

# NORRTÅG AB

ÅRSREDOVISNING FÖR RÄKENSKAPSÅRET

2011-01-01--2011-12-31

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	SID
Förvaltningsberättelse	1
Resultaträkning	6
Balansräkning	7
Kassaflödesanalys	9
Bokslutskommentarer & Noter	10

# Norrtåg AB

Organisationsnummer 556758-3496

## FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Norrtåg AB får härmed avge följande årsredovisning för räkenskapsåret 2011-01-01 – 2011-12-31.

### Norrtåg AB

Bolaget som bildades 29 februari 2008 är ett samägt bolag mellan de fyra nordligaste trafikhuvudmännen och har till uppgift att bedriva tågtrafik i Norrland. Norrtåg har en styrelse med åtta ordinarie ledamöter och fyra ersättare som har träffats sex gånger under året. Organisationen har under året bestått av en Vd (50 %), en teknisk chef (50 %), en marknadsutvecklare (100 %, januari-mars) samt en controller (100 %, oktober-december).

### Norrtågsförsöket

Regeringen beslutade i december 2007 om en försöksverksamhet på 10 år där trafikhuvudmännen i de fyra nordligaste länen får bedriva länsgränsöverskridande regional persontågstrafik norr om Sundsvall. I beslutet finns även en statlig finansiering för första fem årens trafik som måste växlas upp mot regionala insatser.

### Trafikering

Botniatåg är operatör för trafiken efter den operatörsupphandling som slutfördes i maj 2010. Upphandlingen var en tjänstekoncession där operatören gavs stora befogenheter men också skyldigheter. Operatören får bland annat sätta pris och ta hand om alla intäkter med undantag för reskortsgiltigheter avseende trafikhuvudmännens ordinarie resekort för frekventa resenärer.

Det är sex sträckor som ska trafikeras i Norrtågstrafiken; Sundsvall-Östersund-Storlien, Sundsvall-Umeå, Umeå-Lycksele, Umeå-Vännäs, Umeå-Luleå samt Luleå-Kiruna-Narvik. Sammanfattningsvis har detta år varit relativt händelserikt med flera positiva händelser men också några motgångar och nedan beskrivs status för var och en av de berörda linjerna.

#### Sundsvall-Östersund-Storlien

Trafikerades under hela året av Veolia transport. Norrtåg skulle ha tagit över ansvaret för trafiken i augusti 2011 men av avtalstekniska skäl kvarstår ansvaret hos Trafikverket. Trafiken skulle också ha

utökats inom ramen för Botniatågs verksamhet, ursprungligen i augusti, senare framflyttat till december, men tekniska problem med fordonen innebar att trafikutökning försköts på obestämd tid.

#### Sundsvall-Umeå

Trafiken på Botniabanan fortsatte med samma omfattning som i slutet på 2010, med sju dubbelturer på vardagar mellan Örnsköldsvik och Umeå. I december utökades trafiken till tio dubbelturer vardagar och helgtrafik. Samtidigt byttes fordonen Regina ut mot de nya Coradia för trafiken på Botniabanan. De stora störningarna från 2010 fortsatte fram till och med mars men sedan blev transportkvaliteten avsevärt bättre. Resandet ökade också stadigt under året och nådde knappt 25 000 resor per månad som mest.

Trafiken söder om Örnsköldsvik på Botniabanan skulle ha startat i augusti 2011 med i april kom Trafikverkets beslut om försening till december. Nästa förseningsbesked kom genom ett Trafikverksbeslut i september då hela trafikstarten flyttades fram till augusti 2012.

#### Umeå-Lycksele

Trafiken på Tvärbanan invigdes i augusti under pompa och ståt med tre dubbelturer vardagar och viss helgtrafik. I december utökades trafiken med en ytterligare tur. Trafiken togs emot bra och trafiken fungerade bra de första månaderna men i december uppträdde betydande fordonsstörningar. Trafiken har framförts med dieseltåget Itino och med en, från Inlandsbanan AB, inhyrd Y1 som reservfordon.

#### Umeå-Vännäs

Västerbottens läns landsting tog ett tilläggsbeslut i april om att avropa optionen Umeå-Vännäs. Trafiken startade i december med åtta dubbelturer, initialt med en Regina som fordon.

#### Umeå-Luleå

Trafiken skulle ursprungligen ha startat i augusti, senare framflyttat till december, men tekniska problem med fordonen innebar att trafikutökning försköts på obestämd tid.

#### Luleå-Kiruna-Narvik

Trafikerades under hela året av SJ norrlandståg. Norrtåg tog över ansvaret för trafiken i augusti 2011 från Trafikverket. Trafiken skulle också ha utökats inom ramen för Botniatågs verksamhet, ursprungligen i augusti, senare framflyttat till december, men tekniska problem med fordonen innebar att trafikutökning försköts på obestämd tid.

Utöver denna trafik finns färdiga trafikeringsoptioner avseende Luleå-Haparanda och en utvidgning av trafiken Umeå-Lycksele till att omfatta även Storuman.

Bolagets verksamhet har helt fokuserats på förberedelser inför de planerade trafikstarterna under året samt uppföljning av de pågående trafik- och fordonsleveranserna. Beroende på beslut i respektive läns Landstingsfullmäktige, i samtliga de fyra nordligaste länen, har bolaget kunna arbetat målinriktat för att kunna tillgodose uppdragsgivarnas önskemål. Bolaget har också under året engagerat sig i en dialog och ett utvecklingsarbete tillsammans med Trafikverket i syfte att förstärka infrastrukturen utifrån framförallt fyra perspektiv: restidsförkortningar, kapacitet, stationslösningar och tillgänglighet för funktionshindrade.

## Fordon till trafik

Norrtåg tillhandahåller fordon till operatören Botnietåg genom det, gemensamt med andra länstrafikbolag ägda, AB Transitio. Norrtågs trafik kommer primärt att utföras med de av Transitio upphandlade tolv eldrivna motorvagnar av typen X62 Coradia Nordic (Alstom) samt ett Itino dieseltåg (Bombardier). Norrtåg (genom sina ägare) hyr formellt av Transitio fordon och hyr sedan i sin tur ut fordonen till operatören Botnietåg genom ett underhyresavtal där operatören påtar sig ansvaret för fordonen under hyresperioden.

De första fyra X62 övertogs av Transitio från leverantören den 5 december 2011 och övriga åtta förväntas övertas under första halvåret 2012. Denna förskjutning beror dels på förseningen av Ådalsbanan, dels på de tekniska problem med så kallade spökbaliseringar som upptäcktes innan övertagandet. Detta problem medförde att trafiken på sträckor med det gamla signalsystemet ATC inte kunde framföras på ett driftsäkert sätt utan istället hade en hög andel driftstörningar.

Dieseltåget Itino togs i trafik i augusti 2011 i samband med trafikstarten Umeå-Lycksele. Utöver dessa tåg har Norrtåg även hyrt en till två X52 Regina under året. Fram till i december gick dessa i trafik på Örnsköldsvik-Umeå och ett av dem har därefter trafikerat Umeå-Vännäs.

Bolaget har under året fattat beslut om anskaffning av ytterligare tre begagnade reservfordon av typen X11. För trafiken på Tvärbanan har bolaget, från Inlandsbanan AB, hyrt in en Y1 som reservfordon.

Ett kritiskt moment som särskilt ska beaktas är de långa avstånden inom trafiken, 70-80 mil från trafiksystemets yttersta punkter till verkstadsfunktionen i Umeå. Detta kan skapa tillgänglighetsbrister som kan behöva åtgärdas för att kunna erbjuda ett tillförlitligt trafiksystem.

## Etablering av verkstad

Byggnationen av verkstaden i Umeå inleddes 2010 och byggnaden stod klar i augusti 2011. Verkstadsfunktion 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. Inflyttning skedde i slutet på augusti 2011 och verksamheten har varit i gång, om än i begränsad omfattning beroende försenade fordonsleveranser och försenade trafikstarter. Gemensamma kostnader för verkstaden uppstod redan i augusti och bolagsstämmans beslut i juni var att länen delar på kostnaderna solidariskt.

Norrtågs underhållsleverantör Mantena, är upphandlad som underleverantör av operatören Botnietåg och är formell hyresgäst i den för ändamålet anpassade verkstaden. Under den minst två år långa garantitiden för X62 kommer dessutom fordonsleverantören att ha bemannad verksamhet lokaliserad till verkstaden.

Verkstaden är lokaliserad till godsbangården i Umeå (Nordic Logistic Center) och ägare till fastigheten är Umeå infrastruktur AB. Norrtåg AB lämnar en hyresgaranti för den upphandlade operatören. Anläggningen omfattar två verkstadsspår inomhus, båda spåren kommer att kunna användas för reparation och service och ett av dem har dessutom funktion som servicespår för avisning, tvätt, sanering etc. Byggnaden blir för Norrtågs del ca 3 600 kvadratmeter.



## Marknad

Bolagets marknadsfunktion har successivt överförs på operatören under året. Den återstående verksamhet som har förekommit har fokuserat på bredare information om trafiken samt mediekontakter. Fokus sattes på att skapa en bred förankring och kunskap i de stråk som berörs av trafiken.

## 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. Järnväg är det energisnålaste transportsättet på land och elektrifierad järnväg innebär minimal klimatpåverkan och kan drivas med närproducerad förnybar el från vind- och vattenkraft. Att styra över resor från väg till järnväg innebär därför en stor minskning av transporterens klimatpåverkan. Norrtågs framtida trafikering innebär att ett stort antal av de resor som idag sker med bil istället kommer att ske med tåg. Enligt Norrtågs prognoser för trafiken i norra Norrland flyttas ca 6200 resor per vardag från väg till järnväg år 2016. Detta innebär att en utsläppsminskning motsvarande 200 miljoner fordonskilometer per år. Koldioxidutsläppen minskar med mer än 30 000 ton per år.

## EU-projekt

Norrtåg AB har varit projektägare för två EU-projekt, ett externt, Botniska korridoren, och Norrtågsförsöket, med finansiering genom EU:s strukturfonder. Den nationella finansieringen av Norrtågsförsöket kommer från de fyra trafik huvudmännen och när det gäller Botniska korridoren är det landsting, länsstyrelser, större kommuner och regioner som står för finansieringen. Norrtågsförsöket är uppdelat på två strukturfondsområden (Mellersta Norrland respektive Övre Norrland) och startade 1 oktober 2008. Botniska korridoren är uppdelad på tre strukturfondsområden och pågick från 1 januari 2009 till 30 september 2011.

## Risکاناليس

Styrelsen har analyserat bolagets riskstatus och omgraderingar av riskstatus har löpande beslutats under året av styrelsen. Riskerna har bedömts utifrån dels hur aktuell den är (risknivå) och dels vilken effekt ett utfall av risken skulle ha på bolaget (effekt). De områden som har värderats är trafikala risker (större trafikala störningar, olyckor, evakueringsituationer), tekniska risker (försenade eller kvalitetsmässigt bristfälliga tåg leveranser, försenade leveranser av signalsystemet ERTMS), ekonomiska risker (minskad statlig finansiering, förändrade finansieringsförutsättningar, trafikeringsskostnader, stabilitet hos operatören, kostnader för verkstaden, förändrade infrastrukturkostnader) samt organisatoriska risker (ny lagstiftning, konkurrens, organisation).

OM

## Ekonomi

Summa intäkter uppgår till 55 353 kkr. inklusive driftsbidrag från ägarna med 15 138 kkr

Summa kostnader uppgår till 54 698 kkr. Årets överskott om 655 kkr har balanserats som avräkningsfordran till ägarna varefter intäkter och driftsbidrag har minskats med motsvarande belopp. Omsättningen uppgår därefter till 54 698 kkr och driftsbidragen till 14 482 kkr.

Under året har bolaget påbörjat diskussioner med staten kring ersättning för merkostnader som bolaget drabbats av för signalsystemet ERTMS och Ådalsbanans försening samt med Transito avseende försening av leverans av fordon pga de tekniska problem som uppstått.

Under året har det reserverats för förseningsavgift till operatör pga förkjuten trafikstart uppgående till 6 079 kkr. Dessa kostnader är upptagen som en fordran, dels mot staten och dels mot Transito, i den pågående processen avseende Ådalsbanans försening och försenad leverans av fordon.

Budgeterat driftunderskott finansieras årligen av ägarna.

Ekonomiskt sammandrag	2011	2010	2009
Omsättning exkl. driftsbidrag	40 216	6 968	2 987
Resultat efter finansiella poster	4	5	4
Likviditet %	106,05	112,6	235,2
Soliditet %	5,99	11,2	57,5

### RESULTATDISPOSITION ( i kronor)

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att till förfogande stående medel

Balanserat resultat	0 kr
Årets resultat	<u>0 kr</u>
Disponeras sålunda	
i ny räkning balanseras	0 kr



**NORRTÅG AB**  
**RESULTATRÄKNING FÖR TIDEN 2011-01-01--2011-12-31 (KKR)**

<b>RÖRELSENS INTÄKTER, Not 1</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
Nettoomsättning, Not 2	13 242	0
Övriga rörelseintäkter, Not 3	26 974	6 968
Driftsbidrag från ägare, Not 6	14 482	6 089
<b>SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER</b>	<b>54 698</b>	<b>13 056</b>
<b>RÖRELSENS KOSTNADER</b>		
Direkt trafikknaster	-49 469	-5 098
Övriga externa knaster, Not 12	-2 728	-5 205
Personalknaster, Not 4	-2 550	-2 744
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar, Not 5	-4	0
<b>SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER</b>	<b>-54 750</b>	<b>-13 046</b>
<b>RÖRELSERESULTAT</b>	<b>-52</b>	<b>10</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>		
Räntentäkter och liknande resultatposter, Not 7	107	0
Ränteknaster och liknande resultatposter	-51	-4
<b>Summa resultat från finansiella investeringar</b>	<b>56</b>	<b>-4</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>Skatt på årets resultat</b>	<b>-4</b>	<b>-5</b>
<b>ÅRETS RESULTAT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

OK

**NORRTÅG AB**  
**BALANSRÄKNING PER 2011-12-31 (KKR)**

<b>TILLGÅNGAR, Not 1</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>		
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>		
Inventarier, verktyg och installationer, Not 5	101	0
<b>SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>	<b>101</b>	<b>0</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>		
<b>Kortfristiga fordringar</b>		
Kundfordringar	2 483	50
Övriga kortfristiga fordringar	2 171	4 272
Fordran driftsbidrag Not 6	0	655
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter, Not 8	9 073	3 470
<b>Summa Kortfristiga fordringar</b>	<b>13 727</b>	<b>8 447</b>
<b>Kassa och bank</b>	<b>19 546</b>	<b>9 456</b>
<b>SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>	<b>33 273</b>	<b>17 902</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>33 374</b>	<b>17 902</b>



<b>SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
<b>EGET KAPITAL, Not 9 och Not 10</b>		
<b>Bundet eget kapital</b>		
Aktiekapital	2 000	2 000
Reservfond	0	0
<b>Fritt eget kapital</b>		
Balanserat resultat	0	0
Årets resultat	0	0
<b>SUMMA EGET KAPITAL</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>
<b>KORTFRISTIGA SKULDER</b>		
Leverantörsskulder	9 519	5 523
Förskott från aktieägare, Not 6	0	3 588
Lån från aktieägare	4 500	4 500
Skatteskulder	29	17
Övriga kortfristiga skulder	51	43
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter , Not 11	17 275	2 231
<b>SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER</b>	<b>31 374</b>	<b>15 902</b>
<b>SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>	<b>33 374</b>	<b>17 902</b>
<b>STÄLLDA SÄKERHETER</b>	INGA	INGA
<b>ANSVARSFÖRBINDELSER, not 13</b>	153 000	INGA

*OR*

## KASSAFLÖDESANALYSER

Kassaflödesanalyser (KKR)	Not	2011-01-01 2011-12-31	2010-01-01 2010-12-31
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Rörelseresultat		-52	10
<i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i>			
Avskrivningar		4	0
Årets skattekostnad		-4	-5
		-51	4
Erhållen ränta		107	0
Erlagd ränta		-51	-4
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>4</b>	<b>0</b>
<i>Förändring av rörelsekapital</i>			
Ökning/Minskning av fordringar		-5 280	-5 244
Ökning/Minskning av leverantörsskulder		3 995	5 224
Ökning/Minskning av övriga korta skulder		11 477	9 199
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>10 196</b>	<b>9 180</b>
<b>Investeringsverksamhet</b>			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-105	0
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-105</b>	<b>0</b>
<b>Finansieringsverksamhet</b>			
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Ökning/Minskning av likvida medel</b>		<b>10 091</b>	<b>9 180</b>
Likvidamedel vid årets början		9 456	276
Likvidamedel vid årets slut		19 546	9 456

## NOTER TILL RESULTAT- OCH BALANSRÄKNING

### Not 1 Redovisningsprinciper

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens rekommendationer. Principerna är oförändrade jämfört med föregående år.

#### Tillämpning av redovisningsprinciper

Avskrivningar på anläggningstillgångar

I resultaträkningen belastas rörelseresultatet med avskrivningar enligt plan, vilka beräknas på ursprungliga anskaffningsvärden och baseras på tillgångarnas bedömda ekonomiska livslängd, varvid följande procentsatser används.  
Maskiner och Inventarier 20 %

Kortfristiga fordringar

Fordringarna upptas till det belopp, som efter individuell bedömning beräknas bli betalt.

Tillgångar och skulder

Tillgångar och skulder har värderats till anskaffningsvärden om inget annat anges nedan.

	2011	2010
<b>Not 2 Nettoomsättning</b>		
Tåghyror	13 242	0
<b>Summa nettoomsättning</b>	<b>13 242</b>	<b>0</b>
<b>Not 3 Övriga rörelseintäkter</b>		
Projektbidrag Norrtågsförsöket	939	2 117
Projektbidrag Bottniska korridoren	381	2 289
Projektbidrag Atlantbanan	717	0
Projektbidrag Botniska korridoren 2	432	0
Uthyrning av personal	85	0
Förseningsavgifter Trv & Transitio	6 079	0
Bidrag rikstrafiken	18 340	2 563
<b>Summa övriga rörelseintäkter</b>	<b>26 974</b>	<b>6 968</b>
<b>Not 4 Personalkostnader</b>		
Medelantal anställda		
Män	2	1
Kvinnor	1	1
<b>Totalt</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>Löner och ersättningar</b>		
Styrelse	225	239
Övriga anställda	1 706	1 719
<b>Summa löner och ersättningar</b>	<b>1 931</b>	<b>1 958</b>
Sociala avgifter enligt lag och avtal	541	516
Pensionskostnader (varav VD 0/0 kkr)	190	175
<b>Summa sociala avgifter och pensionskostnader</b>	<b>731</b>	<b>691</b>
Lön till Vd, 540 kkr (486 kkr) faktureras av Länstrafiken i Västerbotten AB, bokfört som övriga externa kostnader		
<b>Sjukfrånvaro i procent av ordinarie arbetstid</b>		
Sjukfrånvaro för samtliga anställda	0,00%	0,66%
varav långtidsjuka	0,00%	0,00%
<b>Not 5 Inventarier, verktyg och installationer</b>		
Ingående anskaffningsvärde	0	0
Årets investeringar	105	0
<b>Utgående anskaffningsvärde</b>	<b>105</b>	<b>0</b>
Ingående avskrivningar enligt plan	0	0
Årets avskrivningar enligt plan	-4	0
<b>Utgående avskrivningar enligt plan</b>	<b>-4</b>	<b>0</b>
<b>Restvärde enligt plan</b>	<b>101</b>	<b>0</b>

DN

	2011	2010
<b>Not 6 Driftsbidrag</b>		
Västernorrlands länstrafik AB	5 244	2 031
Länstrafiken i Västerbotten AB	5 244	2 031
Länstrafiken i Jämtland AB	2 325	750
Länstrafiken i Norrbotten AB	2 325	750
Summa utfakturerat	15 138	5 563
Avräkningskund/fordran	-655	526
Summa intäktsförda driftsbidrag	14 482	6 089
Ingående skuld/Fordran	-655	-129
Avräkningsfordran 2010	0	-526
Avräkningskund 2011	655	0
Avräkningskund/fordran driftsbidrag	0	-655

	Driftsbidrag enl bokslut	Under året betalt	Avräknings- skuld
<b>Specifikation avräkningsfordran</b>			
Västernorrlands länstrafik AB	5 080	5 244	164
Länstrafiken i Västerbotten AB	5 080	5 244	164
Länstrafiken i Jämtland AB	2 161	2 325	164
Länstrafiken i Norrbotten AB	2 161	2 325	164
	14 482	15 138	655

Reglering av avräkningskund mellan ägarna enligt konsortialavtal görs efter att person och produktions kilometer fastställs.

<b>Förskott driftsbidrag från aktieägare</b>		
Västernorrlands länstrafik AB	0	1 794
Länstrafiken i Västerbotten AB	0	1 794
	0	3 588

#### Not 7 Ränteintäkter och liknande resultatposter

Ränteintäkter	107	0
Summa ränteintäkter	107	0

#### Not 8 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

Ej inbetald medfinansiering Norrtågsförsöket	939	586
Ej inbetald medfinansiering Bottniska korridoren 2009	382	0
Ej inbetald medfinansiering Bottniska korridoren	417	813
Ej inbetald medfinansiering Atlantbanan	317	
Tåghyror Transitio jan - mar 2011	857	2 029
Upplupen fordran förseningsavgifter Transitio & Trafikverket	6 079	0
Övriga poster	82	42
Summa	9 073	3 470

#### Not 9 Förändring av eget kapital

Bundet eget kapital		
Aktiekapital / Nyemission	2 000	2 000
Enligt balansräkning innevarande år	2 000	2 000
Fritt eget kapital		
Årets resultat	0	0
Enligt balansräkning innevarande år	0	0

#### Not 10 Aktiekapital, 2 000 aktier, kvotvärde 1 000 kronor

Västernorrlands länstrafik AB, 500 aktier	500	500
Länstrafiken i Västerbotten AB, 500 aktier	500	500
Länstrafiken i Jämtland AB, 500 aktier	500	500
Länstrafiken i Norrbotten AB, 500 aktier	500	500
Summa	2 000	2 000

#### Not 11 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

Semesterlöneskuld	121	73
Sociala avgifter, lagstadgade	84	59
Löneskatt på pensioner	45	41
Trafikkostnader	17 026	2 059
Summa	17 275	2 231

#### Not 12 Övriga externa kostnader

##### Ersättning till revisorer

##### KPMG

Revisionuppdrag	13	0
Övriga uppdrag	6	0
Summa	20	0

##### Grant Thornton

Revisionuppdrag	31	31
Övriga uppdrag	216	2
Summa	247	33

#### Not 13 Ansvarsförbindelser

Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti om 15 år avseende den av INAB uppförda tågverkstaden på godsbangården i Umeå.

OK

Luleå den 29 februari 2012



Thomas Hägg, ordf



Bengt Sörlin



Thomas Andersson



Benny Eriksson



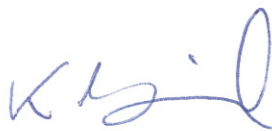
Marika Lindgren



Nils Gråhn



Kent Ögren



Kenneth Backgård



Maria Högländer, VD

Vår revisionsberättelse har avgivits den 26/4-2012

KPMG AB



Helen Sundström Hetta



## Revisionsberättelse

Till årsstämman i Norrtåg AB, org. nr 556758-3496

### Rapport om årsredovisningen

Vi har reviderat årsredovisningen för Norrtåg AB för år 2011.

#### *Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen*

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

#### *Revisorns ansvar*

Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att vi följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur företaget upprättar årsredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

#### *Uttalanden*

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Norrtåg ABs finansiella ställning per den 31 december 2011 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

#### *Övriga upplysningar*

Årsredovisningen för år 2010 reviderades av en annan revisor som i sin revisionsberättelse daterad den 3 mars 2011 uttalade sig enligt standardutformningen om denna årsredovisning.

### Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även reviderat förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Norrtåg AB för år 2011.

#### *Styrelsens och verkställande direktörens ansvar*

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen.

#### *Revisorns ansvar*

Vårt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala oss om förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi utöver vår revision av årsredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vi anser att de revisionsbevis vi inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

#### *Uttalanden*

Vi tillstyrker att årsstämman disponerar resultatet enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Umeå den 26/4-2012

KPMG AB

Helen Sundström Hetta  
Godkänd revisor