

# Norrtåg AB

Organisationsnummer 556758-3496

## ÅRSREDOVISNING FÖR RÄKENSKAPSÅR 2022

**Styrelsen och verkställande direktören för Norrtåg AB får härmed avge följande årsredovisning för räkenskapsåret 2022-01-01 – 2022-12-31.**

### FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

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

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

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

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 regionerna 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. Frekvensen att styrelsemötena är kopplat till den förhandling som bolaget hade med operatören Vy Tåg AB, med anledning av att Vy Tåg, i december 2021, begärde omförhandling av avtalet.

# Viktiga händelser under 2022

## Omförhandling av trafikavtal

Vy Tåg inkom den 16 december 2021 med en begäran om förhandling av avtalet med hänvisning om väsentligt förändrade förhållanden med anledning av pandemin. Förhandlingarna pågick under tiden januari till april med kontinuerlig förankring hos ägarna och regionerna. Efter slutförda förhandlingar beslutade Norrtågs styrelse den 1 maj att uppdra åt styrelseordförande och VD att teckna trafikavtal med operatören VY Tåg AB. Efter godkännande av årsstämman trädde det nya avtalet i kraft för avtalstiden 2022-06-01-2025-12-13. Det omförhandlade avtalet ersätter det nuvarande trafikavtalet. Strukturen i avtalet är i stort oförändrad. Utfästelser i ursprungligt anbud och parternas åtaganden i det nuvarande avtalet som fortsatt är relevanta består. Den moderbolagsborgen som Norges Statsbaner AS lämnade 2015 ersätts av en ny moderbolagsborgen från VY-gruppen AS (som är samma juridiska person). Den mest väsentliga förändringen är bestämmelserna om biljettintäkter och giltiga färdbevis. Norrtåg äger i det nya avtalet, rätt till samtliga biljettintäkter och råder också över vilka färdbevis och priser som ska gälla i trafiken. Vy Tåg utför tågtrafik på uppdrag av Norrtåg och ska för Norrtågs räkning även bedriva marknadsarbetet, och informera resenärer och allmänhet om Norrtågs erbjudande.

## Stark återhämtning av resande efter pandemin och ändrade resvanor

Under 2019 gjorde Norrtåg AB sitt bästa år någonsin. Det var ett år då populärkulturen debatterade klimatpåverkan flitigt och flygskam blev ett etablerat begrepp. Ett stort antal företag och organisationer började ställa konkreta krav internt och externt på hållbart resande. I och med pandemin sjönk resandet av förklarliga skäl rejält, men när restriktionerna lättade under början februari månad 2022 återhämtade sig resandet snabbt. Det totala resandet 2022 uppgår till 1 335 tusen resor vilket är 8 % lägre jämfört med 2019 års resande, där de två första månaderna 2022 fortfarande var påverkade av restriktioner med anledning av pandemin. Den största återhämtningen har varit på Botniabanan och resande till/från Norrbotten.

Vi ser ändrade resvanor och efterfrågan på nya produkter under året. Resenären som åker fem dagar i veckan till arbetet har minskat då många arbetsgivare godkänner hybridlösningar, dvs möjligheten att jobba hemifrån några dagar i veckan. Det säljs mer enkelbiljetter och färre pendlarkort. Samtidigt är det fler som anger resor till och från arbetet som reseanledning än tidigare. Vidare ser vi minskat resande med företagskort vilket också är en effekt av digitala möten som växte sig starkt under pandemin. Fritidsresande ökade kraftigt under sommarmånaderna. Under tidigare sommarmånader brukar resandet gå ner under semestertider, men under juli gjordes över 100 000 resor, vilket är en ökning med sju procent mot tidigare rekordåret 2019.

## Övervägande positivt resultat hos Norrtågs resenärer i årlig kundundersökning

Trafikverket genomför årligen undersökningar för att utvärdera upphandlad trafik. Årets undersökning genomfördes under oktober. Helhetsbetyget visar att 85 procent av Norrtågs resenärer är nöjda med sin resa. Två sträckor utmärker sig lite extra, Luleå–Haparanda och Sundsvall–Storlien, där hela 92 procent av omdömena är positiva.

Norrtåg har bland annat fått toppbetyg för tryggheten ombord, serviceinriktad personal, att tågen är i tid och tydlig information på tågen och terminalerna. När det gäller saker att förbättra rör det sig om bland annat bistroutbudet och kvaliteten ombord.

### Arbetet med Tågstrategin är i sin slutfas

Norrtåg AB har under året fortsatt arbetet med tågstrategin. Grundtanken för utredningen är att beskriva de politiska handlingsalternativen för tågtrafikens utveckling och att skapa en beredskap för olika former av resande- och trafikutvecklingsscenarier. Utredningen ska belysa de olika trafikstråkens förutsättningar och möjligheter. En förankringsdialog har kontinuerligt skett med regionerna. Under 2023 kommer arbetet med en fordonsstrategi påbörjas. En utredning av framtida fordonsförsörjning och underhållsinfrastruktur ska utredas och behov utifrån framtida trafikering och ersättning av gamla fordon där teknisk livslängd utgår under närmaste 10 års perioden. Framtida fordonsstandard ska utredas avseende till exempel komfortkrav, vinterfunktionalitet, hastighet samt livscykelkostnaden.

### Norrtågs bidrag till förbättrad miljö och minskad klimatpåverkan

Att få så många som möjligt att välja tåget i stället för bil eller flyg är vårt viktigaste miljöarbete. Tågresor ger minimala utsläpp av koldioxid då våra tåg drivs av förnybar el, huvudsakligen från vattenkraft, vilket även bidrar till låga utsläpp av växthusgaser jämfört med andra trafikslag. Genom att möjliggöra en hög punktlighet och regularitet minskar vi behovet av ersättningstrafik i form av buss och taxi, vilket säkerställer ett miljövänligt resande.

Norrtågstrafiken har möjliggjort mer miljövänliga persontransporter. Resvaneundersökningen var en del i utvärderingen av Norrtågsförsöket som bolaget ska ta fram på uppdrag av riksdagen. 2019 års utvärdering konstaterar att trafiken har bidragit till regionförstoring i enlighet med riksdagens intentioner när Norrtågsförsöket inrättades. Även omfattande samhällsvinster har uppnåtts, i form av minskade utsläpp av skadliga partiklar, kraftigt minskat utsläpp av koldioxid och minskade kostnader för olyckor med mera. Den snabba återhämtningen efter pandemin visar att tåget fortsatt spelar en stor roll i omställningen av hela samhället i en hållbar riktning.

Totalt uppgår samhällsvinsten till 35 miljoner kronor per år, baserat på 30 000 ton i minskade koldioxidutsläpp. Detta kan jämföras med utsläppen från nära 15 000 personbilar på ett år. Med det nya kalkylvärdet för koldioxidutsläpp ökar samhällsnyttan med Norrtågstrafiken till 210 miljoner per år (ASEK Kalkylvärde från april 2020, 7 kr/ton CO<sub>2</sub>).

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

## 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 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 T23. 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/terial där det framgår vilka trafikstörningar det varit och hur det 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 den pågående arbetet med tågstrategin och har återkommande fått rapport om resandeutveckling, kvalitet på trafiken och bolagets utveckling och dess ekonomiska situation. Vidare har bolaget haft återkommande dialog med resp. 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 2022
4. Det kommunala ändamålet
5. Grundprinciper för de kommunala befogenheterna

## Uppföljning av styrelsearbetet samt den interna kontrollen

Styrelsen genomför årligen enkät för att följa upp styrelsearbetet. I enkätresultatet för 2022 kan man konstatera att styrelsearbetet fungerat väl. Sammanfattningsvis är det mycket höga betyg som ges på samtliga frågor. Det har varit ett speciellt år med nya annorlunda arbetsformer för styrelse och bolag med anledning av den förhandling som pågått och fortlöpande förankringsarbete med berörda regioner. I huvudsak har alla möten varit digitala. Det första fysiska mötet ägde rum i september i samband med styrelsens strategi- och styrelsemöte i Örnsköldsvik. Närvaron har varit mycket bra. Styrelsen är nöjd med bilagornas innehåll och presentationerna vid mötena är informativa och tydliga.

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

## Bolagets verksamhetsområden

Bolagets har under 2022 omarbetat verksamhetsplanen för att bättre spegla verksamheten och de förutsättningar som trafikavtalet ger. De verksamhetsområden som bolaget identifierat är Trafik och kvalitet, Resenär och marknad, Fordon och depå samt Finansiering, styrning och Ekonomi.

### Verksamhetsområde Trafik och Kvalitet

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

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 5.59 minuter efter tidtabellen. Detta är det mått som järnvägsbranschen kommit överens om ska användas. Målsättningen är att 95 procent av alla tåg ska vara inom RT + 5min. För 2022 ligger punktligheten hos Norrtåg på 85 procent inom RT+5 min, på samma nivå som 2021. Om vi skulle räkna bort de faktorer som operatören inte har rådighet över så uppgår den operatörsbundna punktligheten uppgår till 97 procent. Störningsminuter kopplat till infrastruktur och olyckor/tillbud är en stor andel av merförseningar 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 merförseningar till en stor del.

Trafikkvalitet följs upp veckovis. Uppföljning sker av inställd trafik och försenade avgångar för att snabbt sätta in rätt åtgärder och reglera operatörsnedsättning i de fall de är erforderliga enligt det nya trafikavtalet.

#### Umeå–Sundsvall

Trafiken på sträckan Sundsvall–Örnsköldsvik–Umeå har trafikerats med nio dubbelturer på vardagar samt helgtrafik. Trafiken har reducerats med en dubbeltur under 2022, 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 taktidtabell som påbörjades i och med tidtabellskiftet i december 2020. Under året främst juni och september har det varit omfattande banarbeten på sträckan vilket betytt bussersättningar för våra resenärer. Punktligheten inom 5 min, RT+5 min uppgår till 90 % och inom 15 min 96 %.

#### Lycksele–Umeå och Vännäs–Umeå

Trafiken Umeå–Lycksele omfattar totalt fyra dubbelturer på vardagar samt helgtrafik Utvecklingen skiljer sig åt beroende på delsträcka. Efter pandemin har resandet inte återhämtat sig som önskat. Återkommande

problem med dieselfordonet har medfört inställda avgångar på dieselsträckan och minskat förtroende för dieselsträckan. Punktligheten uppgår till RT+ 5min på 87 % och inom RT+15, 96 %.

Trafiken mellan Umeå–Vännäs trafikeras med nio dubbelturer på vardagar. Pendlarna på Umeå-Vännäs ligger under normala resandesiffror och vi ser en övergång till buss men framför allt till bil. Punktligheten uppgår inom RT+ 5min till 92 % och inom RT+15 min 98 %.

Under hösten beslutade regionala utvecklingsnämnden i Västerbotten att pausa dieseltågtrafiken för att kunna utveckla eltågstrafik för Hällnäs – Vindeln – Vännäs – Umeå vilket innebär ett kraftigt utökat utbud för denna sträcka. Enlig utredning finns en marknadspotential, som ett förbättrat utbud med tåg kan omsättas i ökat resande, ökad marknadsandel för kollektivtrafiken och därmed ökade intäkter.

Under 2022 påbörjades ett samlat arbete tillsammans med kommunerna för att förbereda en trafikutveckling och öka resandet kraftigt. Samtidigt testas ett särskilt periodkort för att få fler att välja tåget till en del av sina resor till en början.

### **Luleå–Umeå**

Linjen trafikeras med två dubbelturer. Resandet på sträckan är i stora drag kopplat till besökare, veckopendling, studiependling till högskola samt värnpliktsresor. En stor andel av resande är hänförligt till helgen, fredag och söndag och på alla avgångar finns det resenärer som reser vidare norrut eller söderut med andra Norrtågs-linjer eller Nattåg. Under året har resandet överträffat resandesiffrorna från 2019, hela 39 % bättre. Efterfrågan gör att RKM i berörda regioner har beslutat att förtäta med en dubbeltur under vardagar med start i december 2022.

Punktligheten på sträckan uppgår till 73 procent inom 5 min (RT+5min) respektive 85 procent inom 15 min (RT+ 15 min). 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 som andra reseändamål. Resandet uppgår 80 479, vilket är – 6 % jämfört med 2019, dock har en återhämtning skett sista kvartalet.

Marknadspotentialen bedöms vara stor då väginfrastrukturen dras med säkerhetsproblem och restiden med tåg är konkurrenskraftig. Infrastrukturproblem bromsar dock utvecklingstakten främst i de norra delarna av trafiksystemet. Linjen har den lägsta punktligheten, främst beroende på tunga godståg och slitage på infrastruktur och kapacitetsproblem, bland annat på Boden C och på sträckan Luleå–Boden. Punktligheten inom 5 min, RT+5 min uppgår till 73 procent och inom 15 min, 88 procent.

### **Luleå–Boden**

Pendeltåget Boden–Luleå reducerades från sex till tre dubbelturer i samband med att trafiken startade på sträckan Luleå–Haparanda med tre dubbelturer. Utfallet av resandet har sedan trafikstarten varit svagt på sträckan Boden-Luleå vilket medfört att RKM Norrbotten beslutade att from augusti 2022 lägga ned de särskilda pendling avgångar.

### **Haparanda-Luleå**

Sträckan Luleå–Haparanda trafikeras med tre dubbelturer. Utfallet av resandet har sedan trafikstarten varit svagt på sträckan. Antalet resenärer uppgår till cirka 2 300 resenärer per månad. Banan har under året haft stora hastighetsnedsättningar vilket orsakat dålig punktlighet. Punktligheten uppgår till RT+ 5min på 65 procent och inom RT+15, 87 procent. Resande utgörs främst av sällanresenärer och den populäraste avgången är den senare avgången från Haparanda. Tidtabellen har utmaningar men stämmer väl med hur resmönstret generellt ser ut på sträckan.

### **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 mot Norge. Med anledning av fordonsunderhåll på fordonstypen X62 Coradia har en dubbeltur varit inställt mellan Sundsvall–Östersund, vilket har bussersatts. Mittbanan har under de senaste åren haft många och långa tider av banarbeten med delinställda avgångar som följd. Trafikverket har uppgraderat gällande infrastrukturen för att minska restiden på sikt och öka säkerheten. Banarbeten, och ett flertal tillbud och signalfel medför ett flertal merförseningar. Punktligheten uppgår till RT+ 5min på 84 procent och inom RT+15, 94 procent.

Sträckan har fått en ökad konkurrens av annan tågtrafik samtidigt som Norrtåg minskat antalet avgångar. Med neddragningen borträknad är minskningen i nivå med den Norrtågs generella resultat, trots den ökade konkurrensen.

## **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. Norrtåg AB är ytterst ansvarig 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. Bolaget ska därför främst arbeta för att fler ska känna till och känna för Norrtåg. 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.

Biljettintäkter har ökat under 2022 i takt med resandeutvecklingen och uppgår för 2022 på samma nivå som 2019, innan pandemin. Köpmönstret har förändrats sedan 2019. Fler väljer att köpa enkelbiljetter istället för pendlarkort de dagar de reser. Under sommaren genomfördes en större kampanj för att öka resandet bland de som sällan eller aldrig reser med tåg och att öka andelen biljettköp via Norrtågs egna kanaler. Kampanjen innebar halva priset för alla enkelresor som bokades via norrtag.se eller vy.se med kampanjkoden ”SOMMAR”. Kampanjen gav ett ökat resande på ca 10 procent och en motsvarande ökning av köp via egna kanaler. Den dynamiska prissättningen, en prismatchning för att locka fler resenärer med lägre pris på biljetten, om man bokar långt i förväg, startade 1 september och har inneburit att Norrtågs biljetter legat väl i linje med konkurrerande trafik både gällande lägsta- och högsta priser.

Vy Tåg tillhandahåller biljettsystem enligt trafikavtalet, för Norrtågstrafiken. Under hösten 2022 påbörjades arbetet med en övergång till ett nytt biljettsystem under 2023. 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 2023. Det är både ett teknikskifte och samtidigt skapas nya affärsmöjligheter. Vy har upphandlat ett nytt biljettsystem, och arbetet med övergången hösten 2023 fortskrider. Arbetet leds av operatören och sker parallellt och gemensamt med motsvarande process i de fyra nordligaste länen, Samtrafiken och SJ nationellt. Bytet av system ska ske koordinerat under 2023 och 2024. För Norrtågs del kommer det att innebära ökade möjligheter att utveckla utbud och kommunikation med resenärerna, samt en bättre uppföljning.

Parallellt inleds ett arbete med en översyn av prissättning, biljettsystem och beslutsprocesser för Norrtåg inför en upphandling av nytt trafikavtal med start T26. Översynen kommer att inledas under 2023 med en benchmark av arbetet hos närliggande och liknande trafiksystem.

Norrtåg har fattat beslut om att bygga en tillfällig bistro ombord de tre av fordon som saknar bistro och som kommer att färdigställas i början av 2023. Behovet bekräftades av NKI-undersökningen där resenärerna tydligt pekar ut ett behov och förväntan av bistro ombord.

## 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 underhåll. Bolaget ska 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 X52 Regina
- Tre eldrivna motorvagnar X11
- Ett dieseltåg av typ Y31 Itino som trafikerade sträckan Lycksele–Umeå. Trafiken pausades från mitten av december 2022 och fordonet underhandsuthyrs numera via AB Transitio.

Försenade tidsplaner för tungt underhåll och upprustning ger konsekvenser för trafiken.

Upprustningen/tungtunderhåll, Midlife på fordonstypen X52 Regina ska påbörjas först april 2024 för Norrtågs fordon och sista fordonet beräknas vara klart januari 2025. Då har fordonen endast sju år kvar på sin tekniska livslängd. Nu pågår diskussioner inom Transitio att förlänga den tekniska livslängden i och med förseningen av midlife.

Upprustningen på X62 Coradia påbörjades under november månad 2021, vilket betyder att ett fordon är borta 4–6 veckor löpande under 2022/2023. Upprustningen är viktigt för att bibehålla en hög komfort för resenärerna och säkerställa fordonets ekonomiska livslängd. Då bolaget inte har tillgång till något ersättningsfordon för X62 Coradia har det inneburit att trafiken har minskats med ett fordonsomlopp under T22 och första halvan av T23. Det innebär en inställd dubbeltur mellan Umeå–Sundsvall–Östersund dagligen. Denna dubbeltur har delvis trafikerats med tågersättningsbuss, efter samråd med RKM.

Mindre förbättringsprojekt genomförs kontinuerligt på fordonsflottorna, exempelvis framtagandet av ett förstärkt koppelskydd för X62 Coradia samt underhållsoptimeringar för att förenkla och förbättra det förebyggande underhållet på fordonstypen. Arbetet med att säkerställa framtida underhåll på fordonstypen X11 har slutförts under året. Ett projekt initierat av Norrtåg för att säkerställa den tekniska livslängden på fordonen. Vidare har arbete med att bygga om bistro på Reginafordon och foliera om fordonen har påbörjats. Under våren fördjupas arbetet med att kontinuerligt följa upp skadebalanser och eftersläpande underhåll på fordonen och behov av kritiska reservdelar. Varje månad följs nyckeltal upp för att säkerställa att underhållsleverantören följer underhållsintervall och åtgärdar skador på fordon inom avtalad tid.

Intrimning av avisningsanläggningen i multifunktionshallen har genomförts och anläggningen har haft en pålitlig drift sedan slutet av 2022.

## **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.

Arbetet med att säkerställa biljettintäkter, kassaflöde och andra regleringar i och med det nya trafikavtalet har varit av stor fokus under 2022. Dialog med Trafikverket angående finansiering med anledning av övergång från tjänstekoncession till bruttoavtal pågår.

## Ekonomisk rapport

Summa intäkter uppgår till 441 053 kkr, den statliga finansieringen för trafik uppgår till 100 475 kkr och den regionala finansieringen för trafik uppgår till 176 307 kkr, vilket är 67 684 kkr lägre än inbetalt av ägarna och har i årsbokslutet bokförts som skuld till ägarna.

Ekonomiskt sammandrag	2022	2021	2020
Omsättning exkl. driftsbidrag kkr	264 146	218 686	200 282
Resultat efter finansiella poster kkr	23	31	5
Likviditet %	103,84	133,2 %	111,7 %
Soliditet %	0,84	1,24	1,67

### Förändring av eget kapital

2022      2021

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

i ny räkning balanseras

0 kr

## Måluppfyllelse verksamhetsplan

Målområde	2022 Utfall	2022 Måltal
<b>Trafik och kvalitet</b>		
Regularitet*	96 %	95 %
Punktlighet*	95 %	95 %
<b>Resenär och marknad</b>		
NKI Helhetsintryck	85 % nöjda resenärer	90 % nöjda resenärer
Beläggningsgrad	20 %	32 %
Resandeutveckling	92 % av resandet jämfört med basåret 2019	90 % av resandet jämfört med basåret 2019
Känna till varumärket (95 procent 2018)	Utgå	Utgå
Känna för varumärket (55 procent 2018)	Utgå	Utgå
Positivt inställda till varumärket (39 procent 2018)	Utgå	Utgå
<b>Fordon – Säkerställa att fordonen underhåll efterlevs enligt underhållsplan samt att avhjälpande underhåll på skador sker inom skälig tid</b>		
Stoppande skador ska avhjälpas så att fordonet kan tas i trafik inom två dagar	Reservdelsbrister har medfört långa avställningstider	Nivåer enligt avtal <sup>†</sup>
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 <sup>†</sup>
Eftersläpande förebyggande underhåll ska inte förekomma på fordonsflottorna	Efterföljs - Godkänt	Nivåer enligt avtal <sup>†</sup>
<b>Finansiering, styrning och ekonomi</b>		
Intäkter från biljettförsäljning	101 % av 2019 års intäkter	100 % av 2019 års intäkter
God ekonomisk hushållning	Medfinansiering är lägre än budgeterad nivå	Medfinansiering är lägre än budgeterad nivå

\* Målsättning utifrån trafikpåverkande händelser som operatören styr över

<sup>†</sup> Nivåer enligt *Trafikavtal tågtrafik 2022, Bilaga 2.2 Fordon*

**NORRTÅG AB 556758-3496****RESULTATRÄKNING FÖR TIDEN 20220101--20221231 (KKR)**

<b>RÖRELSENS INTÄKTER</b>	Not 1	<b>2022-12-31</b>	<b>2021-12-31</b>
Nettoomsättning,	Not 2	154 691	130 711
Övriga rörelseintäkter	Not 3	109 455	87 975
Driftsbidrag från ägare	Not 4	176 907	190 328
<b>SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER</b>		<b>441 053</b>	<b>409 014</b>
<b>RÖRELSENS KOSTNADER</b>			
Direkta trafik kostnader	Not 5	-424 651	-395 200
Övriga externa kostnader	Not 6	-7 003	-4 892
Personalkostnader	Not 7	-8 839	-8 102
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	Not 8	-768	-867
<b>SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER</b>		<b>-441 260</b>	<b>-409 061</b>
<b>RÖRELSERESULTAT</b>		<b>-207</b>	<b>-47</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Ränteintäkter och liknande resultatposter	Not 9	230	78
Räntekostnader och liknande resultatposter			
<b>Summa resultat från finansiella poster</b>		<b>230</b>	<b>78</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>23</b>	<b>31</b>
Skatt på årets resultat	Not 10	-23	-31
<b>ÅRETS RESULTAT</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

**NORRTÅG AB 556758-3496****BALANSRÄKNING PER 2022-12-31 (KKR)**

<b>TILLGÅNGAR</b>	Not 1	<b>2022-12-31</b>	<b>2021-12-31</b>
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>			
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Inventarier, verktyg och installationer	Not 8	5 039	5 784
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Aktier och andelar	Not 11	60	60
<b>SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>		<b>5 099</b>	<b>5 844</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>			
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		59 793	38 353
Kortfristiga fordringar		19 715	53
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Not 12	20 757	20 652
<b>Summa Kortfristiga fordringar</b>		<b>100 265</b>	<b>59 058</b>
<b>Kassa och bank</b>		<b>133 919</b>	<b>97 036</b>
<b>SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>		<b>234 184</b>	<b>156 094</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>239 283</b>	<b>161 938</b>

**NORRTÅG AB 556758-3496**

<b>SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>	Not 1	<b>2022-12-31</b>	<b>2021-12-31</b>
<b>EGET KAPITAL</b>	Not 13,14		
<b>Bundet eget kapital</b>			
Aktiekapital		2 000	2 000
Reservfond		0	0
<b>Fritt eget kapital</b>			
Balanserat resultat		0	0
Årets resultat		0	0
<b>SUMMA EGET KAPITAL</b>		<b>2 000</b>	<b>2 000</b>
<b>Avsättningar</b>			
Övriga avsättningar	Not 15	11 766	42 761
<b>Summa avsättningar</b>		<b>11 766</b>	<b>42 761</b>
<b>KORTFRISTIGA SKULDER</b>			
Leverantörsskulder		50 771	29 248
Skatteskulder	Not 10	107	112
Skuld aktieägare	Not 16	153 930	34 987
Övriga kortfristiga skulder		340	1 575
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	Not 17	20 368	51 256
<b>SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER</b>		<b>225 516</b>	<b>117 177</b>
<b>SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>		<b>239 283</b>	<b>161 938</b>

## KASSAFLÖDESANALYS

Kassaflödesanalys (KKR)	Not	2021-01-01 2021-12-31	2020-01-01 2020-12-31
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Rörelseresultat		-207	-47
<i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i>			
Avskrivningar		768	867
Årets skattekostnad		-23	-31
Realisationsvinst vid försäljning av inventarier		538	789
Erhållen ränta		230	78
Erlagd ränta			
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>767</b>	<b>867</b>
<i>Förändring av rörelsekapital</i>			
Ökning/Minskning av avsättningar		-30 995	26 761
Ökning/Minskning av fordringar		-41 207	-41 634
Ökning/Minskning av leverantörsskulder		21 523	15 502
Ökning/Minskning av övriga korta skulder		86 816	199
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>36 905</b>	<b>1 696</b>
<b>Investeringsverksamhet</b>			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-23	-659
Försäljning av inventarier			
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-23</b>	<b>-659</b>
<b>Finansieringsverksamhet</b>			
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Ökning/Minskning av likvida medel</b>		<b>36 882</b>	<b>1 037</b>
<b>Likvidamedel vid årets början</b>		<b>97 036</b>	<b>95 998</b>
<b>Likvidamedel vid årets slut</b>		<b>133 919</b>	<b>97 036</b>



## NORRTÅG AB 556758-3496

### 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 hänförliga till trafikavtal och har motsvarande trafik kostnader.

## NORRTÅG AB 556758-3496

### 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.

<b>Not 2 Nettoomsättning</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Fakturerade tåghyror till underhyrestagare	49 176	121 179
Biljettintäkter ack from 2022-06-01	98 309	
Ersättning för resande med RKTM färdbevis	5 306	6 468
Projektintäkter Botniska korridoren	1 900	3 064
<b>Summa nettoomsättning</b>	<b>154 691</b>	<b>130 711</b>

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

<b>Fordonstyp</b>	<b>Antal</b>	<b>Nyttjanderättsavtalet utgång</b>
X52 Regina	6	2025-12-13
X62 Coradia	12	2025-12-13
X11	3	2025-12-13

### Not 3 Övriga rörelseintäkter

Medfinansiering Trafikverket	100 475	85 229
Ersättning för förlorade biljettintäkter Trafikverket	7 579	
Övriga ersättningar och bidrag		20
Vinst avyttring fekaliebil	-	
Vidarefakturerering underhåll fordon	1 401	2 721
Försäkringsersättning		5
<b>Summa övriga rörelseintäkter</b>	<b>109 455</b>	<b>87 975</b>

## NORRTÅG AB 556758-3496

<b>Not 4 Driftsbidrag</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	83 332	67 228
Region Jämtland Härjedalen	41 112	30 285
Länstrafiken i Västerbotten AB	70 215	53 853
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	<u>49 932</u>	<u>39 166</u>
<b>Summa utfakturerat driftbidrag</b>	<b>244 591</b>	<b>190 533</b>
Avräkningsskuld	-67 684	<u>205</u>
<b>Summa intäktsförda driftsbidrag</b>	<b>176 907</b>	<b>190 328</b>

## Not 5 Direkta trafik kostnader

Trafikkostnad operatör	259 663	233 088
El och banavgifter resandetrafik	28 102	26 188
Verkstads hyra och underhåll	15 944	13 979
Fordonshyror	<u>120 942</u>	<u>122 025</u>
<b>Summa trafik kostnad</b>	<b>424 651</b>	<b>395 200</b>

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

<b>Fordonstyp</b>	<b>Antal</b>	<b>Hyresavtalets utgång</b>
X52 Regina	6	2025-12-13
X62 Coradia	12	2025-12-05
X11	3	2025-12-31
Y31 Itino	1	2023-01-31

De framtida hyreskostnaderna fördelar sig enligt följande		<b>Framtida hyresbelopp</b>
	2023	120 000
	2024-2025	<u>346 920</u>
		<b>467 862</b>

## Not 6 Övriga externa kostnader

<b>Ersättning till revisorer</b>		
Revisionsuppdrag	190	175
<b>Summa</b>	<b>190</b>	<b>175</b>

<b>Hyreskostnad lokal</b>		<b>247</b>	<b>259</b>
---------------------------	--	------------	------------

Framtida hyresbelopp	Antal	Hyresavtalets utgång	Framtida hyresbelopp inom ett år	Framtida hyresbelopp
Lokalhyra Skolgatan 76	1	2024-01-31	318	254
Leasing tjänstebil	1	2023-12-27	57	162

## Not 7 Personalkostnader

<b>Fördelning</b>	<b>Medelantalet anställda</b>	
Män	4	4
Kvinnor	<u>3</u>	<u>3</u>
<b>Totalt</b>	<b>7</b>	<b>7</b>

## NORRTÅG AB 556758-3496

	2022	2021
<b>Löner och ersättningar</b>		
Vd och styrelse	1 800	1 854
Övriga anställda	<u>3 693</u>	<u>3 200</u>
<b>Summa löner och ersättningar</b>	<b>5 493</b>	<b>5 054</b>
Sociala avgifter enligt lag och avtal	1 776	1 548
Pensionskostnader (varav Vd 658 kkr)	<u>1 393</u>	<u>1 469</u>
<b>Summa sociala avgifter och pensionskostnader</b>	<b>3 169</b>	<b>3 017</b>
<u>Avtal för högre befattningshavare</u>		
För Vd gäller en ömsesidig uppsägningstid om sex månader samt rätt till avgångsvederlag vid uppsägning från bolagets sida, som motsvarar sex månadslöner. Om verkställande direktör uppbär lön eller ersättning från annan syssla under den tid avgångsvederlaget utgår, skall avgångsvederlaget reduceras med motsvarande summa.		
<b>Not 8 Inventarier, verktyg och datorer</b>		
Ingående anskaffningsvärde	8 441	7 782
Årets investeringar	23	659
Årets utrangering	<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Utgående anskaffningsvärde</b>	<b>8 464</b>	<b>8 441</b>
Ingående avskrivningar enligt plan	-2 657	- 1 790
Årets avskrivningar enligt plan	- 767	- 867
Värdeminskning årets utrangering	<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Utgående avskrivningar enligt plan</b>	<b>-3 424</b>	<b>-2 657</b>
<b>Bokfört värde</b>	<b>5039</b>	<b>5 784</b>
<b>Not 9 Ränteintäkter och liknande resultatposter</b>		
Ränteintäkter	<u>230</u>	<u>78</u>
<b>Summa ränteintäkter</b>	<b>230</b>	<b>78</b>
<b>Not 10 Årets skatt</b>		
Aktuell skatt	-23	-25
Justerad avseende tidigare år	-	- 6
Summa redovisad skatt	<u>-</u>	<u>-</u>
<b>Redovisad resultat före skatt</b>	<b><u>-23</u></b>	<b><u>-31</u></b>
Skatt på redovisad resultat	-5	-6
Skatt på redovisad resultat enligt gällande skattesats (20,6%)	-5	-6
<b>Skatteeffekt av</b>		
Övriga ej avdragsgilla kostnader	- 18	- 19
Ej skattepliktiga intäkter	<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Redovisad skatt</b>	<b>-23</b>	<b>-31</b>
Genomsnittlig effektiv skattesats	20,6 %	21,4 %

## NORRTÅG AB 556758-3496

	2022	2021
<b>Not 11 Aktier och andelar</b>		
Samtrafiken i Sverige AB 30 st aktier	60	60
<b>Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter</b>		
Övriga poster	297	437
Upplupen ersättning för förlorade biljettintäkter RKM	593	
Förutbetalda ersättningar för RKTM färdbevis	22	441
Upplupna intäkter Botniska Korridoren	1 370	1 449
Förutbetalda hyreskostnader kvartal 1	18 475	18 325
<b>Summa förutbetalda kostnader</b>	<b>20 757</b>	<b>20 652</b>
<b>Not 13 Aktiekapital, 2000 aktier, kvotvärde 1 000 kr</b>		
Fördelning av aktierna mellan ägarna		
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	500	500
Region Jämtland Härjedalen	500	500
Länstrafiken i Västerbotten AB	500	500
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	500	500
<b>Summa</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>
<b>Not 14 Förändring av eget kapital</b>		
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
<b>Enligt balansräkning innevarande år</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Not 15 Avsättningar</b>		
Ingående balans	42 761	16 000
Årets kostnader för långsiktigt förebyggande underhåll	-3 995	- 239
Återföring av avsättning hänförliga till pandemi	-27 000	27 000
<b>Utgående balans</b>	<b>11 766</b>	<b>42 761</b>

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.

## NORRTÅG AB 556758-3496

### Not 16 Specifikation av skuld till ägarna

Region	Ing balans	Trafikkostnad 2022	Reglering fordons-hyra	Inbetalt driftsanslag	Återbet av skuld	Utg balans	Aconto 2023	Utg balans
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-12 491	60 010	-53	-83 321		-35 855		-35 854
Region Jämtland Härjedalen	-3 417	29 163	-424	-41 110		-15 788	-15 000	-30 788
Region Västerbotten	-10 075	50 076	770	-70 210		-29 440	-25 000	-54 440
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-9 004	37 657	-293	-49 933	5 724	-15 848	-17 000	-32 848
<b>Summa skuld aktieägare</b>	<b>-34 987</b>	<b>176 906</b>		<b>-244 574</b>	<b>5 724</b>	<b>-96 931</b>	<b>-57 000</b>	<b>-153 930</b>

### Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2022	2021
Semesterlöneskuld	331	335
Sociala avgifter, lagstadgande	104	105
Trafikkostnader	10 187	31 432
Löpande upplupna kostnader	162	167
Upplupna hyreskostnader	1 642	2 334
Upplupen operatörsersättning för förlorade intäkter	4 966	16 024
Förutbetalda biljettintäkter med avresedag 2023	2 976	
Förutbetald statlig medfinansiering	=	860
<b>Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkt</b>	<b>20 368</b>	<b>51 526</b>

### 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.	<b>224 000</b>	<b>275 430</b>
---	----------------	----------------

Umeå 2023 det datum som framgår av vår elektroniska underskrift

Elvy Söderström  
ordförande

Nils Olov Lindfors  
vice ordförande

Jonny Lundin

Anton Hammar

Catarina Espmark

Stig Lennart Karlsson

Anders Öberg

Thommy Bäckström

Maria Högländer  
Vd

Vår revisionsberättelse har lämnats 2023 det datum som framgår av vår elektroniska underskrift

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Peter Söderman  
Huvudansvarig revisor

Håkan Jonsson  
Auktoriserad revisor

# Verifikat

Transaktion 09222115557488363350

## Dokument

Årsredovisning 2022 Norrtåg AB  
Huvuddokument  
23 sidor  
Startades 2023-03-07 10:48:38 CET (+0100) av Emilie  
Thelander (ET)  
Färdigställt 2023-03-15 10:38:50 CET (+0100)

## Initierare

Emilie Thelander (ET)  
Norrtåg AB  
Org. nr 769622-5189  
emilie.thelander@norrtag.se  
+46702351407

## Signerande parter

Elvy Söderström (ES)  
Personnummer 195310117881  
elvy.soderstrom@norrtag.se  
+46705588157



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "ELVY  
SÖDERSTRÖM"  
Signerade 2023-03-07 12:06:49 CET (+0100)

Nils-Olov Lindfors (NL)  
Personnummer 194906268935  
info@arvak.se  
+46703800044



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Nils-  
Olov Lindfors"  
Signerade 2023-03-07 10:50:33 CET (+0100)

Jonny Lundin (JL)  
Personnummer 197103297839  
jonny.lundin@rvn.se  
+46705955191



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Nils  
Jonny Lundin"

Anton Hammar (AH)  
Personnummer 199205041750  
anton.hammar@socialdemokraterna.se  
+46730471642









Namnet som returnerades från svenskt BankID var  
"ANTON HAMMAR"





# Verifikat

Transaktion 09222115557488363350

<p><i>Signerade 2023-03-07 10:52:03 CET (+0100)</i></p>	<p><i>Signerade 2023-03-07 10:51:56 CET (+0100)</i></p>
<p>Catarina Espmark (CE) Personnummer 6401137861 catarina.espmark@regionjh.se +46703415248</p>  <p><b>BankID</b></p> <p><i>Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Ingrid Catarina Espmark"</i> <i>Signerade 2023-03-07 13:23:16 CET (+0100)</i></p>	<p>Stig-Lennart Karlsson (SK) Personnummer 5909228537 stig-lennart.karlsson@lycksele.se +46703111745</p>  <p><b>BankID</b></p> <p><i>Namnet som returnerades från svenskt BankID var "STIG LENNART KARLSSON"</i> <i>Signerade 2023-03-07 11:20:33 CET (+0100)</i></p>
<p>Anders Öberg (AÖ) Personnummer 196406298999 anders.oberg@norrbottn.se +46706093563</p>  <p><b>BankID</b></p> <p><i>Namnet som returnerades från svenskt BankID var "ANDERS ÖBERG"</i> <i>Signerade 2023-03-07 17:14:44 CET (+0100)</i></p>	<p>Thommy Bäckström (TB) Personnummer 195302098990 thommy.backstrom@gmail.com +46768111564</p>  <p><b>BankID</b></p> <p><i>Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Thommy Bäckström"</i> <i>Signerade 2023-03-07 10:59:33 CET (+0100)</i></p>
<p>Maria Högländer (MH) Personnummer 6012058522 maria.hoglander@norrtag.se +46706258718</p>  <p><b>BankID</b></p> <p><i>Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Ingrid Maria Högländer"</i> <i>Signerade 2023-03-07 17:19:07 CET (+0100)</i></p>	<p>Peter Söderman (PS) Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB Personnummer 196412221936 peter.soderman@pwc.com</p>  <p><b>BankID</b></p> <p><i>Namnet som returnerades från svenskt BankID var "PETER SÖDERMAN"</i> <i>Signerade 2023-03-15 10:17:57 CET (+0100)</i></p>
<p>Håkan Jonsson (HJ)</p>	



# Verifikat

Transaktion 09222115557488363350

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB  
Personnummer 197312118511  
haakan.jonsson@pwc.com  
+46709294281



*Namnet som returnerades från svenskt BankID var  
"Håkan Andreas Jonsson"  
Signerade 2023-03-15 10:38:50 CET (+0100)*

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>

