

Norrtåg AB

Organisationsnummer 556758-3496

ÅRSREDOVISNING FÖR RÄKENSKAPSÅR 2020

Styrelsen och verkställande direktören för Norrtåg AB får härmed avge följande årsredovisning för räkenskapsåret 2020-01-01 – 2020-12-31.

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 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.

Genom att upphandla trafiken med en 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 tre ersättare. Under året har bolaget haft fem styrelsemöten.

Viktiga händelser under 2020

Pandemin med Covid-19 har gett stora konsekvenser för samhället – inte minst för kollektivtrafiken

Hur vi reser, pendlar och arbetar har under många år stått under förändring med nya resmöjligheter, och med mål om ökad jämlikhet, mindre utsläpp och bättre framkomlighet. Men det vi upplevde under våren 2020 och fortsatt under hösten hade få kunnat förutse. Förändringen skedde blixtnsabbt, nya vanor etablerades och mycket tyder på att en del av dessa vanor kan komma att bestå. Med starkt ändrade resvanor under pandemin har arbets- och studiependling minskat till följd av restriktioner, men framför allt har affärsresandet minskat kraftigt. För Norrtåg AB och operatören Vy Tåg AB har fokus legat på att skapa förutsättningar för ett tryggt resande och att upprätthålla trafik på samtliga linjer.

Resandeminskningen påverkade operatörens resultat negativt trots åtgärder för att minska den rörliga kostnadsmassan. Operatörens ekonomiska resultat för ”Norrtågsaffären” ligger nu långt under de senaste årens nivåer av resandeutveckling, som jämfört med föregående år landade med ett resandetapp på -36 %. Operatören har fått ta del av statens kompensation för förlorade intäkter till kollektivtrafiken för perioden mars till juni 2020. Dialog om kompensation kommer att fortgå för 2021.

Trots det svaga resandet under pandemin är Norrtåg AB:s och operatörens gemensamma uppfattning att resandet kommer att återkomma så snart pandemin går över och att den positiva resandeutvecklingen som sågs i början av 2020 kommer att fortsätta, dock tidigast från hösten 2021.

Norrtågstrafiken inleder sitt 10-årsjubileum

I augusti 2010 startade den första linjen med Norrtåg på sträckan Umeå–Örnsköldsvik. Under 2020 inleddes ett flerårigt jubileum som kommer att pågå fram till 2022. I och med den rådande situationen har jubiléet främst uppmärksammas i samband med att Botniabanan firade tio år. Då passade bolaget på att informera om resultatet de senaste tio åren, hur trafiken har utvecklats och vad det har betytt för regionerna och orterna.

Multifunktionshallen invigd

Norrtåg AB gav INAB, Umeå Kommun i uppdrag att uppföra en multifunktionshall under 2018. Den nya multifunktionshallen byggdes på 14 månader och invigdes den 7 oktober. Huvudfunktionerna är svarvning av hjul, avisning, tvätt samt det genomgående spåret. Multifunktionshallen har stora praktiska och ekonomiska effekter bl. a. har kostnaden för svarvning mer än halverats då operatören slipper transporterna Umeå–Luleå. Avisningen kan göras avsevärt snabbare och billigare i och med att avisningstiden minskar från cirka fem till en (1) timme, samt att den kan göras utan att behöva flytta fordon som står inne i befintlig depå. Tillsammans ger det en betydligt bättre tillgänglighet på fordon i trafik.

Det nya genomgående spåret gör att operatören sparar hundratals mantimmar eftersom underhållaren kan göra fordonsflyttningarna mellan depåområdet och uppställningen. I multihallen finns också en hel mängd funktioner som har tillkommit som gör hela fordonshanteringen avsevärt enklare och billigare.

I befintlig depå har Norrtåg utöver detta investerat för att rationalisera drift med nya nedfallsskydd för att klara alla fordonstyper på båda spåren; ny serviceport, nya spår till reparationsspåret samt en flyttning av trappan för att utnyttja hela lagerkapaciteten.

Arbetet med tågstrategi igång

Norrtåg AB har under hösten inlett arbetet med den nya tågstrategin som i slutändan ska mynna ut i en rapport; Norrtågland 2035 – en tågstrategi. Grundtanken för utredningen är att beskriva de politiska handlingsalternativen för tågtrafikens utveckling och att skapa en beredskap för olika former av resande- och trafikutvecklingsscenarioer. Utredningen ska belysa de olika trafikstråkens olika förutsättningar och möjligheter. Vidare också vilka olika lösningar som kan finnas för hela Norrtågssystemet, framtida fordonsförsörjning och underhållsinfrastruktur. Även frågan om framtida fordonsstandard ska utredas avseende t ex komfortkrav, vinterfunktionalitet och hastighet.

Tidsplanen för utredningen är att utredning och analys ska vara klart i december 2021. En förankringsdialog med regionerna är planerad i perioden januari 2022 till juni 2022. Viktiga hålltider för utredningen är 2024 då ny upphandling ska vara slutförd och ett nytt trafikavtal träffat. Nästa hållpunkt är 2030 då Norrbottenbanan är beräknad att vara klar för trafikering mellan Umeå-Skellefteå. Vidare avslutas utredningen med en vision om var vi befinner oss 2035. Arbetet med trafikutredningen kommer i första hand att utföras av tjänstemännen på Norrtåg AB och upphandlade konsulter för särskilda utredningar.

Norrtågs bidrag till förbättrad miljö och minskad klimatpåverkan

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

Norrtågstrafiken har möjliggjort mer miljövänliga persontransporter. Resvaneundersökningen var en del i utvärderingen av Norrtågsförsöket som bolaget ska ta fram på uppdrag av riksdagen. 2019 års utvärdering konstaterar att trafiken har bidragit till regionförstoring i enlighet med riksdagens intentioner när Norrtågsförsöket inrättades. Även omfattande samhällsvinster har uppnåtts, i form av minskade utsläpp av skadliga partiklar, kraftigt minskat utsläpp av koldioxid och minskade kostnader för olyckor med mera.

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

Bristfällig luftkvalitet och de konsekvenser det 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 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.

Uppfyllelse av ägarens uppdrag

Bolaget skall för ägarna bedriva persontrafik med tåg på dag i respektive region (regional) samt mellan länen och angränsande län enligt de trafikpliktsbeslut som finns och avtal med staten/Trafikverket. Bolaget har i dialog med RKM och regionen samordnat trafikbeställning i den årliga processen för tågplan.

År 2020 präglades i mångt och mycket av pandemin och dess effekter. Resande med tåg gick ned med -36 procent jämfört med år 2019. Under första halvåret 2021 kommer pandemin ha fortsatt betydande negativ påverkan på Norrtågs verksamhet. Vår uppfattning är dock att resenärerna på sikt återvänder till tågtrafiken, när alla är vaccinerade och pandemin klingar av.

Verksamheten har styrts med utgångspunkt i den verksamhetsplan som styrelsen beslutade fastställa 2019-11-12. Den rådande pandemin har medfört att bolaget har anpassat verksamheten med utgångspunkt att säkerställa trafik, information till resenär och minska smittspridning i trafiken enligt de rekommendationer som finns.

Styrelsen har på styrelsemötet 2020-09-24 funnit att bolagets verksamhet har bedrivits inom ramen för det kommunala ändamålet och de kommunala befogenheterna. Analysen gjordes utifrån:

1. Bolagsordningen
2. Ägardirektivet
3. Mål i verksamhetsplan 2020
4. Grundprinciper för de kommunala befogenheterna

Uppföljning av styrelsearbetet samt den interna kontrollen

Styrelsen genomför årligen enkät för att följa upp sitt eget arbete. I enkätresultatet för 2020 kan man konstatera att styrelsearbetet befunnits fungera väl och att styrelsen gärna ser något ytterligare möte per år.

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

Bolagets verksamhetsområden

Bolagets verksamhet utgår ifrån fyra områden: resenären, utbud, varumärke och styrning/ekonomi. Till varje verksamhetsområde finns framtagna måltal. De måltal som eftersträvs på lång sikt har till en stor del uppfyllts, förutom målen för resandeutveckling till följd av den pågående pandemin som även har inneburit att ett flertal aktiviteter har fått skjutas framåt i planeringen.

Verksamhetsområde Resenär

Resenären är basen och själva grundförutsättningen för verksamheten. Genom att förstå resenärens olika behov och önskningsar, idag och imorgon, ska bolaget verka aktivt för samverkan som underlättar resenärens hela resa och därmed öka resandet.

Målen för resandeökning på +8 procent årligen och ett nöjdhetsindex (NKI) på 90 procent. Under 2020 genomfördes ingen kundundersökning och resandet har varit, och ska vara, lågt för att minimera smittspridningen. Utfallet för 2020 är en resandeminskning med -36 procent jämfört med fg. år.

Resandeutvecklingen är ett av bolagets viktigaste mått. Trots det är 2020 svårt att jämföra eller mäta mot. De första två månaderna hade en kraftig resandeökning. Detta visar att resandeutvecklingen är fortsatt stark och utan pandemin skulle 2020 återigen slagit rekord i resande, då trafik kvalitén hållit en hög nivå under hela året.

En ny tidtabell med förbättringar för resenären

Varje år i december byter tågtrafiken i Sverige tidtabell. Tidtabellen från december 2020 innebär ett flertal större förändringar och för de flesta resenärer stora förbättringar. I och med skiftet tar vi ett stort steg mot taktidtabell på sträckan Sundsvall–Östersund–Storlien och Umeå–Örnsköldsvik–Sundsvall. Taktidtabell betyder att tåget avgår samma minut under hela dagen. Fördelen är att tidtabellen då blir mer förutsägbar och lättare att lära sig för den enskilde resenären. En annan fördel är att risken för att tider ändras mellan åren minskar.

En annan viktig fråga som Norrtåg har arbetat intensivt med det senaste året är noden Boden. Syftet är att så många turer som möjligt ska mötas kring samma tid i Boden. Det ger resenären fler alternativ till sitt resande. Istället för att ”enbart” erbjuda resa till stationer längs med den linje som passerar din startpunkt, kan vi då erbjuda ett smidigt resande till fler destinationer.

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. Måltalen för kvalitetsmått för utförd trafik för 2020 var en operatörsberoende punktlighet på 95 procent och en operatörsberoende regularitet på 95 procent. Utfallet för 2020 var en operatörsbunden punktlighet på 98,4 procent och en operatörsberoende regularitet på 97,4 procent.

Under det tionde året sedan trafikstart har Norrtåg trafikerat sju linjer från Kiruna i norr till Storlien i väst. Resandeutvecklingen fram till att pandemin slog till har varit rekordstark, förutom på sträckan Umeå–Vännäs där resandet fortsatte att minska under inledningen av 2020.

Umeå–Sundsvall

Trafiken på sträckan Sundsvall–Örnsköldsvik–Umeå har efter sommaren utökats med en dubbeltur och trafikerats nu med tio dubbelturer på vardagar samt heltrafik. 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.

Lycksele–Umeå och Vännäs–Umeå

Trafiken Umeå–Lycksele omfattar totalt fyra dubbelturer på vardagar samt heltrafik och trafiken Umeå–Vännäs kör nio dubbelturer på vardagar. Utvecklingen skiljer sig åt beroende på delsträcka. I början av året ökade resandet på sträckan Umeå–Lycksele, men sjönk i samband med coronapandemin. Året inleddes

med en negativ resandeutveckling på pendlarsträckan Vännäs–Umeå. Under pandemin har resandet sjunkit ytterligare, då många som normalt pendlar har arbetat och studerat hemifrån.

Luleå–Umeå

Linjen trafikeras med två dubbelturer. Resandet på sträckan är i stora drag kopplat till studiependling till högskola samt värnpliktsresor. En stor andel av resande är hänförligt till helgen, fredag och söndag, där vi tidigare har sett stora ökningarna.

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.

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 mellan Luleå och Boden.

Boden–Luleå

Trafiken omfattar sex dubbelturer på vardagar. Utfallet av resandet har sedan trafikstarten varit svagt men tappet har inte varit lika stort under höstmånaderna som på övriga sträckor.

Storlien–Östersund–Sundsvall

Trafiken omfattar totalt nio dubbelturer vardagar plus helgratifik 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. 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 region Västernorrlands projekt, Mittstråket. Norrtåg arbetar med att introducera en partiell taktidtabell från T21. Effekterna av dessa åtgärder väntas under kommande år.

Punktlighet och regularitet

Tågen räknas vara i tid om de kommit fram inom fem minuter efter ankomsttiden enligt tidtabellen, (RT + 5min) eller 95 procent punktlighet enligt Trafikverkets fastslagna måttal. Punktligheten har under 2020 varit 92 procent (RT +5 min, ack 2020). Motsvarande siffra för 2019 var 90 procent. Att tågen inte är punktliga kan bland annat bero på infrastrukturfel, banarbete, dålig kanalpunktighet av andra järnvägsföretag. Andra orsaker kan vara fordonsfel under färd eller att det har blivit stopp på sträckan och resenärerna har fått resa vidare med ett annat tåg eller med buss. Vid beräkning av merförseningar som inte är orsakade av operatören har Norrtågstrafiken en punktlighet på 98,4 procent (operatörsberoende punktlighet).

Regulariteten har under 2020 varit 89 procent, det vill säga de avgångar som nått sin slutdestination med tåg. Banarbeten, urspårningar av godståg/arbetsfordon, andra fordonsrelaterade problem och andra olyckor/tillbud är de främsta orsakerna till del- och/eller helinställda avgångar. Andelen delinställda avgångar överstiger helinställda avgångar. Den operatörsberoende regulariteten har under samma period varit 97,4 procent.

Fordon

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

- Tolv eldrivna motorvagnar av typen X62 Coradia Nordic
- Sex eldrivna motorvagnar X52 Regina
- Tre eldrivna motorvagnar X11
- Ett dieseltåg av typen Y31 Itino, trafikerar sträckan Lycksele–Umeå

Utökad fordonsflotta för att klara utökad trafik och ökad robusthet

I juni 2020 togs det sista av de tre tillkommande X52 Regina emot, som Norrtåg tidigare beslutat att utöka fordonsflottan med. Utökningen var avgörande för att kunna möta önskemålen om utökad trafik, samtidigt som bolaget kunde utöka antalet reservfordon. En annan viktig faktor var att fordonen var av samma typ som redan fanns i flottan, för att underlätta fordonskompetens, underhåll och tillgång på reservdelar. Nu återstår att installera bistro ombord och att måla om fordonen till Norrtågs färger. Bistro och dekalering är planerat att ske i samband då att alla Reginor genomgår upprustning av hela interiören och tekniska förbättringar. Upprustningen är viktig för att bibehålla en hög komfort för resenärerna och säkerställa fordonets ekonomiska livslängd. Under året har tekniska förbättringar skett på Coradia X62 i form av skydd på taken för att minska skador på elektronik framförallt under vintertid. Planering för upprustning av fordonstypen Coradia X62 är genomförd under hösten och är planerat med start 2022.

En ny generation av signalsystemet ERTMS är en utmaning för Norrtåg

Det nya signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett EU-gemensamt signalsystem. Det är Trafikverket som ansvarar för införandet i Sverige. Botniabanan, Ådalsbanan och Haparandabanan är idag pilotbanor där nya versioner av systemet kan testas innan det implementeras på ytterligare banor. Det innebär att fordon som ska användas för Norrtågstrafiken inte bara är några av de få fordon i Sverige som behöver ERTMS-utrustas, utan även att utrustningen ombord på tågen ska uppgraderas i takt med nya tester av signalsystemet längs banorna. Det innebär bland annat att fordonen är borta ur trafik under längre perioder för ominstallationer och redan installerad ERTMS-utrustning behöver skrivas av i förtid.

Projektet för uppgradering av ERTMS har drabbats av stora förseningar hos leverantören Bombardier, vilket betyder att typgodkännande från Transportstyrelsen för respektive fordonstyp också är försenat. Nu beräknas detta projekt vara klart tidigast under april månad 2021. Trafikverket har i slutet av året gjort en fördjupad analys inför den fortsatta utrullningen av ERTMS i Sverige och har förskjutit hela utrullningsplanen i tid. För Norrtåg innebär samtliga förseningar i uppgraderingsprojektet följd effekter för annat större underhåll som ska göras på fordonen, vilket i sin tur kan ge konsekvenser för trafik och därmed ökade kostnader.

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. Under 2020 har ingen varumärkesmätning genomförts.

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.

Bolaget ansvarar för 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.

Norrtåg AB har under 2020 främst engagerat sig för 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. Samtidigt har arbetet påbörjats av elektrifireingen av Meråkerbanan, vilket kommer att innebära stora förbättringar i vår koppling mot Trondheim.

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 diskussionen fortsatt med Trafikverket beträffande den statliga delen av finansieringen för kommande avtalsperiod. Trafikverket har presenterat ett första utkast till finansiering och under första kvartalet 2021 kommer beslut att fattas. Avtalet gäller från 2021-08-01 och två år framåt + optioner.

En förhandling med Vy Tåg AB har under året förts utifrån pandemins effekter på resande och resultat. Vy Tåg AB har för år 2020 kompenserats med Trafikverkets ersättning för förlorade intäkter till kollektivtrafiken, vilket uppgår till 29 msek. Då pandemin inte är över, så är parterna överens om att fortsätta dialogen under 2021.

Norrtåg ställer sig positiva till att delta i Trafikverkets pilotprojekt och utrullningen av den nya generationen av ERTMS men anser att ett regionalt tågbolag i norr inte själv ska bära merkostnaderna för detta. Bolaget menar att det är att anse som ett av Trafikverket beslutade pilotprojekt och därmed bör detta betraktas som en del av Trafikverkets projektkostnader. Diskussionerna med Trafikverket har pågått under en längre tid och kommer att fortsätta under år 2021.

Ekonomisk rapport

Summa intäkter uppgår till 354 490 kkr, den statliga finansieringen för trafik uppgår till 64 254 kkr och den regionala finansieringen för trafik uppgår till 154 200 kkr, vilket är 9 690 kkr lägre än inbetalt av ägarna och har i årsbokslutet bokförts som skuld till ägarna.

Ekonomiskt sammandrag	2020	2019	2018	2017
Omsättning exkl. driftsbidrag	200 290	169 997	170 894	178 610
Resultat efter finansiella poster	5	16	15	10
Likviditet %	111,7 %	115,5 %	109,45 %	113,1 %
Soliditet %	1,67	1,71	1,06 %	1,39 %

Förändring av eget kapital	2020	2019
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

NORRTÅG AB

RESULTATRÄKNING FÖR TIDEN 2020-01-01—2020-12-31 (KKR)

RÖRELSENS INTÄKTER	Not 1	2020	2019
Nettoomsättning	Not 2	132 973	106 683
Övriga rörelseintäkter	Not 3	67 309	63 314
Driftsbidrag från ägare	Not 4	154 209	138 668
SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER		354 490	308 665
RÖRELSENS KOSTNADER			
Direkta trafik kostnader	Not 5	-342 641	-297 378
Övriga externa kostnader	Not 6	- 4 424	- 4 383
Personalkostnader	Not 7	- 6 923	- 6 404
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	Not 8	- 582	- 516
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER		- 354 570	-308 681
RÖRELSERESULTAT		-79	-16
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter och liknande resultatposter	Not 9	85	32
Räntekostnader och liknande resultatposter		-	-
Summa resultat från finansiella poster		85	32
Resultat efter finansiella poster		5	16
Skatt på årets resultat	Not 10	-5	-16
ÅRETS RESULTAT		0	0

NORRTÅG AB
BALANSRÄKNING PER 2020-12-31 (KKR)

TILLGÅNGAR	Not 1	2020	2019
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Materiella anläggningstillgångar			
Inventarier, verktyg och installationer	Not 8	5 992	3 182
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier och andelar	Not 11	60	60
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		6 052	3 242
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		5 003	1 318
Övrig kortfristiga fordringar		3 448	5 686
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Not 12	8 974	3 791
Summa Kortfristiga fordringar		17 425	10 795
Kassa och bank		95 998	102 753
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		113 423	113 548
SUMMA TILLGÅNGAR		119 475	116 790

NORRTÅG AB

SKULDER OCH EGET KAPITAL		2020	2019
EGET KAPITAL	Not 13		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Fritt eget kapital	Not 14		
Balanserat resultat		0	0
Årets resultat		0	0
SUMMA EGET KAPITAL		2 000	2 000
Avsättningar			
Övriga avsättningar	Not 15	16 000	16 481
Summa avsättningar		16 000	16 481
KORTFRISTIGA SKULDER			
Leverantörsskulder		13 745	6 239
Skatteskuld	Not 10	37	6
Skuld aktieägare	Not 16	45 183	41 217
Övriga kortfristiga skulder		248	253
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	Not 17	42 262	50 593
SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER		101 475	98 308
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL		119 475	116 790

Norrtåg AB
Org nr 556758-3496

KASSAFLÖDESANALYSER

Kassaflödesanalyser (KKR)	Not	2020-01-01 2020-12-31	2019-01-01 2019-12-31
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		-79	-16
<i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i>			
Avskrivningar		582	516
Årets skattekostnad		-5	-16
Realisationsvinst vid försäljning av inventarier			
		497	484
Erhållen ränta		85	32
Erlagd ränta			
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		582	516
<i>Förändring av rörelsekapital</i>			
Minskning av avsättningar		-481	-1 245
Ökning/Minskning av fordringar		-6 630	47 232
Ökning/Minskning av leverantörsskulder		7 507	-34 772
Ökning/Minskning av övriga korta skulder		-4 340	-36 619
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-3 362	-24 889
Investeringsverksamhet			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-3 518	-67
Försäljning av inventarier		126	
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-3 392	-67
Finansieringsverksamhet			
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0	0
Ökning/Minskning av likvida medel		-6 754	-24 956
Likvidamedel vid årets början		102 753	127 708
Likvidamedel vid årets slut		95 998	102 753

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
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.

Offentliga bidrag och intäktsredovisning

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

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

	2020	2019
Tåghyror	117 761	87 881
Ersättning för resande med RKTM färdbevis	11 195	15 969
Projektintäkter Botniska korridoren	3 225	1 532
Ersättning för reservfordon	<u>792</u>	<u>1 302</u>
Summa nettoomsättning	132 973	108 832

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

Fordonstyp	Antal	Hyresavtalets utgång
X52 Regina	6	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
2021	120 000
2021-2024	359 999

Not 3 Övriga rörelseintäkter

Medfinansiering Trafikverket	63 254	63 307
Övriga ersättningar och bidrag	125	7
Vinst avyttring fekaliebil	24	-
Vidarefakturerering underhåll fordon	3 892	-
Försäkringsersättning	<u>13</u>	<u>4</u>
Summa övriga rörelseintäkter	67 309	62 062

Not 4 Driftsbidrag

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	58 238	47 858
Region Jämtland Härjedalen	28 256	24 428
Länstrafiken i Västerbotten AB	48 628	41 686
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	<u>28 776</u>	<u>24 977</u>
Summa utfakturerat driftbidrag	163 898	138 949
Avräkningsskuld	<u>- 9 690</u>	<u>- 281</u>
Summa intäktsförda driftsbidrag	154 200	138 668

Not 5 Direkta trafik kostnader

	2020	2019
Trafikkostnad	195 989	170 910
El och banavgifter resandetrafik	22 489	15 169

Verkstad och underhåll	10 089	9 732
Fordonshyror	<u>114 073</u>	<u>101 566</u>
Summa trafik kostnad	342 641	297 377

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

Fordonstyp	Antal	Hyresavtalets utgång
X52 Regina	6	2025-12-13
X62 Coradia	12	2025-12-05
X11	3	2025-12-31
Y31 Itino	1	2025-06-30

De framtida hyreskostnaderna fördelar sig enligt följande	Framtida hyresbelopp
	2021 120 000
	2022-2024 359 999

Not 6 Övriga externa kostnader

Ersättning till revisorer

Revisionsuppdrag	175	124
Övriga uppdrag	<u>12</u>	<u>153</u>
Summa	187	277

Hyreskostnad lokal	229	235
---------------------------	------------	------------

Framtida hyresbelopp	Antal	Hyresavtalets utgång	Framtida hyresbelopp inom ett år	Framtida hyresbelopp 2022-2024
Lokalhyra Skolgatan 76	1	2022-01-31	229	19
Leasing tjänstebil	1	2022-12-27	51	

Not 7 Personalkostnader

Fördelning	Medelantalet anställda	
Män	3	3
Kvinnor	<u>3</u>	<u>3</u>
Totalt	6	6

Löner och ersättningar

Vd och styrelse	1 630	1 739
Övriga anställda	<u>2 665</u>	<u>2 343</u>
Summa löner och ersättningar	4 295	4 082
Sociala avgifter enligt lag och avtal	1 226	1 300
Pensionskostnader (varav Vd 570 kkr)	<u>1 263</u>	<u>858</u>
Summa sociala avgifter och pensionskostnader	2 489	2 158

Avtal för högre befattningshavare

För Vd gäller en ömsesidig uppsägningstid om sex månader samt rätt till avgångsvederlag vid uppsägning från bolagets sida, därutöver är VD berättigad till ett avgångsvederlag 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.

Not 8 Inventarier, verktyg och datorer **2020** **2019**

Ingående anskaffningsvärde	4 861	4 902
Årets investeringar	3 518	67
Årets utrangering	<u>- 597</u>	<u>- 109</u>
Utgående anskaffningsvärde	7 782	4 860

Ingående avskrivningar enligt plan	-1 679	- 1 271
Årets avskrivningar enligt plan	- 582	- 516
Värdeminskning årets utrangering	<u>471</u>	<u>109</u>
Utgående avskrivningar enligt plan	-1 790	-1 679

Bokfört värde **5 992** **3 181****Not 9 Ränteintäkter och liknande resultatposter**

Ränteintäkter	<u>85</u>	<u>32</u>
Summa ränteintäkter	85	32

Not 10 Årets skatt

Aktuell skatt	-5	-16
Justerad avseende tidigare år	- 0	- 0
Summa redovisad skatt	<u>-5</u>	<u>-16</u>
Redovisad resultat före skatt	16	15
Skatt på redovisad resultat	-1	-4
Skatt på redovisad resultat enligt gällande skattesats (21,4%)	-1	-4
Skatteeffekt av		
Övriga ej avdragsgilla kostnader	- 4	- 12
Ej skattepliktiga intäkter	<u>0</u>	<u>0</u>
Redovisad skatt	-5	-16
Genomsnittlig effektiv skattesats	21,4 %	21,4 %

Not 11 Aktier och andelar

Sveriges Kommunikationer AB, 30 st aktier	60	60
---	-----------	-----------

Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

Övriga poster	1 120	1 110
Förutbetalda ersättningar för RKTM färdbevis	487	1 451
Upplupna intäkter Botniska Korridoren	1 209	1 230
Förutbetalda hyreskostnader	<u>6 157</u>	
Summa förutbetalda kostnader	8 974	3 791

Not 13 Aktiekapital, 2000 aktier, kvotvärde 1 000 kr **2020** **2019**

Fördelning av aktierna mellan ägarna

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	500	500
Region Jämtland Härjedalen	500	500
Länstrafiken i Västerbotten AB	500	500
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	<u>500</u>	<u>500</u>
Summa	2 000	2 000

Not 14 Förändring av eget kapital

Bundet eget kapital		
Aktiekapital	<u>2 000</u>	<u>2 000</u>
Enligt balansräkning innevarande år	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 Avsättning för underhåll

Ingående balans	16 481	17 727
Årets kostnader för långsiktigt förebyggande underhåll	<u>- 481</u>	<u>- 1 245</u>
Utgående balans	16 000	16 481

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.

Utifrån faktiska siffror på underhållskostnader per år har bolaget gjort en avsättning för framtida underhållskostnader.

Not 16 Specifikation av skuld till ägarna

Region	Ing balans	Trafikkostnad 2020	Under året betalt driftsanslag	Återbet av skuld	Hyres-justering	Utg balans
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-10 916	56 665	-58 238		-624	-13 114
Region Jämtland Härjedalen	-473	25 809	-28 256		99	-2 822
Länstrafiken i Västerbotten AB	-18 379	45 452	-48 628		775	-20 780
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-11 448	26 283	-28 776	5 724	-250	-8 467
	-41 217	154 209	-163 898	5 724		-45 183
Summa skuld aktieägare	-41 217					-45 183

Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	2020	2019
Semesterlöneskuld	335	303
Sociala avgifter, lagstadgande	105	95
Trafikkostnader	31 426	33 736
Löpande upplupna kostnader	285	927
Upplupna hyreskostnader	820	0
Förutbetald statlig medfinansiering	<u>9 191</u>	<u>15 532</u>
Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkt	42 262	50 593

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.	229 063	171 000
---	---------	---------

Umeå den / 2021

Elvy Söderström, ordförande

Nils Olov Lindfors

Jonny Lundin

Anton Hammar

Karin Ekblom

Stig Lennart Karlsson

Anders Öberg

Thommy Bäckström

Maria Högländer
Vd

Vår revisionsberättelse har lämnats 2021-

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Peter Söderman

Håkan Jonsson

Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Auktoriserad revisor

Deltagare

ÖHRLINGS PRICEWATERHOUSECOOPERS AB 556029-6740 Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2021-03-03 15:39:02 UTC

Namn returnerat från Svenskt BankID: Håkan Andreas Jonsson

Datum

Håkan Jonsson
Auktoriserad revisor
haakan.jonsson@pwc.com
19731211-8511

Leveranskanal: E-post

ÖHRLINGS PRICEWATERHOUSECOOPERS AB 556029-6740 Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2021-03-03 18:43:36 UTC

Namn returnerat från Svenskt BankID: PETER SÖDERMAN

Datum

Peter Söderman
peter.soderman@pwc.com
19641222-1936

Leveranskanal: E-post

NORRTÅG AB 556758-3496 Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2021-03-02 12:25:27 UTC

Namn returnerat från Svenskt BankID: STIG LENNART KARLSSON

Datum

Stig-Lennart Karlsson
stig-lennart.karlsson@lycksele.se
19590922-8537

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID

2021-03-03 08:49:31 UTC

Namn returnerat från Svenskt BankID: Thommy Hans Gustaf
Bäckström

Datum

Thommy Bäckström
thommy.backstrom@gmail.com
19530209-8990

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID

2021-03-02 13:20:36 UTC

Namn returnerat från Svenskt BankID: ANDERS ÖBERG

Datum

Anders Öberg
anders.oberg@norrbotten.se
19640629-8999

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID

Namn returnerat från Svenskt BankID: Nils-Olov Lindfors

Nils-Olov Lindfors
nils-olov.lindfors@norrbotten.se
19490626-8935

2021-03-02 13:40:34 UTC

Datum

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID

Namn returnerat från Svenskt BankID: ELVY SÖDERSTRÖM

Elvy Söderström
Ordförande
elvy.soderstrom@ornskoldsvik.se
+46705588157
19531011-7881

2021-03-02 12:23:42 UTC

Datum

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID

Namn returnerat från Svenskt BankID: Nils Jonny Lundin

Jonny Lundin
jonny.lundin@rvn.se
19710329-7839

2021-03-02 12:29:02 UTC

Datum

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID

Namn returnerat från Svenskt BankID: Karin Margareta Ekblom

Karin Ekblom
karin.ekblom@regionjh.se
19520925-7863

2021-03-02 14:12:30 UTC

Datum

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID

Namn returnerat från Svenskt BankID: ANTON HAMMAR

Anton Hammar
anton.hammar@socialdemokraterna.se
19920504-1750

2021-03-03 09:22:00 UTC

Datum

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID

Namn returnerat från Svenskt BankID: Ingrid Maria Högländer

Maria Högländer
maria.hoglander@norrtag.se
19601205-8522

2021-03-02 14:25:43 UTC

Datum

Leveranskanal: E-post