

Årsredovisning för räkenskapsår 2024

Norrtåg AB
Org.nr. 556758-3496

Innehållsförteckning

Förvaltningsberättelse.....	1
Allmänt om verksamheten	1
På väg mot framtidens tågtrafik i norr	2
Uppfyllelse av ägarens uppdrag	3
Hållbarhetsupplysningar	4
Bolagets verksamhetsområden	5
Verksamhetsområde Trafik och kvalitet	5
Umeå–Sundsvall	6
Umeå–Vännäs–Vindeln–Hällnäs	6
Luleå–Umeå	6
Kiruna–Luleå	6
Luleå–Haparanda	6
Storlien–Sundsvall	6
Verksamhetsområde Resenär och marknad.....	7
Verksamhetsområde Fordon och depå.....	7
Verksamhetsområde Finansiering, styrning och ekonomi	8
Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer	8
Måluppfyllelse Verksamhetsplan 2024.....	10
Trafik och kvalitet	10
Resande och marknad	10
Fordon och depå	10
Finansiering, styrning och ekonomi	10
Utveckling av företagets verksamhet, resultat och ställning	12

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktör för Norrtåg AB får härmed avge följande årsredovisning för räkenskapsåret 2024-01-01 – 2024-12-31.

Allmänt om verksamheten

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.

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 10 styrelsemöten.



På väg mot framtidens tågtrafik i norr

Under 2024 har Norrtåg tagit viktiga steg för att stärka sin roll som en central aktör för tillgänglig och hållbar tågtrafik i norra Sverige. Norrtåg 2040 – en tågvision har beslutats av våra ägare och utgör grunden för den långsiktiga visionen för ökat resande och utvecklingen av tågtrafiken i Norrtågland. Visionen skapar en tydlig riktning för framtidens trafik och har under året konkretiserats genom strategiska beslut inom trafikplanering, trafikupphandling och fordonsanskaffning.

En robust trafik är avgörande för att fler ska välja tåget. Under året har vi fortsatt arbetat för att förbättra punktlighet och regularitet, särskilt på de linjer där eftersatt underhåll och trängsel i infrastrukturen skapat störningar. Trots en lägre total punktlighet än föregående år, kunde 93 av 100 planerade avgångar genomföras som planerat. Ett antal avgångar blev planerat inställda utan bussersättning, främst på grund av de mycket låga temperaturerna i början av året, då inte heller bussarna trafikerade som normalt. De avgångar som ställts in utan möjlighet att resa med ersättningsbuss eller hänvisning till senare avgång är under 2024 totalt 0,09 procent, 29 av 32 475 avgångar varav 23 i januari och februari. Det betyder att 99,91 procent av avgångarna antingen har gått som planerat, ersatts med buss eller haft en alternativ tågvagn inom en timme vid inställning, eller varit planerat inställda så att resenärerna kunnat planera sin resa i förväg. Det visar på en mycket stark leveransförmåga trots årets utmanande vinterförhållanden under januari och februari. Vi har också upplevt fortsatta problem med ERTMS på Botniabanan under sommaren och omfattande banarbeten under hösten, som har påverkat trafiken och resandet.

Under första halvåret var resandeutvecklingen positiv, men tekniska problem i infrastrukturen, problem med biljettsläpp och banarbeten under andra halvan av 2024, medförde att vi tappade vi resande. Norrtåg har under 2024 stärkt vår digitala närvaro genom övergången till ett nytt biljettsystem och utvecklingen av en ny digital plattform för bättre trafikinformation. Våra undersökningar visar att kundnöjdheten har ökat från 91 procent nöjda kunder till 93 procent som är nöjda med helheten. Allt fler resenärer upplever Norrtåg som ett tryggt och pålitligt resesätt.

Ett strategiskt viktigt beslut för byggandet av *Norrtåg 2040 – en tågvision* var beslutet att ta över fem Regina-fordon från Västtrafik, vilket möjliggör en betydande trafikutökning från december 2027 och skapade bra förutsättningar i den upphandling av trafikföretag som gjordes under våren 2024. Upphandlingen avslutades med tilldelning av ett 10 årigt trafikavtal med VR Sverige AB. Under hösten har det påbörjats ett omfattande arbete med att säkerställa en smidig övergång från nuvarande operatör.

Styrelsen har under året godkänt en långsiktig fordonsstrategi kopplad till Tågvision 2040, och en förstudie har inletts i samarbete med Mälardalstrafik för en gemensam upphandling av nya tåg. Parallellt har omfattande underhåll och uppgraderingar av vår befintliga fordonsflotta genomförts, inklusive förbättrad internetuppkoppling och säkerhetssystem. Vidare har bolaget gjort en förstudie för utbyggnad av vagnsverkstad för att kunna ta emot nya och längre fordon på sikt, en förstudie som kommer att fortsätta under 2025.

För att möta framtidens utmaningar med marknad och biljettförsäljning i egen regi, arbeta vidare med fordon- och depåstrategin och att utveckla trafiken har organisationen ökat från sju till elva anställda under året. Bolaget har också under året flyttat in i nya lokaler vid Östra station i Umeå.

Tillsammans med våra ägare, operatörer och resenärer fortsätter vi att utveckla Norrtåg – för att skapa en mer tillgänglig, pålitlig och hållbar tågtrafik för norra Sverige.

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 förutsättningarna som det omförhandlade trafikavtalet med VY Tåg AB 2022. Bolaget har arbetat med att ta del av det ”know-how” som Vy tåg har i marknadsfrågorna, byte av biljettsystem och det nya samarbetet i biljettförsäljning med Samtrafiken.

Bolaget har tillsammans med RKM i respektive region och tjänstemän lämnat en trafikbeställning till trafikföretaget för trafikåret T25. Trafikbeställningen verkar för att regionens invånare ska erbjudas en attraktiv persontågtrafik 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.

Norrtåg lämnar en kvalitetsrapport varje kvartal/tertiäl där omfattningen av trafikstörningar framgår och hur dessa har påverkat punktligheten och antal inställda avgångar med tåg samt hur resandet har utvecklats. Vidare har bolaget återkommande samverkansmöten i olika former med respektive region samt möten med Trafikverket och Norges motsvarighet.

Styrelsen har under året fått ta del av det pågående arbetet med tågvisionen, trafikupphandling och förstudie av fordonsanskaffning och utbyggnad av vagnsverkstad. Under året har styrelsen beslutat om inriktning för nya fordon, om att hyra fem begagnade Reginafordon för att säkerställa fordonsbehovet för kommande år, och även beslutat om tilldelningsbeslut i trafikupphandling av nytt trafikföretag.

Under året har styrelsen tagit ett inriktningsbeslut om framtida fordonsförsörjning om nyanskaffning av fordon med en topphastighet på max 200 km/h, med så bra gångtider som möjligt (200 boost), två plus två-sittning med bistro och utrymmen för cyklar och skidor, minst 250 sittplatser och cirka 100–110 meter långa. Fordonen ska vara väl anpassade för vinterklimat, viltpåkörningar och låga temperaturer. Vidare ska fordonen vara anpassade för ett modernt och kapacitetsstarkt internet ombord-system.

Vidare har styrelsen återkommande fått rapport om resandeutveckling, mediabevakning, kvalitet på trafiken, bolagets organisationsutveckling, övergången av nytt biljettsystem samt ekonomiska utfall och likviditet. Bolaget har haft återkommande dialog med respektive tjänstemän på RKM och region för uppföljning av trafik, samordning av trafikprocess årligen samt inspel och förankring av tågvisionen.

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 2024
4. Det kommunala ändamålet
5. Grundprinciper för de kommunala befogenheterna

I dagens gällande bolagsordning och ägardirektiv saknas koppling till de kommunala befogenheterna. Ett arbete med att uppdatera styrdokument och bolagsordning pågår hos ägarna i dialog med bolaget. Beslut kring detta planeras under våren 2025.

Styrelsen har under året genomfört en enkät för utvärdering av styrelsens och vd arbete.

Årligen följer styrelsen upp beslutat verksamhetsplan och intern kontrollplan. Styrelsen har inte funnit sådana brister som medför anledning att vidta särskilda åtgärder. Vidare har styrelsen återkommande arbetat med riskidentifiering och uppdaterat riskanalysen när behov uppstått.

Hållbarhetsupplysningar

En hållbar utveckling är att så många som möjligt väljer att resa med tåg. Att utveckla tågtrafiken och få en stor överflyttning från bil till tåg är vårt bidrag till hållbarhet. 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.

Norrtåg arbetar aktivt med att få fler att välja tåget som transportsätt, bland annat att genom insatser för att skapa en överflyttning av resande till kollektivtrafiken. 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. 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 med el. För att kunna leverera el producerad med vattenkraft och vind (förnybara källor) krävs att man inhandlar ursprungsgarantier inför varje tågplan, Norrtåg har valt att välja en nivå som garanterar att vi använder el som är producerad av sol, vindkraft, vattenkraftverk eller biobränsle. Om Norrtågs årliga producerade tågkilometer istället hade fördelats mellan flyg, bil och buss hade det inneburit ökade utsläpp av koldioxid med nära

30 000 ton. Detta kan jämföras med utsläppen från nära 15 000 personbilar på ett år.

Under året har också översyn skett av elmätare ombord på fordonen och numera har fordonstypen X62 och X11, elmätare som garanterar rätt pris i prisområdet och planen är att X52 ska också ha det från 2026.

Medarbetarnas trivsel och hälsa prioriteras högt inom Norrtåg. Därför arbetar vi aktivt för att hålla sjukfrånvaron på en så låg nivå som möjligt. Genom återkommande arbetsplatsträffar skapar vi en ”vi-känsla” och arbetar för ett inkluderande klimat, som en viktig del i vår vision och värdegrunder. Vi skapar också möjligheter till god hälsa i arbetsvardagen genom bland annat friskvårdsbidrag. För att skapa en inkluderande och jämlik arbetsplats har bolaget i och med nyanställningar haft workshop i olika forum där vi diskuterat värdegrunder och förhållningssätt på arbetsplatsen. Bolaget har under året påbörjat en arbetsmiljö- och lönekartläggning.

Bolagets verksamhetsområden

Bolaget har arbetat fram en modell med fyra fokusområden, trafik och kvalitet, resenär och marknad, fordon och depå samt finansiering, ekonomi och styrning. För att bedöma måluppfyllelse och i vilket grad verksamheten har uppnått sitt syfte görs nedan en samlad bedömning.

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.

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 2024 ligger Norrtågs totala punktlighet på 78 procent RT+5, vilket är lägre än den totala punktligheten 2023. Punktligheten RT+15 (rätt tid plus 15 minuter) uppgick till 90 procent. Störningsminuter kopplat till infrastruktur och olyckor/tillbud eller yttre faktorer utgör den större andelen av den merförsening som drabbar tågtrafiken. Avgångar norr om Umeå har betydligt lägre punktlighet än avgångar söder om Umeå. Malmбанan och Stambanan genom övre Norrland har omfattande infrastrukturproblem, vilt på spåren och tung godstrafik vilket påverkar trafikskvalitet.

Regularitetsmättet 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. Inställda avgångar uppstår är något vi tvingas acceptera med en åldrad infrastruktur i behov av underhåll och kapacitetsbrist på banan. Men att tåget går är en förutsättning för att resenären över huvud taget ska kunna genomföra sin resa. Det finns en väl inmatad ”sanning” att tågen aldrig går – att man inte kan lita på tåget. Faktum är att man visst kan det. Under 2024 har endast 0,09 procent av avgångarna (29 av 32 475) ställts in utan ersättningsbuss eller alternativ tågavgång, varav 23 i januari och februari. Det innebär att 99,91 procent av avgångarna antingen gått som planerat, haft en ersättningslösning eller varit planerat inställda, vilket gett resenärerna möjlighet att planera sin resa i förväg.

Året inleddes med stora snömängder och en temperatur på omkring 40 minusgrader i delar av Norrtågland. På grund av riskerna för skador i infrastrukturen och av säkerhetsskäl för resenärer beslutade Trafikverket om en stängning av samtliga banor norr om Vännäs. Under Norrtågs historia är det första gången som Trafikverket tar ett sådant beslut på grund av kyla. Avstängningen, och de fordonsskador som orsakades av de låga temperaturerna och stora snömängderna fick stor påverkan på trafiken under januari med inställda turer och konsekvenserna av kylan höll i ytterligare några veckor.

I slutet av juli orsakade en av Trafikverkets ERTMS-uppdatering stora störningar i Norrtågstrafiken på Ådalsbanan under drygt fyra veckors tid. Felet som uppstod gjorde att bommar och liknande vid vägöverfarter inte fungerade som avsett, vilket innebar att det inte var säkert att trafikera med tåg vid dessa platser. Vilket medförde bussersättningar på sträckan Härnösand-Sundsvall i fyra veckor. Förutom felet som orsakades av en uppdatering har det varit tekniska brister i ERTMS-systemet på Botniabanen, Ådalsbanan och Malmбанan.

Trafiken i Norrbotten har under 2024 fortsatt att dras med infrastrukturella problem såsom hastighetsnedsättningar, spårfel, signalfel, elfel och växelfel som orsakat betydande förseningar och påverkan på trafiken. Förseningar kopplade till infrastrukturfel ökade under 2024 och särskilt påverkad var trafiken norr om Umeå. Hastighetsnedsättningar som en följd av banarbeten mellan Boden och Luleå orsakade förseningar för samtliga tåg på sträckan. Medelpunktligheten på Norrtågs linjer norr om Umeå var så låg som 43 procent de första nio månaderna. När hastighetsnedsättningen togs bort ökade snittpunktligheten till 75 procent.

UMEÅ–SUNDSVALL

Trafiken på sträckan Sundsvall–Umeå har trafikerats med 13 dubbelturer och Umeå–Örnsköldsvik med 2,5 dubbelturer på vardagar samt helgtrafik. Under året har trafiken varit reducerat till följd av olyckan utanför Järpen hösten 2023. Regulariteten uppgick till 93 procent och punktligheten inom fem minuter (RT+5 min) uppgår till 84 procent och inom 15 minuter till 94 procent. NKI-undersökningen 2024 visar att 94 procent av resenärerna på sträckan är nöjda med helheten.

UMEÅ–VÄNNÄS–VINDELN–HÄLLNÄS

Trafiken mellan Umeå–Vännäs–Vindeln trafikeras med 12,5 dubbelturer på vardagar, varav 3 dubbelturer till Hällnäs på vardagar, samt helgtrafik. Punktligheten uppgår inom RT+ 5 till 88 procent och inom RT+15 till 97 procent. Regulariteten uppgick till 94 procent. Enligt NKI 2024 är 82 procent av resenärerna nöjda med helheten på sträckan.

Mellan Vännäs och Hällnäs genomfördes under våren ett tio veckor långt banarbete. Resenärerna hänvisades till ersättningsbussar och Länstrafikens bussar och trots den långa banarbetsperioden sjönk inte resandet nämnvärt.

LULEÅ–UMEÅ

Linjen trafikeras med tre dubbelturer på vardagar och två dubbelturer helgdagar. Punktligheten på sträckan uppgår till 58 procent RT+5 respektive 76 procent RT+ 15. Punktligheten på sträckan påverkas negativt av infrastrukturproblem och eftersläpande underhåll. Sträckan kring noden Boden är har stora kapacitetsproblem, vilket har påverkat både punktlighet och regularitet. Stambanan genom övre Norrland kantas med eftersläpande underhåll och infrastrukturproblem vilket är den vanligaste orsaken till försenade tåg. Regulariteten uppgick till 97 procent. Årets NKI-undersökning visar att 84 procent av resenärerna är nöjda med helheten på sträckan. Samma undersökning visade att 91 procent av resenärerna nöjda med tidhållningen, trots den låga punktligheten på sträckan.

KIRUNA–LULEÅ

Linjen trafikeras med tre dubbelturer på vardagar och två dubbelturer på helger. Punktligheten RT+5 uppgår till 44 procent och RT+15 till 71 procent. Linjen har sedan länge haft en viktig funktion, särskilt för Malmfälten, både för tjänsteresor och andra reseändamål. 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. Regulariteten uppgick till 91 procent. Trots den rekordlåga punktligheten på sträckan visar 2024 års NKI-undersökning att 94 procent av resenärerna är nöjda med tidhållningen. Samma undersökning visa att 93 procent av resenärerna är nöjda med helheten.

LULEÅ–HAPARANDA

Sträckan Luleå–Haparanda trafikeras med tre dubbelturer på vardagar och tre på helger. Tidtabellen har i T25 anpassats för en möjlig framtida finsk anslutning. Punktligheten uppgår till 54 procent RT+5 och till 83 procent RT+15. Stora hastighetsnedsättningar under längre tid och kapacitetsproblemen runt Boden är orsaken till de flesta merförseningar. Regulariteten uppgick till 87 procen. Sträckan har ett lågt resande och när det uppstår fordonsbrist så är en stor del av tågtrafiken ersatt med buss. Trots den låga punktligheten visar årets NKI-undersökning att hela 92 procent av resenärerna är nöjda med tidhållningen och 93 procent är nöjda med helheten när de reser med Norrtåg.

STORLIEN–SUNDSVALL

Trafiken omfattar totalt nio dubbelturer på vardagar plus helgtrafik på sträckan Sundsvall–Östersund, på sträckan Östersund–Duved fem dubbelturer samt på sträckan Duved–Storlien två dubbelturer med omstigning i Storlien för fortsatt resa in i Norge. En dubbeltur har under året varit inställd mellan Sundsvall och Östersund till följd av de stora skador som åsamkades fordonet vid olyckan utanför Järpen i slutet av oktober 2023. Punktligheten uppgår till 82 procent RT+5 och till 93 procent RT+15. Regulariteten uppgick till 96 procent.

Årets NKI-undersökning visar att 94 procent av resenärerna på sträckan är nöjda med helheten när de reser med Norrtåg.

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 trafikföretaget.

En stor utmaning är den djupt rotade föreställningen om opålitlig tågtrafik och att tågen aldrig går. För att förändra detta behöver Norrtåg arbeta mer aktivt med att förmedla en faktabaserad och positiv bild av trafiken, lyfta fram förbättringar och tydliggöra insatser för ökad punktlighet och robust trafik. Att stärka förtroendet för tågets tillförlitlighet är en avgörande faktor för att vinna marknadsandelar och öka resandet på sikt.

Resandeutvecklingen under 2024 låg under första halvåret på omkring tre procent över föregående årsnivå, detta trots att avgångar ställdes in på grund av mycket sträng kyla i början av året. Vi noterade även en överflyttning från Natttåget och SJ, då de under våren ställde trafik. Det Coradiafordon som var inblandat i olyckan utanför Järpen hösten 2023, har varit ur trafik hela året, vilket medfört reducerat trafik på sträckan Umeå-Sundsvall-Östersund vilket påverkar resandeutvecklingen. Den årligen återkommande pensionärsveckan, i år den 13–16 maj, lockade fler resenärer än något tidigare år. Veckan har visat sig vara ett mycket uppskattat inslag och i år gjordes närmare 5 000 resor. Tågsemesterkortet, som är ett återkommande sommarerbjudande hos Norrtåg, var populärt bland resenärerna under sommaren. Det genererade positiv uppmärksamhet i sociala medier och sålde omkring 1 600 tågsemesterkort, vilket var något färre än föregående år.

Fritidsresandet var starkt under sommaren med drygt fem procent högre resande än 2023. Efter sommaren avstannade utvecklingen och resandet nådde inte riktigt upp till förväntade nivåer. På Botniabanan påverkades resandet kraftigt efter uppdateringen av signalsystemet ERTMS, vilket orsakade omfattande störningar på Ådalsbanan och Botniabanan under fyra veckors tid. Byte av biljettsystem medförde problem för trafikföretagets marknadsavdelning att släppa biljetter vilket gav en negativ påverkan framför allt på långväga resandet där man har större framförhållning i bokningar av resor.

Det totala resandet under 2024 uppgick till 1,5 miljoner resande, samma nivå som 2023, men sju procent lägre än budget. Resandet i Norrbotten har en fortsatt positiv utveckling och på sträckan Luleå-Umeå ökade det med två procent jämfört med budget och sex procent jämfört med 2023 års utfall. På Kiruna-Luleå uppgick resandet till 2 procent under budget. Däremot är resandet på sträckan nio procent högre än föregående år. Resandet på sträckan Haparanda-Luleå landade på elva procent under 2023 års nivå och 28 procent under budget för 2024. De totala biljettintäkterna uppgår till 191 miljoner kronor. Med en budget på 199 miljoner kronor innebär det ett tapp på fyra procent.

Verksamhetsområde Fordon och depå

En väsentlig del i bolagets åtagande är att tillhandahålla funktionella fordon och fordonsdepåer till trafikföretaget. 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 trafikföretaget genom ett nyttjanderättsavtal, där trafikföretaget 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
- Ett dieselfordon av typ Itino – uthyrt till Transitio som reservfordon under 2024.

Det Coradiafordon som hösten 2023 var inblandat i en allvarlig olycka på Mittbanan var borta under hela 2024. Som följd av detta har trafiken varit något reducerad och bussersatt på pendlarsträckor. Prognosen är att fordonet kan vara tillbaka i trafik i maj 2025. Försäkringsersättning har utgått till Norrtåg motsvarande

Under året har flera viktiga åtgärder genomförts för att säkerställa en modern och tillförlitlig fordonsflotta samt för att möta framtida behov. Ett omfattande upprustningsprogram för X52 Regina-fordonen har genomförts, där en stor del av flottan nu är uppgraderad. Arbetet fortlöper enligt plan och samtliga fordon beräknas vara klara under första halvåret 2025. För att minska kostnader och driftstörningar vid viltkollisioner har koppelskydd monterats på samtliga X62-fordon. Sedan införandet har inga allvarliga skador på kopplen rapporterats, vilket förväntas leda till betydande besparingar över tid.

Uppgraderingen av internet ombord har under året slutförts på samtliga fordon. Syftet med uppgraderingen är att förbättra kapaciteten mellan tågens wifi-system och mobiloperatörernas nätverk, inklusive möjligheten att använda 5G och förstärka prestandan på befintliga 4G-nätverk.

För att möta framtida trafikökningar och ersätta fordon som närmar sig sin tekniska livslängd har en förstudie genomförts i samarbete med AB Transitio. Studien har gett en överblick av marknadens utbud, en översyn av kravspecifikation för framtida fordon i Norrtågs trafik.

Utökad verkstadskapacitet är en viktig förutsättning för att underhålla den framtida fordonsflottan. En depåförstudie har därför genomförts tillsammans med INAB för att analysera möjligheterna att stärka Norrtågs egen verkstadskapacitet.

Inför det kommande byte av trafikföretag har en första besiktning av fordonen genomförts, vilken visat att flottan är i gott skick.

Verksamhetsområde Finansiering, styrning och ekonomi

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.

Genomförd upphandling av ett tioårigt operatörsavtal i konkurrens har medfört en bra prisnivå för trafikersättning till trafikföretaget. En gynnsam prisnivå på ersättningen har påverkats positivt av en ökad trafikproduktion över avtalstiden, en förbättrad och mer homogen fordonspark och på sikt en centraliserad depålösning i Umeå. Ett uppstartsprojekt med VR Sverige har påbörjats för att möjliggöra en bra övergång från den nuvarande trafikföretaget Vy Tåg.

Inför det nya trafikavtalet från och med 2026, med ett rent produktionsavtal i grunden, har arbetet med att bygga den nya organisationen fortsatt och rekrytering av nya tjänster inom trafikplanering, fordon/teknik och ekonomi har skett och fortsätter successivt inom marknad under 2025. Bolaget kommer också ta beslut om biljettsystem under våren 2025.

Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

Under året inledde Norrtåg, på uppdrag av RKM, diskussioner med Trafikverket om ett treårigt avtal för finansiering av Norrtågstrafiken, med start i december 2024. I mitten av oktober månad, återkom Trafikverket med beskedet att de inte har erhållit någon ökning av anslaget för trafikavtal i budgetpropositionen för 2025 och utblicken för 2026. Dock ser Trafikverket att åtaganden, utifrån deras ansvar att upphandla där de största bristerna i tillgänglighet för interregional kollektivtrafik finns, kvarstår för Norrtåg men anslaget räcker inte till. Under

december 2024 återkom Trafikverket med ettårigt avtal där finansiering täcker de utpekade sträckorna Umeå-Sundsvall, Sundsvall-Östersund-Storlien och Umeå-Luleå med ett anslag på 98 msek. Sträckorna Haparanda-Luleå och Luleå-Kiruna får inget anslag dock behovet för statens ansvar för interregionalt resande kvarstår. Förhandlingar för 2026 och framåt kommer att fortsätta hösten 2025 då anslaget för budgetpropositionen blir känt. En stor osäkerhet för den långsiktiga finansieringen av Norrtågstrafiken.

Rysslands pågående krig i Ukraina har främst påverkat tillgången till reservdelar och material till kommande underhåll och upprustning av fordon vilket medför ökade priser och ökade fordonskostnader på sikt. Utvecklingen av Stibor ränta, har påverkat fordonshyrornas utveckling hos hyrestagarna samtidigt har avsättningar för framtida underhåll blivit dyrare. Nu ser vi en återgång till bättre räntenivåer som kommer att påverka fordonshyror i positiv riktning och jämna ut de fördyringar vi ser i tungt underhåll.

Tidigare påverkan av energipriser som gav effekter på trafikkostnad under tidigare år har stabiliserats och nu är elpriserna tillbaka på samma nivåer som före kriget och med en mer jämn nivå samtidigt som nya elmätare på Coradiafordonen påverkar priset positivt, då vi erhåller rätt pris i rätt prisområde.

Norrtågs viktigaste bidrag till att nå tillväxt- och klimatmål är att få fler att välja tåget framför andra transportmedel genom robust trafik och resenärsomhändertagandet. Vi ser brister idag i vårt viktiga järnvägssystem. Genom samverkan kan vi öka förståelsen för tågtrafik i Norr och få ett bättre fungerande järnvägssystem på sikt.

Visionen för Norrtåg som togs av regionerna under 2024 har resulterat i en förstudie av fordonsanskaffning och depåutbyggnad. Den kostnadsutveckling vi har sett på reservdelar och upprustningar avspeglas även i anskaffningspriset på nya fordon. I oktober månad öppnades en möjlighet att göra en upphandling av fordon tillsammans med Mälardalståg, som också har ett fordonsbehov på samma nivå som Norrtåg och i samma tidsperiod. Detta gör att vi påbörjat en fördjupad förstudie till att omfatta en upphandling på ett fördubblat antal fordon. Vi tror att en ökad konkurrens på marknaden ger bättre anskaffningspriser och andra synergieffekter på förvaltningssidan hos Transitio. Styrelsen har beslutat att genomföra en fördjupad förstudie tillsammans med Mälardalståg vilket gör att beslut om borgensåtagande för nya fordon skjuts fram ett år, som längst till februari 2026.

Måluppfyllelse Verksamhetsplan 2024

TRAFIK OCH KVALITET

Norrtåg uppvisar en punktlighet på 98 % när man tar hänsyn till trafikpåverkande händelser som trafikföretaget har rådighet. Motsvarande siffra för regularitet uppgår till också 97 %. Brister i infrastrukturen, väderförhållande och tillbud har en stor påverkan för trafik kvaliteten. De vanligaste orsakerna till inställd trafik som trafikföretaget råder över är fordonsbrist. Trots utmaningar som finns med en åldrande fordonspark och omfattande viltolyckor när det råder stränga vintrar har trafikföretaget uppvisat förbättringar. Med dels förbättringar i avisningsanläggningen, dels tekniska förbättringar på koppel samt optimerad underhåll har medfört att fordonstillgänglighet ökat markant under de tre sista kvartalen.

RESANDE OCH MARKNAD

Utmaningar med reducerad trafik, byte av biljettsystem och biljettsläpp under året påverkade utfallet av resande. Trots detta ligger på resandet på samma nivåer som 2023 men klarar inte budget hela vägen. Avvikelsen är -7 procent mot budget och intäkterna ligger på en nivå -4 procent mot budget.

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 Norrtåg (hjälpst kännedom) har sjunkit från 93 till 92 procent 2024, jämfört med 2023 års mätning. Andelen som känner någonting för Norrtåg har även den sjunkit från 63 till 54 procent. Det finns därför stora anledningar för bolaget att fortsätta med, och utveckla, varumärkesarbetet för en större och bredare kännedom.

Enligt årets kundundersökning har andelen resenärer som är nöjda eller mycket nöjda ökat till 93 procent – en ytterligare förbättring jämfört med tidigare mätningar. Undersökningen visar att resenärerna upplever Norrtåg som en trygg och säker reseupplevelse, där både biljettbokning och påstigning fungerar smidigt och där många är nöjda med tidhållningen, trots att punktligheten på flera sträckor är låg. Personalen ombord får fortsatt höga betyg för sin service och information. Det här är ett kvitto på att Norrtåg och trafikföretagets arbete med att skapa en smidig och trygg reseupplevelse ger resultat. Vi fortsätter att fokusera på hög service, enkelhet och tillgänglighet för att göra tågresan ännu bättre för våra resenärer.

Belägningsgraden avviker med -3 procent. Vid analys av resandet i de olika regionerna är måltalet uppfyllt förutom avseende resande i Norrbotten. I Norrbotten är resorna längre än i övriga delar av trafiknätet, vilket gör det svårt att fylla tågen på delsträckor. Detta medför en lägre belägningsgrad, 31 procent under 2024. I region Jämtland-Härjedalen är belägningsgraden 39 procent. Många stopp och ett förmånligt ungdomskort bidrar till en jämn och bra beläggning på korta sträckor.

FORDON OCH DEPÅ

Stora förbättringar har skett under året avseende skadebalanser och tillgängligheten på fordon. Det nya arbetssättet att följa upp skadebalanser och tillgängliga fordon för trafik och samtidigt optimera underhåll har bidragit positivt.

FINANSIERING, STYRNING OCH EKONOMI

Bolaget fortsätter att aktivt följa upp Norrtågs uppdrag, infrastrukturens förutsättningar samt omvärldens påverkan av ekonomiska förutsättningar. En viktig del är en bra förvaltning av fordonen, hitta tekniska förbättringar och säkerställa den ekonomiska livslängden, vilket ger goda förutsättningar att ha en robust trafik och minska underhållskostnader. Genom kontinuerliga analyser och utveckling av nyckeltal, skapar vi bra förutsättningar av en kostnadseffektiv trafik och förmåga att skapa handlingsutrymme för att säkra trafik kostnaden och biljetttäkter.

Målområde	Utfall 2024	Måltal 2024
Trafik och kvalitet		
Regularitet*	97 %	95 %
Punktlighet*	98 %	95 %
Resenär och marknad		
NKI Helhetsintryck	93 %	90 %
Beläggingsgrad	37 %	40 %
Resandeutveckling	+0 %	+5 % årligen
Känna till varumärket	91 %	98 %
Känna för varumärket	54 %	72 %
Positivt inställda till varumärket	43 %	58 %
Fordon och depå		
Stoppande skador ska avhjälpas så att fordonet kan tas i trafik inom två dagar	Stoppande skada ska avhjälpas så att fordonet kan tas i trafik inom två dagar - GODKÄNT	Stoppande skada ska avhjälpas så att fordonet kan tas i trafik inom två dagar
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	Nivåer - GODKÄNT Typ Vinter Övriga året X62 75 st 50 st X52 36 st 24 st X11 30 st 20 st	Nivåer Typ Vinter Övriga året X62 75 st 50 st X52 36 st 24 st X11 30 st 20 st
Eftersläpande förebyggande underhåll ska inte förekomma på fordonsflottorna	Trafikföretaget ska utföra det förebyggande underhållet inom de intervall som anges i fordonens underhållsplaner- GODKÄNT	Trafikföretaget ska utföra det förebyggande underhållet inom de intervall som anges i fordonens underhållsplaner
Finansiering, styrning och ekonomi		
Intäkter från biljettförsäljning	12 % jmf med 2023	+10 % jmf 2023
Kostnadstäckningsgrad, (biljettintäkter/trafikkostnad)	37 %	38 %

* Målsättning utifrån trafikpåverkande händelser som trafikföretaget har rådighet över.

† Nivåer enligt Trafikavtal tågtrafik 2022, Bilaga 2.2 Fordon

Utveckling av företagets verksamhet, resultat och ställning

Summa intäkter uppgår till 549 217 kkr, den statliga finansieringen för trafik uppgår till 100 610 kkr och den regionala finansieringen för trafik uppgår till 248 642 kkr, vilket är 8 833 kkr lägre än inbetalt av ägarna och har i årsbokslutet bokförts som skuld till ägarna.

Ekonomiskt sammandrag	2024	2023	2022
Omsättning exkl. driftsbidrag kkr	300 575	267 529	264 146
Resultat efter finansiella poster kkr	3	7	23
Likviditet %	104,5	102,60	103,84
Soliditet %	1,9	1,0	0,84

Förändring av eget kapital	2024	2023
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

NORRTÅG AB**RESULTATRÄKNING FÖR TIDEN 20240101--20241231 (KKR)**

RÖRELSENS INTÄKTER	Not 1	2024-12-31	2023-12-31
Nettoomsättning	Not 2	191 935	172 367
Övriga rörelseintäkter	Not 3	108 640	95 162
Driftsbidrag från ägare	Not 4	248 642	237 400
SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER		549 217	504 929
RÖRELSENS KOSTNADER			
Direkta trafikknaster	Not 5	-522 486	-489 051
Övriga externa knaster	Not 6	-16 062	-7 744
Personalknaster	Not 7	-11 648	-8 766
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	Not 8	-870	-807
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER		-551 066	-506 368
RÖRELSERESULTAT		-1 849	-1 439
Resultat från finansiella poster	Not 9		
Ränteintäkter och liknande resultatposter		1 855	1 446
Ränteknaster och liknande resultatposter		-3	
Summa resultat från finansiella poster		1 852	1 446
Resultat efter finansiella poster		3	6
Skatt på årets resultat	Not 10	-3	-7
ÅRETS RESULTAT		0	0



NORRTÅG AB
BALANSRÄKNING PER 2024-12-31 (KKR)

TILLGÅNGAR	Not 1	2024-12-31	2023-12-31
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Materiella anläggningstillgångar			
Inventarier, verktyg och installationer	Not 8	4 265	4 308
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier och andelar	Not 11	60	60
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		4 325	4 368
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		3 696	87 023
Skattefordran	Not 10	103	90
Kortfristiga fordringar		8 295	9 875
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Not 12	32 265	39 555
Summa kortfristiga fordringar		44 358	136 543
Kassa och bank		57 942	58 266
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		102 300	194 809
SUMMA TILLGÅNGAR		106 625	199 177



NORRTÅG AB**SKULDER OCH EGET KAPITAL**

Not 1

2024-12-31**2023-12-31****EGET KAPITAL**

Not 13,14

Bundet eget kapital

Aktiekapital

2 000

2 000

Reservfond

Fritt eget kapital

Balanserat resultat

-

-

Årets resultat

0

0

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

Övriga avsättningar

Not 15

6 700

7 303

Summa avsättningar**6 700****7 303****KORTFRISTIGA SKULDER**

Leverantörsskulder

56 349

70 591

Skatteskulder

Not 10

Skuld aktieägare

Not 16

13 155

90 147

Övriga kortfristiga skulder

407

279

Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

Not 17

28 014

28 857

SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER**97 925****189 874****SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL****106 625** **199 177**

KASSAFLÖDESANALYS

Kassaflödesanalys (KKR)	Not	2024-01-01 2024-12-31	2023-01-01 2023-12-31
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		-1 849	-1 439
<i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i>			
Avskrivningar	8	870	807
Årets skattekostnad	10	-3	-7
Ökning/Minskning av övriga avsättningar	15	6 700	
Realisationsvinst vid försäljning av inventarier		5 718	-639
Erhållen ränta	9	1 855	1 446
Erlagd ränta	9	-3	-
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		7 570	806
<i>Förändring av rörelsekapital</i>			
Ökning/Minskning av avsättningar	15	-7 303	-4 463
Ökning/Minskning av fordringar		92 185	-36 278
Ökning/Minskning av leverantörsskulder		-14 242	19 820
Ökning/Minskning av övriga korta skulder		-77 708	-55 462
Kassaflöde från den löpande verksamheten		502	-75 577
Investeringsverksamhet			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	8	-827	-23
Försäljning av inventarier			
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-827	-23
Finansieringsverksamhet			
Amortering av skuld		-	-
Aktieutdelning		-	-
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0	0
Ökning/Minskning av likvida medel		-325	-75 600
Likvidamedel vid årets början		58 266	133 919
Likvidamedel vid årets slut		57 942	58 266



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.

	<u>Nyttjandeperiod</u>
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 utgifter 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 biljettintäkter för resande med avresa skett under samma period, eller intäkter förenliga med trafikavtal.

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	2024	2023
Biljettintäkter	183 621	163 467
Ersättning för resande med RKTM färdbevis	8 314	8 168
Projektintäkter Botniska korridoren	-	731
Summa nettoomsättning	191 935	172 367
Not 3 Övriga rörelseintäkter		
Medfinansiering Trafikverket	100 610	94 626
Vidarefakturerering av underhåll		129
Övriga ersättningar och bidrag	8 030	407
Summa övriga rörelseintäkter	108 640	95 162
Not 4 Driftsbidrag		
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	89 328	82 557
Region Jämtland Härjedalen	42 464	40 472
Region Västerbotten	73 068	68 751
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	<u>52 615</u>	<u>49 942</u>
Summa utfakturerat driftbidrag	257 475	241 721
Avräkningsskuld	<u>-8 833</u>	<u>-4 321</u>
Summa intäktsförda driftsbidrag	248 642	237 400
Not 5 Direkta trafikknostnader		
Trafikkostnad operatör	303 019	289 394
El och banavgifter resandetrafik	42 167	39 352
Verkstadshyra och underhåll	51 173	42 880
Fordonshyror	<u>126 127</u>	<u>117 424</u>
Summa trafikknostnad	522 486	489 051

Fordonen, som ägs av AB Transitio, har anskaffats på uppdrag av Norrtågs ägare. Vidare hyr Norrtåg fordon av Transitio, via Norrtågs ägare. Kostnads förda leasingavtal redovisas som ej uppsägningsbara operationella leasingavtal. Leasingavgifterna enligt operationella leasingavtal redovisas linjärt över leasingperioden. Leasing avser följande fordonstyper.

Uthyrare	Fordonstyp	Tekniskt slutår	Antal
Region Västerbotten	X52 Regina	2032-2034	2
	X62 Coradia	2041-2042	3
Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet	X52 Regina	2032-2034	1
	X62 Coradia	2041-2042	3
	X11	2026	1
Kommunalförbundet Västernorrlands kollektivtrafikmyndighet	X52 Regina	2032	2
	X62 Coradia	2041-2042	3
	X11	2030	1
Region Jämtland Härjedalen	X52 Regina	2032	1
	X62 Coradia	2041-2042	3
	X11	2026	1

Framtida leasingavgifter avseende ej uppsägningsbara operationella leasingavtal

Ska betalas inom ett år	127 600
Ska betalas inom 1-5 år	553 600
Ska betalas senare än 5 år	<u>976 000</u>
	1 657 200

Hyreskostnad kontorslokal

	Kvm	Hysesavtalets utgång
Lokal Östra station	339	2034-09-30

Framtida leasingavgifter avseende lokalhyra

Ska betalas inom ett år	978
Ska betalas inom 1-5 år	4 686
Ska betalas senare än 5 år	<u>5 675</u>
	11 338



Not 6 Övriga externa kostnader	2024	2023
---------------------------------------	-------------	-------------

Ersättning till revisorer		
----------------------------------	--	--

Revisionsuppdrag	108	130
Skatterådgivning	39	18
Övriga tjänster	<u>25</u>	<u>25</u>
Summa	108	173

Not 7 Personalkostnader		
--------------------------------	--	--

Fördelning	Medelantalet anställda	
-------------------	-------------------------------	--

Män	4,5	4
Kvinnor	<u>4,6</u>	<u>3</u>
Totalt	9,1	7

Löner och ersättningar		
-------------------------------	--	--

Vd och styrelse	1 455	2 123
Övriga anställda	<u>7 003</u>	<u>3 596</u>
Summa löner och ersättningar	8 458	5 719
Sociala avgifter enligt lag och avtal	2 121	1 780
Pensionskostnader (varav Vd 658 kkr)	<u>1 069</u>	<u>1 188</u>

Summa sociala avgifter och pensionskostnader	3 191	2 968
---	--------------	--------------

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.

Könsfördelning bland ledande befattningshavare

Andel män i styrelse	67 %	67 %
Andel kvinnor i styrelse	33 %	33 %
Andel män ibland övriga ledande befattningshavare	60 %	63 %
Andel kvinnor ibland övriga ledande befattningshavare	40 %	37 %

Not 8 Inventarier, verktyg och datorer	2024	2023
---	-------------	-------------

Ingående anskaffningsvärde	8 539	8464
Årets investeringar	827	75
Årets utrangering	<u>-237</u>	<u>0</u>

Utgående anskaffningsvärde	9 129	8 539
-----------------------------------	--------------	--------------

Ingående avskrivningar enligt plan	-4 231	-3 424
Årets avskrivningar enligt plan	-870	- 807
Värdeminskning årets utrangering	<u>237</u>	<u>0</u>

Utgående avskrivningar enligt plan	- 4 864	-4 231
---	----------------	---------------

Bokfört värde	4 265	4 308
----------------------	--------------	--------------

Not 9 Ränteintäkter, räntekostnader och liknande resultatposter

Ränteintäkter	1 855	1 446
Räntekostnader basränta checkkredit	<u>-3</u>	

Summa finansiella poster	1 852	1 446
---------------------------------	--------------	--------------

Not 10 Årets skatt

Aktuell skatt	-3	-7
Justerad avseende tidigare år	-	-

Summa redovisad skatt	-3	-7
------------------------------	-----------	-----------

Skatt på redovisad resultat före skatt	-3	-1
Skatt på redovisad resultat enligt gällande skattesats (20,6%)	-3	-1

Skatteeffekt av

Övriga ej avdragsgilla kostnader	-8	-6
Ej skattepliktiga intäkter	<u>6</u>	<u>3</u>

Redovisad skatt	-3	-7
------------------------	-----------	-----------

Genomsnittlig effektiv skattesats	20,6 %	20,6 %
-----------------------------------	--------	--------

Not 11 Aktier och andelar

Samtrafiken i Sverige AB 30 st aktier	60	60
---------------------------------------	----	----

Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

Övriga kostnader	4 975	873
Upplupna biljettintäkter	12 240	16 170
Förutbetalda hyreskostnader kvartal 1	<u>15 050</u>	<u>22 512</u>

Summa förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	32 265	39 555
---	---------------	---------------

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	<u>500</u>	<u>500</u>
Summa	2 000	2 000

Not 14 Förändring av eget kapital

Bundet eget kapital		
Aktiekapital	<u>2 000</u>	<u>2 000</u>

Enligt balansräkning innevarande år	2 000	2 000
-------------------------------------	--------------	--------------

Fritt eget kapital		
Enligt balansräkning fg. år	0	0
Årets resultat	<u>0</u>	<u>0</u>

Enligt balansräkning innevarande år	0	0
--	----------	----------

Not 15 Avsättningar	2024	2023
Ingående balans	7 303	11 766
Årets kostnader för långsiktigt förebyggande underhåll	-7303	- 4463
Årets avsättning för förstudie fordonanskaffningsprojekt	6 700	
Summa avsättningar	6 700	7 303

Not 16 Specifikation av skuld till ägarna

Ägare	Skuld 2023	Driftsanslag 2024	Trafikkostnad	Korrigerig fordonshyra	Total Trafikkostnad	Utgående Balans
Västernorrland	-2 182	-89 328	85 034	821	85 855	-5 655
Jämtland	-1 618	-42 464	41 418	-596	40 822	-3 259
Härjedalen						
Västerbotten	-229	-73 068	70 644	365	71 009	-2 289
Norrbotten	-292	-52 615	51 546	-591	50 955	-1 952
Saldo	-4 322	-257 475	248 642	0	248 642	-13 155
					Skuld 2024	-8 833
-					Skuld 2023	-4 322

Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	2024	2023
Semesterlöneskuld	282	141
Sociala avgifter, lagstadgande	352	204
Löpande upplupna kostnader	3 090	823
Upplupna trafikkostnader	6 632	4 854
Upplupna hyreskostnader	5 267	8 065
Upplupen operatörsersättning för förlorade intäkter	7 081	8 585
Förutbetalda biljettintäkter med avresedag kommande år	5 105	5 739
Förutbetald statlig medfinansiering	<u>205</u>	<u>445</u>
Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkt	28 014	28 857

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.	196 535	208 000
---	----------------	----------------

Umeå 2025 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 2025 det datum som framgår av vår elektroniska underskrift

KPMG AB

Benjamin Henriksson
Auktoriserad revisor

