

Norrtåg AB

Organisationsnummer 556758-3496

## ÅRSREDOVISNING FÖR RÄKENSKAPSÅR 2019

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

### FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

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

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

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

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

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

#### Våra ägare

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

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

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

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

## **Bolagets verksamhetsområden**

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

### **Verksamhetsområde Resenär**

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

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

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

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

### **Verksamhetsområde Utbud**

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

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

### **Umeå–Sundsvall**

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

### **Lycksele–Umeå och Vännäs–Umeå**

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

### **Luleå–Umeå**

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

### **Kiruna–Luleå**

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

### **Boden–Luleå**

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

### **Storlien–Östersund–Sundsvall**

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

### **Punktlighet och regularitet**

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

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

### **Fordon**

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

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

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

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

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

### **Verksamhetsområde Varumärke**

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

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

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

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

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

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

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

## **Verksamhetsområde Ekonomi och Styrning**

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

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

## **Miljö**

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

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

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

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

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

## **Norrtågs framtida utveckling**

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

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

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

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

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

## Ekonomisk rapport

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

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

Förändring av eget kapital	2019	2018
<b>Bundet eget kapital</b>		
Aktiekapital	2 000	2 000
Enligt balansräkning innevarande år	2 000	2 000
<b>Fritt eget kapital</b>		
Enligt balansräkning fg år	0	0
Årets resultat	0	0
Enligt balansräkning innevarande år	0	0
<b>RESULTATDISPOSITION (i kronor)</b>		
Styrelsen 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 2019-01-01—2019-12-31 (KKR)**

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



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

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

**NORRTÅG AB**

<b>SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>		<b>2019</b>	<b>2018</b>
<b>EGET KAPITAL</b>	Not 13		
<b>Bundet eget kapital</b>			
Aktiekapital		2 000	2 000
<b>Fritt eget kapital</b>	Not 14		
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	16 481	17 727
<b>Summa avsättningar</b>		<b>16 481</b>	<b>17 727</b>
<b>KORTFRISTIGA SKULDER</b>			
Leverantörsskulder		6 239	41 011
Skatteskuld	Not 10	6	28
Skuld aktieägare	Not 16	41 217	54 364
Övriga kortfristiga skulder		253	227
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	Not 17	50 593	74 070
<b>SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER</b>		<b>98 308</b>	<b>169 700</b>
<b>SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>		<b>116 790</b>	<b>189 427</b>

Norrtåg AB  
Org nr 556758-3496

## KASSAFLÖDESANALYS

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

## NOTER TILL RESULT- OCH BALANSRÄKNING

### Not 1 Redovisnings och värdeprinciper

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

### Fordringar, skulder och avsättningar

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

### Materiella anläggningstillgångar

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

### Avskrivningar

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

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

### Leasing

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

### Offentliga bidrag och intäktsredovisning

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

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

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

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

De framtida hyresintäkterna fördelar sig enligt följande

	Framtida hyresbelopp
2020	106 799
2021-2024	320 397

### Not 3 Övriga rörelseintäkter

Medfinansiering Trafikverket	63 307	62 062
Övriga ersättningar och bidrag	7	-4
Försäkringsersättning	0	<u>4</u>
<b>Summa övriga rörelseintäkter</b>	<b>63 314</b>	<b>62 062</b>

### Not 4 Driftsbidrag

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

### Not 5 Direkta trafik kostnader

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

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

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

De framtida hyreskostnaderna fördelar sig enligt följande		<b>Framtida hyresbelopp</b>
	2020	106 799
	2021-2024	320 397

**Not 6 Övriga externa kostnader** **2019** **2018**

**Ersättning till revisorer**

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

**Hyreskostnad lokal** **235** **265**

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

**Not 7 Personalkostnader**

**Fördelning** **Medelantalet anställda**

Män	3	2
Kvinnor	<u>3</u>	<u>2</u>
<b>Totalt</b>	<b>6</b>	<b>4</b>

**Löner och ersättningar**

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

Avtal för högre befattningshavare

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

**Not 8 Inventarier, verktyg och datorer**

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

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

**Not 15 Avsättning för underhåll**

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

**Not 16 Specifikation av skuld till ägarna**

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

**Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter**

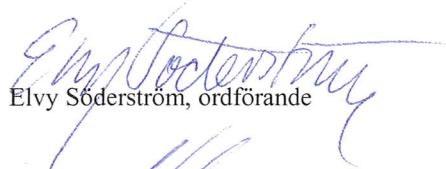
Semesterlöneskuld	303	410
Sociala avgifter, lagstadgande	95	129
Trafikkostnader	33 736	25 053
Löpande upplupna kostnader	927	3 250
Förutbetalda hyresintäkter		22 487
Förutbetalda statlig medfinansiering	<u>15 532</u>	<u>22 741</u>
<b>Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkt</b>	<b>50 593</b>	<b>74 070</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.	171 000	151 200
---	---------	---------



Umeå den 19/12 2020



Elvy Söderström, ordförande



Nils Olov Lindfors

Jonny Lundin



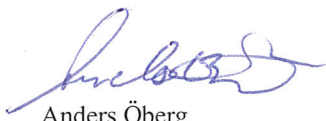
Anton Hammar



Karin Ekblom



Stig Lennart Karlsson



Anders Öberg



Tommy Bäckström



Maria Högländer  
Vd

Vår revisionsberättelse har lämnats 2020-

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Peter Söderman

Auktoriserad revisor  
Huvudansvarig revisor

Håkan Jonsson

Auktoriserad revisor