårt uppdrag enligt de nya förutsättningarna som det nya trafikavtalet har inneburit. Bolaget har arbetat med att ta del av det ”know-how” som Vy tåg har i marknadsfrågorna och biljettförsäljningen. Vidare har bolaget säkerställt interna

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

rutiner för att fastställa biljettintäkter och kassaflöde, samt uppföljning av resandet för att kunna göra prognoser om biljettförsäljning och regionens medfinansiering löpande.

Bolaget har tillsammans med RKM i respektive region och tjänstemän lämnat en trafikbeställning till operatören för trafikåret T24. Trafikbeställningen verkar för att regionens invånare ska erbjudas en attraktiv persontrafik med tåg med hög tillgänglighet och standard. Tillsammans med RKM har bolaget också arbetat fram en tidtabell för tågersättningsbussar vid större planerade banarbeten under sommar och höst för att säkerställa arbets- och studiependling.

Bolaget lämnar en kvalitetsrapport varje kvartal/tertial där det framgår omfattningen av trafikstörningar som förekommit och hur dessa har påverkat punktligheten och antal inställda avgångar med tåg samt hur resandet har utvecklats. Vidare har bolaget återkommande samverkansmöte i olika former med resp. region samt möten med Trafikverket och Norges motsvarighet.

Styrelsen har under året få ta del av det pågående arbetet med tågvisionen och har återkommande fått rapport om resandeutveckling, kvalitet på trafiken, bolagets utveckling och dess ekonomiska situation. Vidare har bolaget haft återkommande dialog med respektive tjänstemän på RKM och region för uppföljning av trafik, samordning av trafikprocess årligen och inspel/förankring av tågstrategin.

Styrelsen har funnit att bolagets verksamhet har bedrivits inom ramen för det kommunala ändamålet och de kommunala befogenheterna. Analysen gjordes utifrån:

1. Bolagsordningen
2. Ägardirektivet
3. Arbetet med verksamhetsplan och mål för 2023
4. Det kommunala ändamålet
5. Grundprinciper för de kommunala befogenheterna

Uppföljning av styrelsearbetet samt den interna kontrollen

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

Styrelsen har sedan årsstämman lagt en utbildningsdag samt delar av den årliga strategidagen på att gå igenom verksamheten då bolaget har fått en ny ordförande och delar av styrelsen är nya.

På strategidagarna diskuterades även Norrtågs vision och tågstrategi där de inkomna remissvaren var en viktig del. Där emellan har styrelsen hunnit med att fatta viktiga beslut för att ta fram förutsättningar för att tillsammans med ägarna under 2024 kunna fatta beslut om en omfattande utveckling av Norrtågs verksamhet, för att möta nuvarande och kommande efterfrågan.

Hållbart för människa, miljö och klimat

Ett ökat kollektivt resande är en stor nyckel till minskade utsläpp, en hållbar region och hållbara samhällen. Därför arbetar Norrtåg aktivt med att få fler att välja tåget som transportsätt, bland annat att genom att skapa möjligheter att prova på att åka tåg och genomföra insatser för att skapa en överflytt av resande till kollektivtrafiken. Tåget skapar också förutsättningar för människor att bo på ett ställe och arbeta på ett annat. För arbetsgivare i regionen bidrar Norrtåg med hållbart resande såväl till jobbet som under resor i tjänsten, som både sker effektivare och säkrare. Den som pendlar med tåg får dessutom en naturlig möjlighet till vardagsmotion. Enligt en undersökning som WSP tagit fram på uppdrag av Svensk kollektivtrafik cyklar kollektivtrafikresenärer i Sverige dubbelt så mycket, och går tre gånger så mycket som bilister.

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

När vi använder de resurser som finns mer effektivt genom gemensamt resande, minskas också risken för trafikolyckor i jämförelse med bilen som transportsätt. En tydlig vinst för individen, men också för samhället.

Järnvägstrafik ger små utsläpp av koldioxid jämfört med andra trafikslag. Dels på grund av att tåg är energisnåla, dels för att det mesta av transportarbetet sker med hjälp av fossilfri el. Med stora klimatutmaningar i världen ger resandet med tåg uppenbara klimatvinster med minskade CO2-utsläpp, minskade partikelutsläpp och renare luft i närmiljön.

Norrtågs fordon är byggda med regenerativ bromsning, vilket innebär att rörelseenergin vid inbromsning omvandlas till elström som återmatas till kontaktledningssystemet, varvid andra tåg kan använda den i stället för att den endast omvandlas till värme. Det pågår ett ständigt arbete med att minska miljöpåverkan och samtidigt hålla hög kvalitet i hela leverantörskedjan, avseende fordon och verkstad.

Regularitet är ett högt prioriterat område för förbättring. Inte bara ur resenärsynpunkt, att tågen går, utan även ur ett hållbarhetsperspektiv. Vid inställda avgångar ersätts tåget med buss, som i så stor utsträckning som möjligt ska drivas med förnybara drivmedel. Vår strävan är att öka andelen bussersättningar som körs med förnybara drivmedel, men helst av allt minska behovet av bussersättning.

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

Bolagets verksamhetsområden

Verksamhetsområde Trafik och kvalitet

För de fyra nordligaste länen är det ett uttalat mål att knyta samman länen och få till förbindelser med övriga Sverige och internationellt. Kollektivtrafiken ska vara ett medel för att utöka arbetsmarknadsregioner, knyta samman städer och kommuner.

Trafikverkets implementering av det nya IT-systemet och arbetsmetoden ’MPK’ (marknadsanpassad planering av kapacitet) har inneburit vissa utmaningar under året. En del initiala svårigheter påverkade biljettförsäljning och trafikuppföljning, men arbetet med systemet har under året utvecklats och under 2024 förväntas fördelarna av MPK att börja realiseras.

Året har präglats av stora banarbeten, mindre och större infrastrukturstörningar, olika väderförhållanden med bland annat stormen ’Hans’ i augusti som medförde större infrastrukturstörningar och inställd trafik. I slutet av oktober inträffade en tragisk olycka utanför Järpen i Jämtland där ett Coradiafordon kolliderade med en lastbil. Detta medför fordonsbrist till och med 2024 och reducerad trafik på vissa sträckor under sista kvartalet 2023 och under 2024.

För att fler ska välja att resa med tåg måste det gå att lita på att tågen kommer fram i tid. Punktlighet är ett kvalitetsmått där utfallet visar hur bra alla delar i processen fungerar. Från planering av tidtabeller till daglig trafikledning, från förebyggande underhåll på spåren till akut röjning och evakuering, från att förebygga obehöriga i spår till att bygga ut ny kapacitet. Näst efter säkerhet är punktlighet den fråga som troligtvis är mest central för järnvägen. Alla aktörer berörs, och alla är med och bidrar till utfallet. Det mått vi använder för att följa upp tågens punktlighet benämns Rätt Tid + 5 minuter (RT+5) och innebär att ett framfört tåg måste nå sin slutstation senast 5 minuter och 59 sekunder efter tidtabellen. Detta är det mått som järnvägsbranschen har kommit överens om ska användas. Målsättningen är att 95 procent av alla tåg ska vara punktliga.

Under 2023 ligger Norrtågs punktlighet på 84 procent inom RT+5, vilket är en procent lägre än 2022. Om vi skulle räkna bort de faktorer som operatören inte har rådighet över uppgår den operatörsbundna punktligheten till 98 procent. Störningsminuter kopplat till infrastruktur och olyckor/tillbud eller yttre faktorer utgör en stor andel av den merförsening som drabbar tågtrafiken. Avgångar norr om Umeå har betydligt lägre punktlighet än avgångar söder om Umeå. Malmbanan och Stambanan genom övre Norrland har omfattande infrastrukturproblem, vilt på spåren och tung godstrafik vilket påverkar trafiken och ger merförseningar.

Under 2023 har ett arbete med att förbättra trafikkvaliteten i Norrbotten genomförts på uppdrag av RKM Norrbotten. Norrtåg har tillsammans med WSP försökt att ringa in de förseningar per mötesplats som bidrar till mest tågförsening. Tillsammans med operatören och RKM Norrbotten genomfördes en workshop som sedan försenade mynnade ut i några förbättringsåtgärder på Malmbanan och Haparandabanan. Norrtåg ska framöver delta i de kundmöten som operatören har med Trafikverket, för att möjliggöra framtida samarbeten kring förbättrad punktlighet på alla linjer inom Norrtågland.

UMEÅ–SUNDSVALL

Trafiken på sträckan Sundsvall–Örnsköldsvik–Umeå har trafikerats med nio dubbelturer på vardagar samt helgtrafik. Trafiken har reducerats med en dubbeltur under första halvan av 2023, med anledning av fordonsbrist, då Coradiaflottan har ett tungt underhåll och upprustning under 2022/2023, vilket betyder att vi har brist på ett fordon. Sträckan är fortsatt den med flest antal resenärer. På sträckan finns både trafiken hela vägen samt förtätningar på sträckan Umeå–Örnsköldsvik. Ett utvecklingssteg för trafiken var övergången till takttidtabell som påbörjades i och med tidtabellskiftet i december 2020. Under året (främst maj–juni och september–oktober) har

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

det genomförts omfattande banarbeten på sträckan vilket har betytt bussersättningar för våra resenärer. Banarbeten påverkar både resandet, intäkterna och punktligheten på sträckan. Både under januari och i december skedde urspårning av annan operatör på sträckan, samt en kraftig infrastrukturolycka, vilket påverkade trafiken under en längre tid. Punktligheten inom fem minuter, RT+5 min) uppgår till 86 procent och inom 15 minuter till 95 procent.

UMEÅ–VÄNNÄS–VINDELN–HÄLLNÄS

Trafiken mellan Umeå–Vännäs–Vindeln trafikeras med åtta dubbelturer på vardagar. Punktligheten uppgår inom RT+ 5 till 92 procent och inom RT+15 till 99 procent.

Som följd av att diseltågstrafiken till Lycksele pausades har eltågstrafiken på sträckan Hällnäs–Vindeln–Vännäs–Umeå kunnat utvecklats. I T23 har trafikutbudet mellan Umeå–Vännäs ökat. En satsning på ett särskilt periodkort har genomförts för att få fler att välja tåget. Med det rabatterade periodkortet har resenären haft möjlighet att åka fritt på hela linjen. Vi ser att antal sålda periodkort har ökat och därmed också resorna. Inför kommande år utökas trafiken även till Vindeln.

LULEÅ–UMEÅ

Linjen trafikeras med tre dubbelturer på vardagar och två dubbelturer helgdagar. Detta är en ökning jämfört med 2022 då man såg en efterfrågan på fler avgångar. Under 2023 har vi sett hur resandet har ökat med närmare 25 procent vilket innebär att behovet fanns. Sträckan är drabbad av infrastrukturproblem med eftersläpande underhåll vilket påverkar trafikens punktlighet negativt. Trots punktlighetsproblem har undersökningar visat på nöjda resenärer, vilket är glädjande. Det har varit stora underhåll på infrastrukturen mellan Boden–Luleå och samtidigt är det en tungt belastad sträcka med många tåg, vilket har påverkat både punktlighet och regularitet.

Punktligheten på sträckan uppgår till 69 procent RT+5 respektive 83 procent RT+ 15. Stambanan genom övre Norrland kantas med eftersläpande underhåll och infrastrukturproblem vilket är den vanligaste orsaken till försenade tåg.

KIRUNA–LULEÅ

Linjen trafikeras med tre dubbelturer på vardagar och två dubbelturer på helger. Linjen har sedan länge haft en viktig funktion, särskilt för Malmfälten, både för tjänsteresor och andra reseändamål. Marknadspotentialen bedöms vara stor då väginfrastrukturen dras med säkerhetsproblem och restiden med tåg är konkurrenskraftig. Infrastrukturproblem bromsar dock utvecklingstakten främst i de norra delarna av trafiksystemet. Linjen har den lägsta punktligheten i norrtågssystemet, främst på grund av godståg, slitage på infrastruktur och kapacitetsproblem främst på sträckan Luleå–Boden. Punktligheten RT+5 uppgår till 70 procent och RT+15 till 86 procent.

LULEÅ–HAPARANDA

Sträckan Luleå–Haparanda trafikeras med tre dubbelturer. Utfallet av resandet har sedan trafikstarten varit svagt på sträckan. Antalet resenärer uppgår till cirka 2 100 per månad, vilket är en liten minskning jämfört med tidigare år. Banan har under året haft hastighetsnedsättningar vilket är en bidragande orsak till låg punktlighet. Punktligheten uppgår till 74 procent RT+5 och till 89 procent RT+15. Utmaningar med kapacitetsproblem på Boden C och signalstörningar på banan är två förklaringar till förseningar.

Tidtabellen har utmaningar och kommer fortsätta att utvecklas för att också anpassas till den finländska trafiken i framtiden. För att förbättra punktligheten har även Haparandabanan ingått i punktlighetsprojektet.

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

STORLIEN–ÖSTERSUND–SUNDSVALL

Trafiken omfattar totalt åtta dubbelturer på 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 i Norge. Med anledning av fordonsunderhåll på fordonstypen X62 Coradia har en dubbeltur varit inställd mellan Sundsvall–Östersund till och med augusti, vilket har bussersatts. Strax efter att fordonen kommit tillbaka från underhållet skedde en allvarlig olycka på Mittbanan som orsakade stora skador på fordonet. På grund av behovet av omfattande reparation minskades trafiken återigen från och med november.

Mittbanan har under 2023 drabbats av flera störningar. I augusti drabbade stormen Hans sträckan hårt av jordskred samtidigt är en stor del av sträckan ej trädsäkrad var av träd föll över banan och drog med sig kontaktledningar, vilket spärrade trafiken. När en sträcka påverkas så kraftigt blir det också hastighetsnedsättningar vid återställande av infrastrukturen. Urspårning vid Iggesund bidrog till att trafik omlades till Mittbanan och därmed skapade trängsel på banan. Glädjande närmar sig Mittbanan ett resande likt innan pandemin.

Punktligheten uppgår till 82 procent RT+5 och till 94 procent RT+15.

Verksamhetsområde Resenär och marknad

Norrtåg agerar på en öppen marknad där bilen, längs med samma sträckningar som tåget, utgör vår största konkurrent. Vårt erbjudande jämförs även med vad andra tågbolag och övrig kollektivtrafik erbjuder, både gällande service, pris, restid och utbud. Arbetet med att få fler att välja tåget har under året fortsatt i nära samarbete med operatören och vi har haft framgångar med ökat resande. Ett stort fokus har legat på att arbeta med prissättning och bokningar inför perioder med större resande. Som ett led i detta gjordes alla Norrtågs biljetter återbetalningsbara utan extra kostnad den 1 april. För att öka medvetenheten om Norrtågs erbjudande och öka försäljningen har vi genomfört olika aktiviteter och kampanjer, däribland pendlarkortserbjudande, tågsemesterkort och direktreklamutskick.

Norrtåg AB är ytterst ansvarigt för varumärket Norrtåg och ska därför leda arbetet med att utveckla varumärket. En av de största utmaningarna är att för få *känner till* eller *känner för* Norrtåg. Andelen som känner till eller känner för Norrtåg har ökat mellan 2019 och 2023, visar årets varumärkesundersökning. Trots ökningen finns det fortfarande en andel som inte känner till eller inte har någon åsikt om Norrtåg, därför ska bolaget fortsätta att arbeta för större varumärkeskännedom. Detta görs bäst i samverkan med andra aktörer. Norrtåg är även en avgörande del för utvecklingen av Norrtågland. Bolaget engagerar sig därför i viktiga utvecklingsfrågor och arbetar under temat ’Hållbara tåget’ i flera forum. Enligt årets NKI har andelen resenärer som är nöjda eller mycket nöjda ökat och är nu 91 procent, vilket betyder att vi är på rätt väg med vår kommunikation och vårt varumärkesbyggande arbete.

Under 2023 har resandet på flera håll legat över 2019 års nivåer, medan det på vissa håll inte helt har återhämtat sig. Den stora resandeökningen ser vi framför allt på de längre sträckorna i Norrbotten och på Botniabanan. Det som har påverkat resandet mest under året har varit banarbeten, fordonsbrist kopplat till tungt underhåll och upprustning av X62 samt sena biljettsläpp på grund av sena prognoser för banarbeten från Trafikverket. Köpmönstret är i princip detsamma som 2019. Totalt sett är det ungefär lika stor andel av resenärerna som reser med enkelbiljett under 2023 som 2019. På linjen Umeå–Vännäs–Vindeln–Hällnäs har dock valet av biljett skiljt sig något jämfört med tidigare. Detta beror till stor del på att vi har haft ett fördelaktigt pris på periodkort under året och att många har sett att det lönat sig att köpa ett periodkort istället för ett antal enkelbiljetter under en månad. I samband med övergången till T24 och det ökade turutbudet på linjen har priset på periodkortet återgått till en något högre prisnivå.

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

Tågsemesterkortet, som är ett återkommande sommarerbjudande hos Norrtåg, var populärt bland resenärerna under sommaren. Det genererade positiv uppmärksamhet i sociala medier och sålde 2 072 kort under perioden 12 juni till 13 augusti 2023. Försäljningen totalt sett var något lägre jämfört med föregående år, dels på grund av ett senare biljettsläpp inför sommaren, dels på grund av det populära erbjudandet från sommaren 2022, där resenärer kunde åka till halva priset. Tågsemesterkortet möjliggjorde obegränsat resande med Norrtåg under två veckor utan förhandsbokning. Vi ser nu fram emot nya möjligheter att jobba med produkter när det nya biljettsystemet införs 2024.

År 2023 är första året som Norrtåg har hand om biljettintäkterna under hela året. I jämförelse med 2022 ökar biljettintäkterna, om än inte i samma utsträckning som resandet har ökat. Något som påverkat biljettintäkterna negativt är utmaningarna med MPK som bidrog till att vi under flera veckor enbart kunde släppa biljetter med några dagars framförhållning.

Vy Tåg tillhandahåller biljettsystem enligt trafikavtalet, för Norrtågstrafiken. Nuvarande system, ’SilverRail’, som levererar det rikstäckande systemet för biljettförsäljning nationellt på tåg och buss, eller som ofta refereras till som ’Resplus’-systemet, upphör under 2024. Vy har upphandlat ett nytt biljettsystem, och arbetet med övergången har pågått under hösten 2023 och systemet implementeras under våren 2024. Arbetet leds av operatören och sker parallellt och gemensamt med motsvarande process i de fyra nordligaste länen, Samtrafiken och SJ nationellt. För Norrtågs del kommer det att innebära ökade möjligheter att utveckla produktutbudet och kommunikationen till resenärerna, samt få en bättre uppföljning. Samtidigt övergår även den regionala busstrafiken till ett nytt digitalt biljettsystem.

Parallellt inleds ett arbete med en översyn av prissättning, biljettsystem och beslutsprocesser för Norrtåg inför upphandling av nytt trafikavtal med start T26. Översynen kommer att genomföras under 2024.

Verksamhetsområde Fordon och depå

En väsentlig del i bolagets åtagande är att tillhandahålla funktionella fordon och fordonsdepåer till operatören. Syftet med allt underhåll av fordon är att uppnå en hög driftsäkerhet, det vill säga att fordonen och i förlängningen tågtrafiken blir tillförlitlig. Störningarna resulterar i höga kostnader med förseningar eller inställda tåg, vilket i sin tur kan leda till ett bristande förtroende för tågtrafiken förmåga att hålla tiderna och där resenären kan välja andra trafikslag. Norrtåg ska verka för att optimera underhållet, upprätthålla fordonens värde och utveckla deras funktionalitet och prestanda över tid.

Norrtåg tillhandahåller och hyr genom sina ägare fordon. Norrtåg tillhandahåller i sin tur ut fordonen till operatören genom ett nyttjanderättsavtal, där operatören påtar sig ansvaret för fordonen under avtalsperioden. Norrtågs trafik utförs med;

- Tolv eldrivna motorvagnar av typen X62 Coradia Nordic
- Sex eldrivna motorvagnar av typen X52 Regina
- Tre eldrivna motorvagnar av typen X11

Tungt underhåll och upprustning ’Midlife’ på X52 Regina-fordonen har påbörjats under året och två fordon har upprustats under året. Tidsplanen för arbetena är försenad och resterande fordon kommer att upprustas under 2024 och första halvan av 2025.

Tungt underhåll och upprustning på X62 Coradia-fordonen och genomförts under året på samtliga 12 fordon enligt plan. Åtgärden innefattar omfattande tekniska renoveringar av bland annat

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

boggiutrustning samt införande av tekniska förbättringar inom såväl fordonsteknik som för passagerarupplevelsen samt förbättringar som riktar sig till personalen ombord.

Mindre förbättringsprojekt genomförs kontinuerligt på fordonsflottorna, exempelvis framtagandet av ett förstärkt koppelskydd för X62 Coradia, där prototypverifieringen fallit väl ut och åtgärden är beslutad för serieinstallation på hela fordonsflottan. Koppelkåpan skyddar den känsliga utrustningen i automatkopplet från att förstöras vid älgkrockar och åtgärden reducerar kostnader för bolaget och minskar stilleståndstiden vid reparationer.

Ett projekt har även påbörjats kring ett uppgraderat internet ombord, som syftar till att öka kapaciteten mellan fordonets internet ombord (WiFi) och mobiloperatörernas basstationer på marksidan. Uppdrageringen innebär att systemet även kan skicka datatrafik via 5G samt möjliggör en utökad kapacitet på befintliga 4G-nätverk.

Ett utökat fokus under året har varit reservdelsförsörjningen på X52 Regina och forum har startats upp tillsammans med underhållsleverantören och trafikföretaget för att säkerställa reservdelstillgången.

Utmaningar med tjuvbroms, dvs. att bromsen ej kan släppa på korrekt sätt på fordonen, har drabbat X62 Coradia-fordonen under slutet av året. Detta har medfört inställda avgångar. Ett intensivt arbete pågår tillsammans med underhållsleverantören och trafikföretaget för att hitta rotorsaken till problemet.

Verksamhetsområde Finansiering, 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.

Biljettintäkterna har under året varierat stort och når inte upp till prognos för 2023. Norrtåg bedömer att problemet med biljettsläpp under året och främst för resor under sommaren, på grund av bristerna i MPK, är den största orsaken till att biljettintäkterna ökat i mindre takt än förväntat under året. Det gjorde att biljettförsäljningen blev lägre än prognos under hela sommaren och en bit in på hösten.

Under året har Norrtåg, på uppdrag av ägarna, inlett diskussionerna med Trafikverket om ett femårigt avtal för finansiering av Norrtågstrafiken, med start december 2024. Norrtågs trafik skapar fortsatt den tillgänglighet som statens ska säkerställa, men osäkerheter om Trafikverkets budget för trafikavtal gör det fortsatt oklart till vilken del Trafikverket kan finansiera trafik. För en kommande trafikering av Norrbotniabanan kan medfinansiering från staten vara aktuellt, men ytterligare beslut från nationell nivå krävs.

Måluppfyllelse Verksamhetsplan 2023

Norrtåg har under 2023 överträffat verksamhetens målsättningar på ett flertal områden, där bland annat resandeökningen är större än förväntat, trots stora utmaningar med reducerad trafik och biljettsläpp under året. I några fall når verksamheten inte upp till målen och dessa kommenterar vi nedan:

Beläggningsgraden

Avvikelsen är på 5 %. Vid analys av resande i de olika regionerna är måltalet uppfyllt förutom avseende resande i Norrbotten. Här är avvikelsen som störst mot måltalet. Mycket kopplat till att i övriga regioner finns ett stort antal resande som är kopplat till arbets- och studiependling. I Norrbotten är resandet långväga vilket medför att det är svårt att fylla tågen på delsträckor. Vi har under året tillsammans med Vy har vi arbetat med att öka tillgången till biljetter vid delinställda sträckor vilket medfört ett ökat resande på delsträckor framförallt på Mittbanan och Botniabanan vid

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

banarbeten mm. Under 2023 har utbudet ökat på tre sträckor, vilket initialt ger en något lägre beläggningsgrad men som bör kunna leda till ökat resande och fler marknadsandelar som har en positiv effekt på beläggningsgraden.

Varumärket

Kännedomen om och andelen positivt inställda till Norrtåg har ökat kraftigt sedan den senaste mätningen. Norrtåg ser de uppnådda nivåerna som klart godkända, även om de inte når hela vägen. Den senaste mätpunkten som fanns när målnivåerna sattes var innan pandemin och därför var det svårt att avgöra hur långt Norrtåg skulle kunna nå under 2023. Målsättningen var därför något högt satt på kort sikt men bör vara uppnåbart på något längre sikt.

Underhållsbalanser fordon

Under året har bolaget sett en ökad väntetid för reservdelar, vilket medfört längre avställningstider för underhåll och öppna skador eller förebyggande underhåll.Norrtåg har belastat operatören med viten kopplat till ej godkända underhållsbalanser. Vid genomlysning av rutiner har man funnit brister i rutiner vid inköp av reservdelar som medfört långa leveranstider. Under hösten infördes en ny uppföljning av orsak till ej godkända underhållsbalanser bla runt inköpsrutiner.

Målområde	2023 Utfall	2023 Måltal
Trafik och kvalitet		
Regularitet*	97 %	95 %
Punktlighet*	98 %	95 %
Resenär och marknad		
NKI Helhetsintryck *	91 % nöjda resenärer	90 % nöjda resenärer
Beläggningsgrad	35 %	40 %
Resandeutveckling (borträknat pandemieffekt jan-mar 2022)	+6 %	+5 % jämfört med 2022
Känna till varumärket (91 procent 2019)	93 %	98 %
Känna för/ha en åsikt om varumärket (49 procent 2019)	63 %	72 %
Positivt inställda till varumärket (36 procent 2019)	54 %	55 %
Fordon – Säkerställa att fordonen underhåll efterlevs enligt underhållsplann sa att avhjälpande underhåll på skador sker inom skälig tid		
Stoppande skador ska avhjälpas så att fordonet kan tas i trafik inom två dagar	Reservdelsbrister har medfört långa avställningstider	Nivåer enligt avtal†
Månadsvis uppföljning av äldre skador på fordonen – antalet öppna skador rapporterade i Ford äldre än 30 dagar (skadebalans) får per avstämningstidpunkten inte överskrida avtalade gränsvärden	Ligger inom rimliga nivåer enligt avtal - Godkänt	Nivåer enligt avtal†
Eftersläpande förebyggande underhåll ska inte förekomma på fordonsflottorna	Efterföljs - Godkänt	Nivåer enligt avtal†
Finansiering, styrning och ekonomi		
Intäkter från biljettförsäljning	+6 % jmf 2023	+10 % jmf 2022
God ekonomisk hushållning	Medfinansiering är lägre en budgeterad nivå	Medfinansiering är lägre en budgeterad nivå

* Målsättning utifrån trafikpåverkande händelser som operatören styr över

† Nivåer enligt Trafikavtal tågtrafik 2022, Bilaga 2.2 Fordon

*NKI måltal ska vara 90 %, fastställt verksamhetsplan har angivit ett felaktigt måltal

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

Ekonomisk rapport

Summa intäkter uppgår till 504 929 kkr, den statliga finansieringen för trafik uppgår till 94 kkr och den regionala finansieringen för trafik uppgår till 237 400 kkr, vilket är 4 321 kkr lägre än inbetalt av ägarna och har i årsbokslutet bokförts som skuld till ägarna.

Ekonomiskt sammandrag	2022	2021	2020
Omsättning exkl. driftsbidrag kkr	267 529	264 146	218 686
Resultat efter finansiella poster kkr	7	23	31
Likviditet %	102,60	103,84	133,2 %
Soliditet %	1,0	0,84	1,24

Förändring av eget kapital	**2023**	**2022**
Bundet eget kapital		
Aktiekapital	2 000	2 000
Enligt balansräkning innevarande år	2 000	2 000
Fritt eget kapital		
Enligt balansräkning fg. år	0	0
Årets resultat	0	0
Enligt balansräkning innevarande år	**0**	**0**

RESULTATDISPOSITION (i kronor)

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att till förfogande stående medel

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

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

RESULTATRÄKNING FÖR TIDEN 20230101--20231231 (KKR)

RÖRELSENS INTÄKTER	Not 1	**2023-12-31**	**2022-12-31**
Nettoomsättning,	Not 2	172 367	154 691
Övriga rörelseintäkter	Not 3	95 162	109 455
Driftsbidrag från ägare	Not 4	237 400	176 907
SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER		**504 929**	**441 053**
RÖRELSENS KOSTNADER			
Direkta trafikkostnader	Not 5	-489 051	-424 651
Övriga externa kostnader	Not 6	-7 744	-7 003
Personalkostnader	Not 7	-8 766	-8 839
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	Not 8	-807	-768
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER		**-506 368**	**-441 260**
RÖRELSERESULTAT		**-1 439**	**-207**
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter och liknande resultatposter	Not 9	1 446	230
Räntekostnader och liknande resultatposter			
Summa resultat från finansiella poster		**1 446**	**230**
Resultat efter finansiella poster		**7**	**23**
Skatt på årets resultat	Not 10	**-7**	**-23**
ÅRETS RESULTAT		**0**	**0**

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

BALANSRÄKNING PER 2023-12-31 (KKR)

TILLGÅNGAR	Not 1	**2023-12-31**	**2022-12-31**
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Materiella anläggningstillgångar			
Inventarier, verktyg och installationer	Not 8	4 308	5 039
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier och andelar	Not 11	60	60
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		**4 368**	**5 099**
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		87 023	59 793
Skattefordran	Not 10	90	
Kortfristiga fordringar		9 875	19 715
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Not 12	39 555	20 757
Summa kortfristiga fordringar		**136 543**	**100 265**
Kassa och bank		**58 266**	**133 919**
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		**194 809**	**234 184**
SUMMA TILLGÅNGAR		**199 177**	**239 283**

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

SKULDER OCH EGET KAPITAL	Not 1	2023-12-31	2022-12-31
EGET KAPITAL	Not 13,14		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Reservfond		0	0
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		0	0
Årets resultat		0	0
SUMMA EGET KAPITAL		**2 000**	**2 000**
Avsättningar			
Övriga avsättningar	Not 15	7 303	11 766
Summa avsättningar		**7 303**	**11 766**
KORTFRISTIGA SKULDER			
Leverantörsskulder		70 591	50 771
Skatteskulder	Not 10	0	107
Skuld aktieägare	Not 16	90 147	153 930
Övriga kortfristiga skulder		279	340
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	Not 17	28 857	20 368
SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER		**189 874**	**225 516**
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL		**199 177**	**239 283**

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

KASSAFLÖDESANALYS

Kassaflödesanalys (KKR)	Not	2023-01-01 2023-12-31	2022-01-01 2022-12-31
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		-1 438	-207
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet			
Avskrivningar		807	768
Årets skattekostnad		-7	-23
Realisationsvinst vid försäljning av inventarier			
		-638	538
Erhållen ränta		1 446	230
Erlagd ränta			
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		**807**	**767**
Förändring av rörelsekapital			
Ökning/Minskning av avsättningar		-4 463	-30 995
Ökning/Minskning av fordringar		-36 278	-41 207
Ökning/Minskning av leverantörsskulder		19 820	21 523
Ökning/Minskning av övriga korta skulder		-55 463	86 816
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**-75 577**	**36 905**
Investeringsverksamhet			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-23	-23
Försäljning av inventarier			
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**-23**	**-23**
Finansieringsverksamhet			
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**0**	**0**
Ökning/Minskning av likvida medel		**-75 600**	**36 882**
Likvidamedel vid årets början		**133 919**	**97 036**
Likvidamedel vid årets slut		**58 266**	**133 919**

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

NOTER TILL RESULT- OCH BALANSRÄKNING

Not 1 Redovisnings och värderingsprinciper

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

Fordringar, skulder och avsättningar

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

Materiella anläggningstillgångar

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

Avskrivningar

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

	Nyttjandeperiod
Datorer	Tre år
Inventarier	Fem år
Arbetsfordon	Tio år
Förbättringar annan fastighet	Tio år
Tekniska förbättringar på fordon	Tio år

Leasing

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

Intäktsredovisning

Det inflöde av inbetalningar som företaget erhållit eller kommer att erhålla redovisas som intäkt när prestationen utförts. Intäkterna värderas till verkliga värdet av det som erhållits eller kommer att erhållas, med avdrag för rabatter.

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 hänförbara till trafikavtal och har motsvarande trafikkostnader.

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

Inkomstskatter

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

Avsättningar

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

Kassaflödesanalys

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

Not 2 Nettoomsättning	**2023**	**2022**
Fakturerade tåghyror till underhyrestagare	-	49 176
Biljettintäkter ack from 2022-06-01	163 467	98 309
Ersättning för resande med RKTM färdbevis	8 168	5 306
Projektintäkter Botniska korridoren	731	1 900
Summa nettoomsättning	**172 367**	**154 691**

Operatören är underhyrestagare av fordon för tiden 2022-01-01-2022-05-31. I samband med tilläggsavtal som ändrades hyresavtal till nyttjanderättsavtal.

Fordonstyp utgång	**Antal**	**Nyttjanderättsavtalet**
X52 Regina	6	2025-12-13
X62 Coradia	12	2025-12-13
X11	3	2025-12-13

Not 3 Övriga rörelseintäkter

Medfinansiering Trafikverket	94 626	100 475
Ersättning för förlorade biljettintäkter Trafikverket	-	7 579
Övriga ersättningar och bidrag	407	
Vidarefakturering underhåll fordon	129	1 401
Summa övriga rörelseintäkter	**95 162**	**109 455**

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

Not 4 Driftsbidrag	**2023**	**2022**
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	82 557	83 332
Region Jämtland Härjedalen	40 472	41 112
Region Västerbotten	68 751	70 215
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	49 942	49 932
Summa utfakturerat driftbidrag	**241 721**	**244 591**
Avräkningsskuld	-4 321	-67 684
Summa intäktsförda driftsbidrag	**237 400**	**176 907**

Not 5 Direkta trafikkostnader

Trafikkostnad operatör	289 394	259 663
El och banavgifter resandetrafik	39 352	28 102
Verkstadshyra och underhåll	42 880	15 944
Fordonshyror	117 424	120 942
Summa trafikkostnad	**489 051**	**424 651**

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

Fordonstyp	**Antal**	**Hyresavtalets utgång**
X52 Regina	6	2025-12-13
X62 Coradia	12	2025-12-05
X11	3	2025-12-31

De framtida hyreskostnaderna fördelar sig enligt följande	**Framtida hyresbelopp**
2024	127 600
2025-2028	382 800
	510 400

			313	**247**
Hyreskostnad lokal				
Framtida hyresbelopp	Kvm	Hyresavtalets utgång	Framtida hyresbelopp inom ett år	Framtida hyresbelopp
Lokalhyra Skolgatan 76	100	2024-01-31	318	27
Lokal Östra station	339	2034-10-01	250	2 985

Not 6 Övriga externa kostnader

Ersättning till revisorer		
Revisionsuppdrag	173	190
Summa	**173**	**190**

Not 7 Personalkostnader

Fördelning	**Medelantalet anställda**	
Män	4	4
Kvinnor	3	3
Totalt	**7**	**7**

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

	2023	2022
Löner och ersättningar		
Vd och styrelse	2 123	1 800
Övriga anställda	3 596	3 693
Summa löner och ersättningar	**5 719**	**5 493**
Sociala avgifter enligt lag och avtal	1 780	1 776
Pensionskostnader (varav Vd 658 kkr)	1 188	1 393
Summa sociala avgifter och pensionskostnader	**2 968**	**3 169**

Avtal för högre befattningshavare
För Vd gäller en ömsesidig uppsägningstid om sex månader samt rätt till avgångsvederlag vid uppsägning från bolagets sida, som motsvarar sex månadslöner.

Not 8 Inventarier, verktyg och datorer		
Ingående anskaffningsvärde	8 464	8 441
Årets investeringar	75	23
Årets utrangering	0	0
Utgående anskaffningsvärde	**8 539**	**8 464**
Ingående avskrivningar enligt plan	-3 424	-2 657
Årets avskrivningar enligt plan	-807	- 767
Värdeminskning årets utrangering	0	0
Utgående avskrivningar enligt plan	**- 4 231**	**-3 424**
Bokfört värde	**4 308**	**5 039**

Not 9 Ränteintäkter och liknande resultatposter		
Ränteintäkter	1 446	230
Summa ränteintäkter	**1 446**	**230**

Not 10 Årets skatt		
Aktuell skatt	-7	-23
Justerad avseende tidigare år	-	-
Summa redovisad skatt	-	
Redovisad resultat före skatt	**-7**	**-23**
Skatt på redovisad resultat	-1	-5
Skatt på redovisad resultat enligt gällande skattesats (20,6%)	-1	-5
Skatteeffekt av		
Övriga ej avdragsgilla kostnader	-6	- 18
Ej skattepliktiga intäkter	0	0
Redovisad skatt	**-7**	**-23**
Genomsnittlig effektiv skattesats	20,6 %	20,6 %

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

	2023	2022
Not 11 Aktier och andelar		
Samtrafiken i Sverige AB 30 st aktier	60	60
Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		
Övriga kostnader	873	297
Upplupen ersättning för förlorade biljettintäkter RKM	-	593
Förutbetalda ersättningar för RKTM färdbevis	-	22
Upplupna intäkter Botniska Korridoren	-	1 370
Upplupna biljettintäkter	16 170	
Förutbetalda hyreskostnader kvartal 1	22 512	18 475
Summa förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	**39 555**	**20 757**
Not 13 Aktiekapital, 2000 aktier, kvotvärde 1 000 kr		
Fördelning av aktierna mellan ägarna		
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	500	500
Region Jämtland Härjedalen	500	500
Region Västerbotten	500	500
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	500	500
Summa	**2 000**	**2 000**
Not 14 Förändring av eget kapital		
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**
Not 15 Avsättningar		
Ingående balans	11 766	42 761
Årets kostnader för långsiktigt förebyggande underhåll	-4 463	-3 995
Återföring av avsättning hänförliga till pandemi		-27 000
Summa avsättningar	**7 303**	**11 766**

Vid mottagande av fordonsleveransen av 12 Coradia X62 under åren 2011–2012 uppkom ett flertal brister i fordonsleveransen. Utifrån de villkor som fanns i den kommersiella avtalen mellan fordonstillverkaren Alstom och AB Transitio, gjordes ett innehållande av betalning vilket påverkade hyresnivån för Norrtåg. Då antal systematiska fel var många gjorde bolaget en avsättning av hyressänkning för framtida underhåll då utgången av förhandlingarna var mycket osäkra. Under 2019 gjordes en förlikning om garantikostnader för underhåll och avsättning motsvara den kostnad som är uppskattat tom trafikavtalets utgång 11 766 kkr.

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

Not 16 Specifikation av skuld till ägarna

Region	Ing balans	Trafikkostnad 2023	Reglering fordons-hyra	Inbetalt driftsanslag	Återbet av skuld	Utg balans	Aconto 2024	Total skuld
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-35 855	80 264	111	-82 557	35 855	-2 182	-29 776	-31 959
Region Jämtland Härjedelen	-15 788	39 791	-938	-40 472	15 788	-1 618	-14 155	-15 772
Region Västerbotten	-29 440	68 099	423	-68 751	29 440	-229	-24 356	-24 586
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-15 848	49 246	404	-49 942	15 848	-292	-17 538	-17 830
Summa skuld aktieägare	**-96 931**	**237 400**		**-241 722**	**96 931**	**-4 322**	**-56 049**	**-90 147**

Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	**2023**	**2022**
Semesterlöneskuld	141	331
Sociala avgifter, lagstadgande	204	104
Trafikkostnader	823	10 187
Löpande upplupna kostnader	4 854	162
Upplupna hyreskostnader	8 065	1 642
Upplupen operatörsersättning för förlorade intäkter	8 585	4 966
Förutbetalda biljettintäkter med avresedag 2023	5 739	2 976
Förutbetald statlig medfinansiering	445	
Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkt	**28 857**	**20 368**

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.	**208 000**	**224 000**

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

Umeå 2024 det datum som framgår av vår elektroniska underskrift

Jonny Lundin
ordförande

Anders Öberg
Vice ordförande

Jenny Sellsve

Catarina Espmark

Robert Thunfors

Richard Carstedt

Thommy Bäckström

Helena Öhlund

Joakim Berg
Vd

Vår revisionsberättelse har lämnats 2024 det datum som framgår av vår elektroniska underskrift

KPMG AB

Benjamin Henriksson

Auktoriserad revisor

Transaktion 09222115557511384382 Signerat JB, JL, AÖ, RC, JS, RT, HÖ, TB, CE, BH

Verifikat

Transaktion 09222115557511384382

Dokument

nab Årsredovisning 2023
Huvuddokument
24 sidor
Startades 2024-02-23 12:49:11 CET (+0100) av Joakim Berg (JB)
Färdigställt 2024-03-11 12:14:17 CET (+0100)

Signerare

Joakim Berg (JB)
Norrtåg AB
Org. nr 769622-5189
joakim.berg@norrtag.se
+46702395460
Signerade 2024-02-23 12:49:11 CET (+0100)

Jonny Lundin (JL)
Personnummer 7103297839
jonny.lundin@rvn.se

Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Nils Jonny Lundin"
Signerade 2024-02-23 13:00:49 CET (+0100)

Anders Öberg (AÖ)
Personnummer 196406298999
anders.oberg@norrbotten.se

Namnet som returnerades från svenskt BankID var "ANDERS ÖBERG"
Signerade 2024-02-23 15:24:54 CET (+0100)

Rickard Carstedt (RC)
Personnummer 197408306996
rickard.carstedt@regionvasterbotten.se

Namnet som returnerades från svenskt BankID var "RICHARD CARSTEDT"
Signerade 2024-02-23 15:13:06 CET (+0100)

Verifikat

Transaktion 09222115557511384382

Jenny Sellsve (JS)
Personnummer 199102065027
jenny.sellsve@regionjh.se



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Jenny Margareta Linnéa Sellsve"
Signerade 2024-02-24 09:57:38 CET (+0100)

Robert Thunfors (RT)
Personnummer 8708137917
robert.thunfors@sjukvardspartiet.se



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Nils Robert Thunfors Lundberg"
Signerade 2024-02-27 00:48:12 CET (+0100)

Helena Ölund (HÖ)
Personnummer 196102238943
helena.olund@norrbotten.se



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "HELENA ÖLUND"
Signerade 2024-02-23 13:30:57 CET (+0100)

Thommy Bäckström (TB)
Personnummer 5302098990
thommy.backstrom@gmail.com



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Thommy Bäckström"
Signerade 2024-02-24 11:30:05 CET (+0100)

Catarina Espmark (CE)
Personnummer 6401137861
catarina.espmark@regionjh.se



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Ingrid Catarina Espmark"
Signerade 2024-03-04 11:57:30 CET (+0100)

Benjamin Henriksson (BH)
KPMG
Personnummer 198604228596
benjamin.henriksson@kpmg.se



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "BENJAMIN HENRIKSSON"
Signerade 2024-03-11 12:14:17 CET (+0100)



Verifikat

Transaktion 09222115557511384382

Detta verifikat är utfärdat av Scrive. Information i kursiv stil är säkert verifierad av Scrive. Se de dolda bilagorna för mer information/bevis om detta dokument. Använd en PDF-läsare som t ex Adobe Reader som kan visa dolda bilagor för att se bilagorna. Observera att om dokumentet skrivs ut kan inte integriteten i papperskopian bevisas enligt nedan och att en vanlig papperutskrift saknar innehållet i de dolda bilagorna. Den digitala signaturen (elektroniska förseglingen) säkerställer att integriteten av detta dokument, inklusive de dolda bilagorna, kan bevisas matematiskt och oberoende av Scrive. För er bekvämlighet tillhandahåller Scrive även en tjänst för att kontrollera dokumentets integritet automatiskt på: https://scrive.com/verify

NORRTÅG

I SAMARBETE MED VY



Kvalitetsrapport Ekonomi 2023

Ekonomiskt utfall 2023

Utfall är analyserat utifrån omarbetad budget 2023, prognos 2023.

Trafikkostnad 5 960 kkr lägre än prognos

Den totala trafikkostnaden uppgår till 489 051 kkr jämfört med prognos 495 011 kkr, en avvikelse på -5 960 kkr.

Banavgifter är 2 146 lägre än prognos med anledning av planerade banarbeten men också inställd trafik pga infrastrukturproblem och därmed minskad tågtrafik. Med anledning av ovanstående har nedsättning av operatörsersättning och viten skett då tågtrafiken har kunnat genomföras vilket gör att avvikelsen är 1 674 kkr lägre än prognos. Samtidigt har kostnaden för tågersättningsbussar ökat med 4 456 kkr. Nedläggningen av dieseltåget till Lycksele har medfört att bolaget har tagit en tur bussersättning fram till september 3 369 kkr, enligt överenskommelse, vilket inte var prognosticerat. Övrig avvikelse är hänförlig till inställd trafik pga av olyckor där operatören inte har någon rådighet, tex stormen Hans, urspårningar av arbetsfordon, annat järnvägsföretag spärrar linjen,

Trafikverket har debiterat för tillkommande elkostnad för 2022, som avser ursprungsgarantier med 1 600 kkr. Utfallet på elpriserna har varit avvikande jämfört med prognos, vilket medför en total avvikelse på -6 521kkr. Tekniskt underhåll som Norrtåg som uthyrare ansvarar för och andra tekniska förbättringar vi gjort på fordonen medför en avvikelse på 4 454 kr.

Den prognosticerade ökade fordonshyran som AB Transitio varslat om kommer först 2024. Samtliga hyror har ökat from januari 2024 med 13,6 msek.

Kostnad bolagsförvaltning, 16 057 kkr

Bolagsförvaltning ligger lägre än prognos med 2 754 kkr, lägre konsultkostnader för förstudie fordonsanskaffning och lägre upphandlingskostnader är den stora avvikelsen. Finansiella intäkter hänförlig till bankränta för avsatta medel på räntekonto.

Intäkter	Utfall	Prognos 2023	*Avvikelse*
Statlig medfinansiering	91 704	92 100	*-396*
SJ uteblivna avgångar	2 922		*2 922*
Regionens medfinansiering	237 400	241 722	*-4 322*
Biljettförsäljning	171 635	180 000	*-8 365*
Summa intäkter	**503 661**	**513 822**	***-10 161***
Banavgifter	-33 819	-35 965	*2 146*
Trafikavtal	-289 394	-291 068	*1 674*
Drift el	-5 533	-12 054	*6 521*
Fordonshyra	-114 700	-119 100	*4 400*
Verkstadsdepå	-16 611	-16 150	*-461*
Tekniskt underhåll	-12 512	-8 058	*-4 454*
Försäljningomkostnad	-4 925	-5 516	*592*
Bussersättning	-11 556	-7 100	*-4 456*
Summa Trafikkostnad	**-489 051**	**-495 011**	***5 960***
Bolagsförvaltning och adm.	-16 057	-18 811	*2 754*
Resultat före finansiellt nett	**-1 446**	**0**	***0***
Finansiellt netto	1 446	0	*1 446*
Resultat	**0**	**0**	

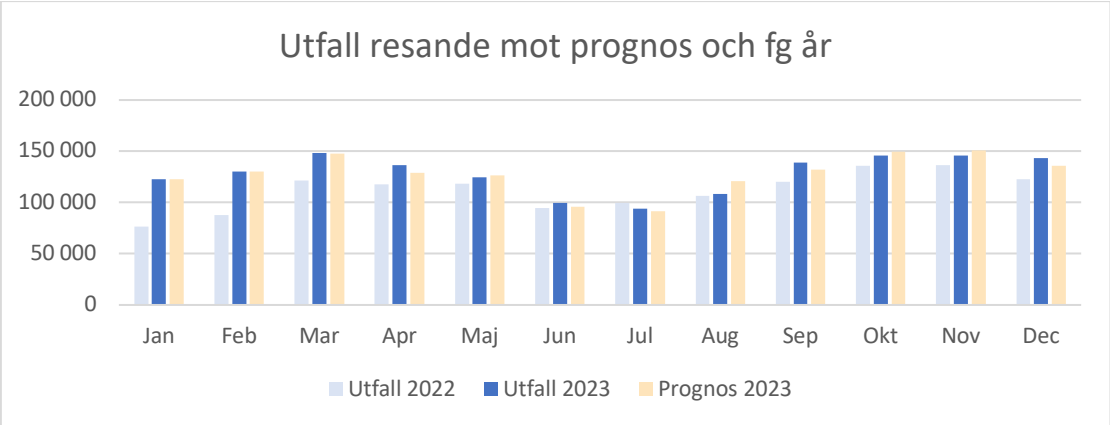
Resultaträkning per 2023-08-31

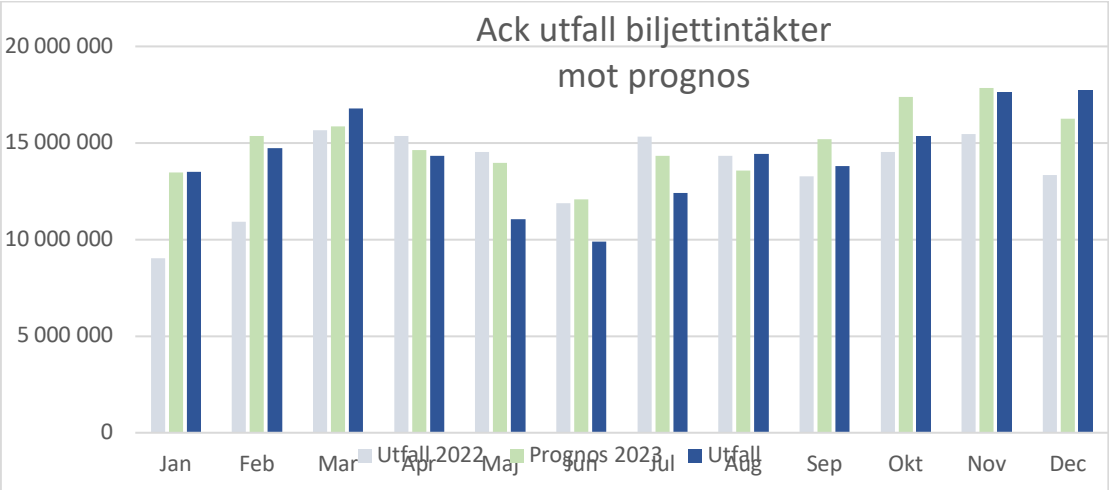
Finansiering

Resande och biljettintäkter

Den fortsatta resandeutvecklingen är i samklang med de prognosticerade nivåerna men vi ligger något under prognosticerad nivå för biljettintäkterna. Som ett led att utveckla resandet på längre sikt har Norrtåg ökat utbudet med dynamisk prissättning, dvs att sänka priserna på ej attraktiva avgångar och om resenären köper biljett med längre framförhållning. Samtidigt har Norrtåg möjliggjort helt ombokningsbara biljetter för att stimulera resandet.

Den fördröjning som Trafikverket har att meddela banarbeten har gjort att Norrtåg har haft svårigheter att släppa tågbiljetter, vilket syns i utfallet av resandet under sommaren. Norrtåg har tappat det långväga resandet och därmed stora intäktstapp. Samtidigt har det ostadiga vädret under sommaren har minskat inhemsk turism och stormen Hans i augusti medförde stängda banor och minskat utbud av tågresor till följd av infrastrukturstörningar. Från mitten av augusti är alla tågbiljetter släpptes för försäljning med god framförhållning för dels höstens resor och julresorna. Den 1 november gjordes en prishöjning utifrån den översyn av kilometerpris.





Totalt är resandet i stort på samma nivåer men intäkterna ligger 8 365 kkr sämre än prognos. Den största andelen är kopplat till sommarhalvåre

t.

Statlig och regional medfinansiering

Den statliga medfinansiering har ökat med 2 922 kkr under året till följd av Botniabaneavtalet där SJ inte trafikerat fullt ut och därTrafikverket har ” köpt” avgångar av Norrtåg.

Total medfinansiering för regionerna, uppgår till 237 400 kkr , en nivå som är lägre än prognos med -4 321kkr.

Regionens medfinansiering	Utfall	Prognos	Avvikelse
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	80 264	82 557	-2 293
Region Jämtland Härjedelen	39 791	40 472	-680
Region Västerbotten	68 099	68 751	-652
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	49 246	49 942	-696
	237 400	241 722	-4 321

Utestående skuld till ägarna per 2023-12-31

Bolagets skuld till ägarna per 2023-12-31 uppgår till 90 146 kkr, varav 85 825 6 kkr avser driftsanslag för tertial 1 2024.

	IB	Driftsanslag 2023	Med-finansiering 2023	Hyres-korrigering	Driftsanslag 2024	Återbet	UB
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-35 855	-82 557	80 264	111	-29 776	35 855	-31 959
Region Jämtland Härjedelen	-15 788	-40 472	39 791	-938	-14 155	15 788	-15 772
Region Västerbotten	-29 440	-68 751	68 099	423	-24 356	29 440	-24 586
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-15 848	-49 942	49 246	404	-17 538	15 848	-17 830
	-96 931	-241 722	237 400	0	-85 825	96 931	**-90 147**

Uppföljning av bolagets kommunala ändamål och befogenheter 2023

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

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

Bolagets uppfyllande av det kommunala ändamålet

Det ***kommunala ändamålet*** med bolagets verksamhet är att för Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län bedriva persontrafik med tåg på dag i respektive län (regional) och mellan länen och mellan länen och angränsande län (interregional) enligt överenskommelse med staten.

Föremålet för bolagets verksamhet är att, utan vinstsyfte, bedriva persontrafik med tåg inom och i anslutning till de fyra nordligaste länen, jämte därmed förenlig verksamhet.

Uppföljningen presenteras del för del i bilaga 1, ”Ändamålet med bolagets verksamhet enligt gällande bolagsordning och ägardirektiv”

Bolagets uppfyllande av de kommunala befogenheterna

Lokaliseringsprincipen - innebär för Norrtåg att vi bara ska bedriva regional tågtrafik inom och mellan de fyra nordligaste länen. Norrtåg trafikerar idag från Sundsvall i Västernorrland till Storlien i Jämtland, Haparanda och Kiruna i Norrbotten. Norrtåg säljer biljetter internationellt till trafik utanför Norrtågs område men då via distribution och ej egna biljetter.

Likställighetsprincipen – innebär för Norrtåg att grunden för prissättning ska vara densamma. Prissättningen utgår från en fastställd kilometertaxa. Variationer i priser bygger på variationer i kvalité, utbud, ålder, produkttyp och tidpunkt för köp av biljett, ej vem eller varifrån resenären kommer.

Under 2023 har beräkningsgrunden för prissättning uppdaterats för samtliga relationer för att bättre spegla faktiskt utbud. Bland annat har grundtaxan för sträckan Sundsvall-Örnsköldsvik och Luleå-Kiruna justerats ned och Örnsköldsvik-Umeå och Umeå-Luleå justerats upp utifrån förändringar i utbudet.

Självkostnadsprincipen – innebär att Norrtågs taxor inte ska övergå kostnaden för att bedriva trafiken. Kostnadstäckningsgraden av biljettintäkter uppgår 2023 till 38 procent, en procentuell ökning med 2 procent jämfört med föregående år.

Norrtågs driftsanslag från respektive ägare motsvarar de faktiska kostnaderna bolaget har för trafiken och bolagets övergripande administration, efter avdrag för statliga anslag och biljettintäkter. Medfinansiering från respektive ägare beräknas utifrån fastställd modell i konsortialavtalet.

Bolagets har med hänvisning till ovanstående uppfyllt det kommunala ändamålet och beaktat de kommunala befogenheterna.

Analysen gjordes utifrån:
1. Bolagsordning samt ägardirektiv
2. Arbetet med verksamhetsplan och mål för 2023
3. Grundprinciper för de kommunala befogenheterna

Bilaga 1 Ändamålet med bolagets verksamhet enligt gällande bolagsordning och ägardirektiv

Uppdrag i ägardirektiv/bolags-ordning	Kommentarer/avvikelser
1.1 Bolaget skall för ägarna bedriva persontrafik med tåg på dag i respektive län (regional) samt mellan länen och angränsande län enligt överenskommelse med staten/Trafikverket.	
Bolaget har lämnat trafikbeställning till operatör enligt RKM trafikbeställningar. Förändringar i trafik som har inkommit från regioner under året har genomförts tillsammans med operatör. Tidtabellsamråd har hållits med Trafikverket enligt Samverkansavtal.	
1.2 Bolaget skall arbeta i enlighet med avtalet tecknat med Trafikverket om utvecklingsprojekt Norrtåg.	
Bolaget har fortlöpande lämnat information till Trafikverket med anledning av omförhandling av avtal med operatören. Tidtabellsamråd har genomförts. Bolaget har lämnat slutredovisning för resande och ekonomi för 2022. Reglering av mellanhavande har skett under året. Tidtabellsamråd har hållits med Trafikverket för att säkerställa att kommande tidtabell uppfyller kraven för medfinansiering, som utgår från Trafikverkets tillgänglighetsmodell och mål. Budget för 2024 har lämnats till Trafikverket i enlighet med Samverkansavtal.	
1.3 Bolaget skall årligen fastställa en trafikbeställning. Trafikåret är ca 15 december-15 december.	
Bolaget har i samråd med RKM, regionen och kommuner lämnat en trafikbeställning till operatören för T24. Den nya tidtabellen började gälla den 10 december 2023. Arbetet med tågplan 2025 har påbörjats under hösten 2023 i enlighet med en särskild projektplan för tidtabellsprocessen som tagits fram i samråd med operatör och RKMer.	
1.4 Genom samverkan med ägarna planera, samordna och upphandla persontrafik med tåg med hög kundtillfredsställelse.	
Bolaget har förannonserat om kommande upphandling enligt gällande regler i december 2022 för inledande av upphandling i slutet av 2023. SIU genomfördes i maj 2023. Upphandlingen gäller för trafik med start december 2025. I nuvarande avtal finns krav genomförande av Nöjdkunhetsindex och lägsta tillåtna nivåer. Inriktningsbeslut för upphandlingen har hanterats på styrelsemöte och därefter har ägare och delfinansiärer informerats. Ägare och delfinansiärer har även via månatliga avstämningsmöten beretts möjligheten att ta ställning till om det finns särskilda frågor som bör hanteras inför eller i upphandlingen.	
1.5 Bolaget skall erbjuda en rationell och effektiv persontrafik med tåg.	
Bolaget har, i sin verksamhetsplan, mål för trafikvalitet som är i linje med det nationella målen om 95 procents punktlighet och regularitet. Verksamheten når inte upp till målen för punktligheten eller regulariteten, väderförhållande, infrastrukturen står för en stor andel av merförseningar och den operatörsberoende punktlighet är enligt målen. Bolaget har i särskilt projekt, verkat för ökad trafikkvalitet, tillsammans med RKM Norrbotten och Trafikverket. Arbetet fortsätter under 2024.	
1.6 Bolaget skall svara för att regionens invånare erbjuds en attraktiv persontrafik med tåg med hög tillgänglighet och standard. Regelbundna resor för pendling mellan i de Regionala trafikförsörjningsprogrammen utpekade orter är viktiga att tillgodose.	
Bolaget arbetar med en trafikeringsplan för kommande år och på lång sikt för att se behovet av fordons-och depåkapacitet på längre sikt är Norrbotniabanan är klar för trafik. Dialog har genomförts med regionerna, kommuner och RKM.	
1.7 Trafikutbudet skall, i dialog med ägarna, samordnas med den övriga interregionala trafiken.	
Tågplanen har tagits fram dels till regionernas önskemål, dels tagit höjd för den tunga underhållet och upprustningar av fordonen som ska göras under kommande år. Tidtabellen presenteras tidigt under året för RKM och länstrafikbolag för att kunna anpassa busstidtabeller. Inför upphandling har bolaget har tillsammans med regionerna tagit fram en trafikbeställning för tiden trafikåren 2025-2035.	

1.8 Bolaget skall utveckla ett väl fungerande samarbete med ägarna och trafikentreprenörerna varvid kompetensen hos dessa skall tillvaratas.
Bolaget, ägare och delfinansiärer har tillskapat ett nytt månatligt forum där aktuella frågor kan diskuteras. Fokus på dessa återkommande möten är samordning och hantering av frågor och beslutsprocesser. Bolaget har även, via styrelsen och vd, haft särskild avstämning och information till ägarna via regionstyrelsens ordförande hos respektive ägare, genomfört två ägarråd under året och presenterat verksamheten för samtliga regionala utvecklingsnämnder, regionstyrelser och direktioner.
1.9 Att årligen redovisa till ägarna resandeutvecklingen samt uppföljning i enlighet med avtalet tecknat med Trafikverket (fd Rikstrafiken) om utvecklingsprojektet i Norrtåg.
Bolaget lämnar en kvalitetsrapport varje kvartal/tertial och förvaltningsberättelse där det framgår kvalitetssiffror och måltal. Vidare har bolaget återkommande samverkansmöte i olika former med resp. region samt möten med Trafikverket och Norges motsvarighet.
1.10 Bolaget ska i möjligaste mån eftersträva upphandling med incitament/nettoavtal för trafikföretagen.
Bolaget har förberett en upphandling med produktionsavtal som grund utifrån genomförd dialog med marknadens parter (SIU). Ägare och delfinansiärer har informerats om förändringen av avtalsform, från tjänstekoncession till bruttoavtal.
Informationskrav enligt bolagsordning och ägardirektiv: **Årsredovisning** Utöver krav i aktiebolags- och bokföringslag gäller att bolagets årsredovisning/bokslut samordnas med delägarnas rapporteringskrav. **Delårsrapporter** Bolaget ska redovisa kvartalsrapporter till ägarna. Rapporterna ska innehålla prognos för helårsresultat. **Övrigt** Delägarna och delfinansiär, de s.k. parterna har rätt att ta del av bolagets handlingar och räkenskaper samt i övrigt inspektera bolaget och dess verksamhet. Detta gäller dock endast i den mån hinder inte möter på grund av författningsreglerad sekretess. Parterna har rätt att använda revisor eller annat biträde vid granskning enligt punkten 10 i konsortialavtalet. **Bolaget skall årligen inbjuda parterna till informationsmöten.**
Kvalitetsrapporter för trafik och ekonomi lämnas kvartal/tertialvis. Avstämning med resp. ägare avseende medfinansiering och andra avräkningar görs vid varje periodbokslut. Ägarråd har hållits under året.

Bilaga 2 Måluppfyllelse för 2023 enligt fastställda mål i verksamhetsplan

Målområde	**2023 Utfall**	**2023 Måltal**
Trafik och kvalitet		
Regularitet*	97 %	95 %
Punktlighet*	98 %	95 %
Resenär och marknad		
NKI Helhetsintryck	91 % nöjda resenärer	90 % nöjda resenärer
Beläggningsgrad	35 %	40 %
Resandeutveckling (borträknat pandemieffekt jan-mar 2022)	+6 %	+5 % jämfört med 2022
Känna till varumärket (91 procent 2019)	93 %	98 %
Känna för/ha en åsikt om varumärket (49 procent 2019)	63 %	72 %
Positivt inställda till varumärket (36 procent 2019)	54 %	55 %
Fordon – Säkerställa att fordonen underhåll efterlevs enligt underhållsplan samt att avhjälpande underhåll på skador sker inom skälig tid		
Stoppande skador ska avhjälpas så att fordonet kan tas i trafik inom två dagar	Reservdelsbrister har medfört långa avställningstider	Nivåer enligt avtal†
Månadsvis uppföljning av äldre skador på fordonen – antalet öppna skador rapporterade i Ford äldre än 30 dagar (skadebalans) får per avstämningstidpunkten inte överskrida avtalade gränsvärden	Ligger inom rimliga nivåer enligt avtal - Godkänt	Nivåer enligt avtal†
Eftersläpande förebyggande underhåll ska inte förekomma på fordonsflottorna	Efterföljs - Godkänt	Nivåer enligt avtal†
Finansiering, styrning och ekonomi		
Intäkter från biljettförsäljning	+6 % jmf 2023	+10 % jmf 2022
God ekonomisk hushållning	Medfinansiering är lägre än budgeterad nivå	Medfinansiering är lägre än budgeterad nivå

* Målsättning utifrån trafikpåverkande händelser som operatören styr över

† Nivåer enligt *Trafikavtal tågtrafik 2022, Bilaga 2.2 Fordon*

Årligt fastställda styrande dokument

Styrande dokument	**Datum för fastställande**
Verksamhetsplan inkl finansiella mål 2023	2022-11-11
Internkontrollplan för 2023	2022-11-11
Uppdaterad Riskananlys	2022-11-11
Uppföljning verksamhetsplan och internkontrollplan 2023	2023-11-17
Årsredovisning för 2023	Planerat 2024-02-12

	Dokumentnamn	Dokumentnummer	Fastställd	Version	Sid
NORRTÅG	Internkontrollplan			1.3	1(4)
	2024-01-23	Upprättad av Ekonomichef Garpefjäll	Godkänd av Joakim Berg		

Arbetet med intern kontroll syftar till att proaktivt säkerställa att verksamheten, i enlighet med ägardirektiv och vad styrelsen beslutar samt att;

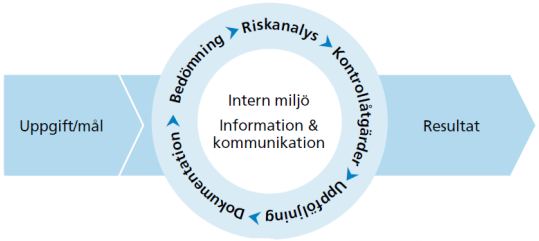
- verksamheten uppfyller fastställda mål
- Når långsiktig varaktighet och hållbarhet
- Att verksamheten bedrivs andamålsenligt, säkert och effektigt
- Att verksamheten efterlever tillämpliga lagar, regler, beslut, föreskrifter, avtal, styrande dokument med mera
- Har en tillförligtlig rapportering och information

Intern kontroll påverkar alla delar av organisationen och är inte begränsad till uppföljning av ekonomi. Den kan ses som en del av verksamheten, närmare bestämt en del av systemet för styrning och ledning. Uppföljning av intern kontroll ska omfatta riskbedömningar för organisationens verksamhet, uppföljning av mål, utarbetandet av lämpliga arbetsrutiner och hjälpmedel samt kontroll i efterhand av att rutiner följs.

Denna internkontrollplan grundstruktur utgår ifrån att;

- Identifiera riskområden och risker
- Identifiera styrdokument
- Bedömning av nivåer på sannolikhet, konsekvens samt riskfaktor
- Ansvarig samt tidsplan

Norrtågs internkontrollplan kan illustreras enligt följande



Kommenterad [JB1]: Bra. La till några saker markerat i gult. Ska vi ta detta som en övning och genomgång med alla sen? Så får vi en gemensam bedömning innan vi lämnar till styrelsen…

Kommenterad [AG2R1]: Uppdaterad med några punkter - läs och begrunda

Det pågår en stegvis förändringsresa för organisationen Norrtåg att säkra en korrekt värdering av bolagets förmåga att organisera utifrån det nya trafikavtalet som börjar i december 2025 som är ett rent produktionsavtal. Syftet är att mer i detalj tydliggöra och konkretisera verksamhetsplanen utifrån av bolaget kommer att äga trafikeringsavtalet med Trafikverket, ansvara för marknadsfrågor och biljettdistribution i sin helhet och utarbeta en ny process runt betallösningar, likviditetsflöden och både en kort- och långsiktig marknadsutveckling . I detta arbetat ingår att etablera en huvudprocesskarta som är grunden för denna förändringsresa mot ett tydligare processorienterat arbetssätt. Det krävs en utvecklad ansats som bland annat inkluderar en grundlig genomgång av verksamhetens processer, utarbeta måltal som bygger på det trafikavtal som börjar gälla from 2025-12-14, på samtliga nivåer, identifiera risker, kontroller, åtgärder och uppföljning av kontroller och åtgärder.

1) Sannolikhetsbedömning

1 - Väldigt låg
2 - Låg
3 - Medelhög
4 - Stor
5 - Mycket stor

2) Konsekvensbedömning

1 - Väldigt små
2 - Små
3 - Medelhöga
4 - Stora
5 - Mycket stora

Risknivå (produkten av sannolikhet och konsekvens)

1 - 5	Väldigt liten risk
6 - 10	Liten risk
11 - 15	Medelhög risk
16 - 20	Stor risk
21 - 25	Mycket stor risk

Riskbedömning 1=låg 5=hög

Riskområden	Riskbeskrivning	Sanno-likhet	Konse-kvens	Risk-faktor	Konsekvensbeskrivning	Planerade Kontroller och återrapportering
Robusthet i trafik	Brist för omfattande störningar i trafikleveransen	3	3	9	Minskar attraktivitet med effekter på varumärke och resande. Minskade intäkter	✓ Uppföljning av nya rutiner för efterlevnad robust trafik ✓ Särskild utvärdering tillsammans med operatören i maj månad ✓ Återrapportering till styrelsen
Obsoleta reservdelar	Uppföljning av reservdelsförsörjning och försenade tidsplaner på Midlife på fordonstypen Regina	3	4	12	Kvalitetsbrister i trafiken, produktionsproblem och ökade merkostnader på sikt	✓ Månadsvisa uppföljning tillsammans med Transitio och operatör ✓ Genomlysning av livstidsförlängning och säkra reservdelsförsörjning hösten 2024
Efterlevnad av tilläggsavtal mot operatör	Säkerställa att skapa incitament för att operatören ska ha en robust trafik med hög punktlighet för att öka resandet och förtroendet för Norrtåg	3	4	12	En sämre robusthet som minskar förtroende för Norrtåg och minskar resandet	✓ Månadsvis uppföljning av viten och nedsättning ✓ Återrapportering av storleken av nedsättning av operatörsers och viten tertialvis till styrelsen
Risk för intäktsbortfall	Säkerställa hög tillgänglighet vid olika försäljningskanaler för att köpa resor och visering av färdbevis pga nytt blijettsystem	2	5	10	Risk för att minskade intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt.	✓ Säkerställa betalningsflöden och intäktsflöden i september månad utifrån nya biljettsystemet ✓ Återrapportering vid tertialrapportering
IT-Säkerhet	En hög IT- och informationssäkerhet i syfte att adekvat skydda och säkra den samhällsviktiga kollektivtrafiken.	4	5	20	Ett dataintrång kan skapa problem med underhåll av fordon men även möjlighet för resenärer att söka trafikinformation och köpa biljetter	✓ Revision hos operatören om efterlevnad av styrande dokument våren 2024 ✓ GDPRi efterlevnad hos Norrtåg mha extern part hösten 2024
Finansering, styrning och ekonomi	Uppföljning av att inköpsreglemente efterföljs	2	3	6	Minskad konkurrensutsatt upphandlingar Ökade kostnader	✓ Stickprovsmässigt uppföljning av ett urval av större inköp av konsulttjänster avseende

						beloppsgränser och ack inköp retroaktivt 12 månader ✓ Årsvis uppföljning till VD
	Uppföljning av attestregelverk och kommentarer från extern revision	2	2	4	Att kostnader godkänns utan avtal och av ej behörig person.	✓ 20 stickprovsmässiga kontroller av hela kedjan runt attest ✓ Uppföljning av att behöriga attestkort finns hos budgetansvariga ✓ Säkerställa att attestkedjan finns implementerad i affärssystem
	Efterlevnad av ett väl fungerande avtalsregister	1	5	5	Säkerställa att vi har en avtalsrelation med leverantörer och efterlevnad av inköpsreglemetet	✓ Uppföljning av avtalsregister och gallring av avtal. ✓ Genomförande av nytt avtalsregister