

# Norrtåg AB

Organisationsnummer 556758-3496

## FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

**Styrelsen och verkställande direktören för Norrtåg AB får härmed avge följande årsredovisning för räkenskapsåret 2016-01-01 – 2016-12-31.**

### Norrtåg AB

Norrtågs uppdrag är att bedriva persontrafik, genom avtal med trafikföretag, med tåg inom och i anslutning till de fyra nordligaste länen jämte därmed förenlig verksamhet. Norrtåg är huvudsakligen verksamt på marknaden för regional och interregional tågtrafik.

Därutöver ska bolaget tillhandahålla tågfordon och en verkstad. Upphandlad operatör för innevarande trafikeringsperiod är Svenska Tågkompaniet AB.

Norrtåg styrelse består av åtta ordinarie ledamöter och fyra ersättare som har träffats åtta gånger under året. Organisationen har under året bestått av en Vd, teknisk chef, controller samt en assistent.

### Våra ägare

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

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

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

### Norrtågs erbjudande

Bolaget fortsätter sitt arbete för att säkerställa att trafiken ska kunna erbjuda tågresor av hög kvalitet. Tillsammans med de kollektiva trafikmyndigheterna i respektive län fortsätter Norrtåg med att arbeta för att tillhandahålla ett väl sammanhållet och attraktivt trafiksystem. Norrtågs relation med resenärerna ska baseras på enkelhet, prisvärdhet och pålitlighet.

### Trafiken

Under året har Norrtåg trafikerat sex linjer med 78 avgångar dagligen, måndag till fredag, eller cirka 2 000 avgångar per månad. Norrtåg trafikerar totalt 1500 km järnvägsspår i Norrland och stannar vid 58 stationer. Vi ser ett resande, totalt uppgår resandet till 1 363 162 resenärer, vilket är på samma nivå som 2015.

Dagligen följer Norrtåg upp punktligheten på varje tågavgång. Norrtåg mäter punktligheten enligt Trafikverkets kvalitetsmått, rätt tid till slutstation inom 5 min. Punktligheten har under 2016 varit cirka 90 % (RT +5 min). Det finns många giltiga skäl till varför ett tåg är försenat. Den enskilt största orsaken till störningar i tågtrafiken är relaterade till infrastrukturen (spår, el och signaler,

växlar) som Trafikverket ansvarar för. Andra anledningar till punktlighetsproblemen är banarbeten, tillgång till plattformar, olyckor och naturhinder som störningar som beror på tågoperatörerna och dess fordon. Andelen av störningar som operatören har orsakat är cirka 20 %. För att öka kvaliteten så arbetar vi aktivt med Trafikverket, operatör och underhållare att utreda orsakerna till förseningar och hitta förbättringsåtgärder. Resenären ska kunna lita på att tåget avgår i tid och ankommer i tid. Allt för att vardagspusslet ska gå ihop.

Regulariteten har under 2016 varit 97 %, d.v.s. de avgångar som nått sin slutdestination. De sträckor som har en stor andel av inställda delsträckor är sträckan Lycksele och Hällnäs, som trafikeras av ett dieselfordon. I Norrtågs fordonsflotta saknas reservtåg för dieseltrafiken vilket betyder att vid störningar bussersätts denna delsträcka. Umeå-Luleå har under året haft fortsatt nedsatt hastighet beroende på begränsningar i infrastrukturen. Under mars och april månad har Norrtåg fångat upp 9 000 resenärers synpunkter och kommentarer, genom en marknadsundersökning, NKI, som skett ombord på samtliga sträckor. Helhetsintycket för Norrtågs trafik är 84 % nöjda resenärer. Upplevelsen av komfort har stor inverkan på trivseln för resenären. På de sträckor där vi har en avvikande fordonstyp eller problem med regularitet och punktlighet minskar andelen nöjda resenärer.

#### Sundsvall-Umeå

Trafiken på sträckan Sundsvall-Umeå har trafikerats med nio dubbelturer på vardagar samt helgtrafik. Utvecklingen av trafiken har varit positiv och antalet resenärer har fortsatt att öka och uppgår nu till cirka 681 000 resor per år, vilket ger en resandeökning med 2 %. Linjen har sedan 2013 förstärkt sin viktiga roll för arbets-, tjänste- och studieresor. Lösningarna med två stationer i vardera Umeå, Örnsköldsvik och Sundsvall har visat sig framgångsrika för stråkens och regionernas funktion. Umeå Östra har de högsta passagerarvolymerna av Norrtågs samtliga stationer. Dessutom är det påtagligt att Umeå Ö ger en viktig balansering av arbetsmarknaderna och stärker kompetensförsörjningen

#### Umeå-Lycksele och Umeå-Vännäs

Trafiken Umeå-Lycksele omfattar totalt fyra dubbelturer och trafiken Umeå-Vännäs har under året kört nio dubbelturer på vardagar. Resandet på linjerna uppgår till 180 000 resenärer vilket är en minskning med -8 %. Minskade intag på gymnasieskolan i Vännäs och sämre regularitet på sträckan Lycksele-Umeå bidrar till minskat resande. På sträckan Umeå-Vännäs utgör 85 % av resande utbildning- och arbetspendling. En stor andel resande är arbets- och skolresor till och från Vindeln och Vännäs i första hand.

#### Umeå-Luleå

Antal resor uppgick totalt 2016 till 26 000. Varje månad är resande i snitt 1500 på en dubbeltur som trafikerar sträckan.

#### Luleå-Kiruna

Trafiken omfattar tre dubbelturer. Linjen har sedan länge haft en viktig funktion särskilt för Malmfälten, både för tjänsteresor som andra reseändamål. Infrastrukturproblem bromsar utvecklingstakten främst i de norra delarna av trafiksystemet. Resandet uppgick 2016 till 62 000 resenärer, vilket är en minskning med -16 %.

## Sundsvall-Östersund-Storlien

Trafiken omfattar totalt nio dubbelturer plus heltrafik på sträckan Sundsvall-Östersund, på sträckan Östersund-Åre/Duved fem dubbelturer samt på sträckan Åre-Storlien två dubbelturer med omstigning i Storlien till fortsatt resa in mot Norge. Resandet uppgick 2016 till 419 000 resenärer, en minskning med -2 %.

Linjen Sundsvall-Östersund-Storlien har helt andra karaktärsdrag än linjen längs kuststråket. Många små stationsorter betjänas med tågtrafik redan sedan 1990-talet. Detta har inneburit att orter på sträckan har kunnat leva vidare och att det sedan många år tillbaka finns ett väl utvecklat resande på sträckan. Sträckan har även en stor andel turister resande till Åre-Duved, särskilt på vårvintern.

### **Fordon till trafik**

Norrtåg tillhandahåller och hyr (formellt genom sina ägare) fordon genom AB Transitio. 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.
- Norrtåg hyr också tre X52 Regina som sedan 2013 primärt trafikerar banorna norr om Umeå.
- Tre X11-fordon, varav ett trafikerar pendeltågstrafik Umeå-Vännäs och de två övriga används för att förstärka reservkapaciteten. Samtliga fordon har nu upprustats. Interiört har det ökat komforten för resenären betydligt med bl. a funktionsanpassning och internet. Fordonet har också målats i Norrtågs färger.
- Ett dieseltåg av typen Itino, som har trafikerat sträckan Umeå-Lycksele.

Internet ombord har uppdaterats både avseende brukarnas datamängder men också avseende kvaliteten under året. Detta är ett led i att skapa bättre möjligheter för resenären ombord och därmed öka trivseln och möjligheten för arbets- och studiependling. Det finns fortfarande vissa brister i infrastrukturen, framförallt kopplat till de långa tunnelavsnitten mellan Umeå och Sundsvall.

### **Övertagande av trafik**

I augusti 2016 skedde ett operatörsbyte där frånträdande operatören Botnietåg AB överlät trafiken till den tillträdande operatören Svenska Tågkompaniet AB. Inför operatörsbytet har Norrtåg fokuserat sitt uppdrag på att följa upp operatörernas arbete med avveckling respektive uppstart av trafiken. De två viktigaste processerna har varit de tre besiktningssomgångar som genomfördes i Norrtågs regi samt uppföljning av fordonens status och planering av eftersläpande underhåll. Övergången har fungerat mycket bra.

### **Trafikavtalet med Svenska Tågkompaniet AB**

För att bedriva tågtrafiken och underhållet av tågen har Norrtåg trafikavtal med Svenska Tågkompaniet AB, som tillträdde den 20 augusti 2016. Verksamhet bedrivs inom ramen för en Tjänstekoncession, där operatören har stora friheter men också skyldigheter. Norrtåg AB tillhandahåller spårfordon och verkstad medan operatören står för övriga kostnader som personal, underhåll och marknadsföring. RKM:s färdbevis avseende 30 dagars pendlingskort och skolkort är giltiga färdbevis ombord på tåg. Ersättning för resande med RKM:s pendel- och skolkort ersätts enligt Norrlandsresans prislista med 1/35. Tågkompaniet får bestämma biljettpris på egna

produkter. Under hösten har Tågkompaniet utvecklat egna pendlarkort som har medfört en övergång på vissa sträckor från länstrafikens pendlarkort.

## Tillhandahållande av verkstad

Verkstaden är lokaliserad till godsbangården i Umeå (Nordic Logistic Center) och ägare till fastigheten är Umeå vagnverkstad AB. Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti för verkstaden.

Verkstaden i Umeå är central för trafiksystemets funktion, inte minst beroende på att avstånden till närmaste liknande verkstad är för långa sett ur ett ekonomiskt och funktionellt perspektiv. Tågkompaniet hade kontraktera Euromaint som underleverantör. Det är underhållaren som är formell hyresgäst i den för ändamålet anpassade verkstaden. Alstom, fordonsleverantören av Norrtågs huvudfordon X62 har haft bemannad verksamhet lokaliserad till verkstaden. Denna bemanning har successivt trappats ned till följd av utgångna garantier.

Anläggningen omfattar två verkstadsspår inomhus. Båda spåren används för reparation och service och ett av dem har dessutom funktion som servicespår för avisning, tvätt, sanering etc. Utifrån den förstudie som genomförts tillsammans med operatören och Umeå vagnverkstad AB för att öka effektiviteten har ett trimningsprogram påbörjats under hösten 2016. Investeringarna kommer att vara slutförda under våren 2017.

## Handlingsprogram Vinter

Norrtåg genomför förberedelser varje år för att stå rustade och kunna hantera vinterns utmaningar på bästa möjliga sätt. Förberedelser påbörjas långt innan första snön faller. Norrtåg följer upp det förebyggande underhållet och ser till att det finns tågreduceringsplaner som kan sättas i verket om operatören tvingas minska antal avgångar på grund av icke framkomlig infrastruktur. Vidare följer vi upp att det finns förutsättningar att lämna god trafikinformation och att samtliga entreprenörer samverkar för att minska effekterna av eventuella vinterproblem.

Det arbetet som Norrtåg AB initierade våren 2013, "Handlingsplan vinter" fortgår med alla parter inom olika åtgärdsområden men i en avsevärt mindre omfattning eftersom insatta åtgärder har fått önskad effekt och därmed tillgängligheten ökat. Norrtåg har tillsammans med AB Transitio en aktiv plan för att fortlöpande följa upp modifieringspaket på fordon.

## 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. Den största effekten är minskade koldioxidutsläpp. Om Norrtågs producerade fordonskilometer under 2016 istället hade fördelats mellan flyg, bil och buss hade det inneburit ökade utsläpp av koldioxid med ca 20 000 ton. Detta kan jämföras med utsläppen från nära 10 000 personbilar på ett år. Ackumulerat under åren 2013, 2014 och 2015 har Norrtågstrafiken inneburit en besparing av koldioxidutsläpp med cirka 60 000 ton. Detta motsvarar cirka 65 miljoner kronor. 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 2016 istället hade åkt bil eller buss hade det inneburit utsläpp av cirka 100 000 gram partiklar i tätort vilket motsvarar transportarbete i cirka 46 000 mil av lastbil med släp i tätort.

## Risikanalyt och strategiarbete

Bolaget har under året förfinat arbetet med att identifiera potentiella risker och osäkerhetsfaktorer utifrån hur hög risken bedöms vara samt hur stor effekt den bedöms få för verksamheten. Syftet har varit dels att tydliggöra riskerna för ägare och finansierare men också för att på ett samlat sätt bearbeta möjliga åtgärder i syfte att minimera riskerna.

Tillsammans med ägare och regionala kollektivtrafikmyndigheter har ett strategiarbete initierats. Målen och riktlinjerna i strategiplanen bildar grund för utvecklingen och förvaltningen av kollektivtrafiken och anger samtidigt hur tågtrafiken ska bidra till att förverkliga målet som ett väl sammanhållet trafiksystem för Norrlandslänen. Strategin bildar ett underlag för två huvudområden; dels för trafikering/infrastrukturplanering, dels för en dialog kring tågtrafikens roll i ett bredare samhällsutvecklingsperspektiv samt vilken fordonsflotta trafiken kräver i framtiden.

## Förväntad framtida utveckling

Den positiva utveckling som finns av Norrtågstrafiken kan förväntas fortsätta även framöver. En aktiv marknadsföring av varumärket och den förbättrade kvaliteten på trafiken kan både på kort och lite längre sikt medföra en fortsatt resandeutveckling i systemet. Hur stor ökningen kan förväntas bli är svår att bedöma och beror på flera parametrar. I en del fall måste trafiken byggas ut för att resandet ska kunna öka beroende på att de mest attraktiva avgångarna är fullsatta. En annan svårbedömd parameter är hur den parallella kommersiella trafiken utvecklas. SJ har fortsatt att utöka trafiken på Botniabanan med en dubbeltur från och med tågplaneperioden T17 och det är inte uteslutet att ytterligare trafik kan bli aktuellt.

Rälsbytet på sträckan Luleå-Umeå kommer att vara slutfört 2017 och därmed kommer restiderna bli normala igen. Norrbotten vill starta trafik mot Haparanda med vidare koppling mot Finland vilket kan medföra bättre förutsättningar att öka trafiken på andra linjer också. Samtidigt är nuvarande infrastruktur i behov av upprustning och mer kapacitet behövs för att efterfrågan på trafik ska kunna täckas. Trafikverkets senarelagda utrullning av ERTMS i södra Sverige medför ökade kostnader och trafikproblem för Norrtåg. Problem som medför fördyrad trafikskostnad, risk för förseningar på banan och uppskjutna trafikstarter.

## Ekonomi

Summa intäkter uppgår till 269 640 kkr. inklusive driftsbidrag från ägarna med 98 546 kkr. Summa kostnader uppgår till 269 749 kkr. Årets överskott om 4 853 kkr har balanserats som avräkningsskuld till ägarna varefter intäkter och driftsbidrag har minskats med motsvarande belopp.

Transitio AB, ägare av tågen, har fortsatt under 2016 gjort innehållanden i betalningen till fordonsleverantören Alstom avseende funktionella brister och försenade leveranser. Norrtåg har under året uppvaktat Trafikverket och Näringsdepartementet för att få ökad finansiering av utvecklad trafik, vars avtal gick ut 2016-07-31. Avtal har träffats för utvecklad trafik avseende finansiering för tiden augusti-december 2016 med ytterligare 12 500 kkr. Totalt har staten utbetalt 30 000 kkr för 2016. Vidare har avtal träffats för tiden 2017-2021 med beslutade takbeloppet 20 000 kkr per år.

Ekonomiskt sammandrag	2016	2015	2014	2013
Omsättning exkl. driftsbidrag	171 095	157 029	160 404	171 947
Resultat efter finansiella poster	5	4	4	18
Likviditet %	112,6 %	113,40 %	101,49 %	100,00 %
Soliditet %	1,20	1,47	1,71	1,00

Förändring av eget kapital	2016	2015
<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

#### 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

---

## RESULTATRÄKNING FÖR TIDEN 2016-01-01--2016-12-31 (KKR)

<b>RÖRELSENS INTÄKTER, Not 1</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Nettoomsättning, Not 2	92 162	81 866
Övriga rörelseintäkter, Not 3	78 933	75 163
Driftsbidrag från ägare, Not 4	98 546	81 170
<b>SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER</b>	<b>269 640</b>	<b>238 199</b>
<b>RÖRELSENS KOSTNADER</b>		
Direkta trafik kostnader, Not 5	-262 032	-230 494
Övriga externa kostnader, Not 6	- 2 471	-2 682
Personalkostnader, Not 7	- 5 058	-5 153
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar, Not 8	- 189	-121
<b>SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER</b>	<b>-269 749</b>	<b>-238 450</b>
<b>RÖRELSERESULTAT</b>	<b>-109</b>	<b>-251</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>		
Ränteutgifter och liknande resultatposter, Not 9	118	257
Räntekostnader och liknande resultatposter	-3	-2
<b>Summa resultat från finansiella investeringar</b>	<b>114</b>	<b>256</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>5</b>	<b>4</b>
<b>Skatt på årets resultat, Not 10</b>	<b>-5</b>	<b>-4</b>
<b>ÅRETS RESULTAT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**NORRTÅG AB**  
**BALANSRÄKNING PER 2016-12-31 (KKR)**

<b>TILLGÅNGAR, Not 1</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>		
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>		
Inventarier, verktyg och installationer, Not 8	1 729	135
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>		
Aktier och andelar Not 11	60	60
<b>SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>	<b>1 789</b>	<b>195</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>		
<b>Kortfristiga fordringar</b>		
Kundfordringar	30 418	20
Skattefordran	6	-
Övrig kortfristiga fordringar	2 629	1 963
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter, Not 12	27 437	3 883
<b>Summa Kortfristiga fordringar</b>	<b>60 490</b>	<b>5 866</b>
<b>Kassa och bank</b>	<b>104 911</b>	<b>130 232</b>
<b>SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>	<b>165 401</b>	<b>136 098</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>167 190</b>	<b>136 293</b>



<b>SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
<b>EGET KAPITAL, Not 13 och Not 14</b>		
<b>Bundet eget kapital</b>		
Aktiekapital	2 000	2 000
<b>Fritt eget kapital</b>		
Balanserat resultat	0	0
Årets resultat	0	0
<b>SUMMA EGET KAPITAL</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>
<b>Avsättningar</b>		
Övriga avsättningar, Not 15	18 307	14 282
<b>Summa avsättningar</b>	<b>18 307</b>	<b>14 282</b>
<b>KORTFRISTIGA SKULDER</b>		
Leverantörsskulder	41 776	5 516
Skuld aktieägare Not 16	24 611	21 251
Skatteskulder	0	140
Övriga kortfristiga skulder	191	189
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter, Not 17	80 304	92 915
<b>SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER</b>	<b>146 882</b>	<b>120 011</b>
<b>SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>	<b>167 190</b>	<b>136 293</b>
<b>STÄLLDA SÄKERHETER</b>	<b>INGA</b>	<b>INGA</b>
<b>ANSVARSFÖRBINDELSER, not 18</b>	<b>122 400</b>	<b>132 600</b>

## KASSAFLÖDESANALYSER

Kassaflödesanalyser (KKR)	Not	2016-01-01 2016-12-31	2015-01-01 2015-12-31
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Rörelseresultat		-109	-251
<i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i>			
Avskrivningar		189	121
Årets skattekostnad		-5	-4
		<u>74</u>	<u>-134</u>
Erhållen ränta		118	258
Erlagd ränta		-3	-2
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<u><b>189</b></u>	<u><b>122</b></u>
<i>Förändring av rörelsekapital</i>			
Ökning av avsättningar		4 025	8 075
Ökning/Minskning av fordringar		-54 624	1 490
Ökning/Minskning av leverantörsskulder		36 260	489
Ökning/Minskning av övriga korta skulder		-9 389	10 476
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<u><b>-23 539</b></u>	<u><b>20 652</b></u>
<b>Investeringsverksamhet</b>			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-1 782	-38
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<u><b>-1 782</b></u>	<u><b>-38</b></u>
<b>Finansieringsverksamhet</b>			
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
Ökning/Minskning av likvida medel		-25 321	-45 248
Likvidamedel vid årets början		130 232	109 618
Kursdifferens i likvida medel			
Likvidamedel vid årets slut		104 911	130 232
varav likvida medel på fasträntekonto			60 000

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

## KASSAFLÖDESANALYSER

Kassaflödesanalyser (KKR)	Not	2016-01-01 2016-12-31	2015-01-01 2015-12-31
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Rörelseresultat		-109	-251
<i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i>			
Avskrivningar		189	121
Årets skattekostnad		-5	-4
		74	-134
Erhållen ränta		118	258
Erlagd ränta		-3	-2
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>189</b>	<b>122</b>
<i>Förändring av rörelsekapital</i>			
Ökning av avsättningar		4 025	8 075
Ökning/Minskning av fordringar		-54 624	1 490
Ökning/Minskning av leverantörsskulder		36 260	489
Ökning/Minskning av övriga korta skulder		-9 389	10 476
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>-23 539</b>	<b>20 652</b>
<b>Investeringsverksamhet</b>			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-1 782	-38
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-1 782</b>	<b>-38</b>
<b>Finansieringsverksamhet</b>			
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Ökning/Minskning av likvida medel</b>		<b>-25 321</b>	<b>-45 248</b>
<b>Likvidamedel vid årets början</b>		<b>130 232</b>	<b>109 618</b>
<b>Kursdifferens i likvida medel</b>			
<b>Likvidamedel vid årets slut</b>		<b>104 911</b>	<b>130 232</b>
<b>varav likvida medel på fasträntekonto</b>			<b>60 000</b>

*Handwritten notes and signatures:*  
 VB  
 US  
 W  
 GA  
 GA

## NOTER TILL RESULT- OCH BALANSRÄKNING

### Not 1

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>
Inventarier, datorer	Fem år
Datorer	Tre år
Fekaliebil	Sex 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

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.