

Norrtåg AB

Organisationsnummer 556758-3496

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Norrtåg AB får härmed avge följande årsredovisning för räkenskapsåret 2014-01-01 – 2014-12-31.

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 Botniatåg AB.

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

Våra ägare

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

- Länstrafiken i Västerbotten AB
- Länstrafiken Jämtland AB
- 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

Vi ser en positiv resandeutveckling 2014. Jämfört med 2013 är ökningen av resandet 13 %. Det är främst våra frekvent trafikerade sträckor som Umeå-Sundsvall och Sundsvall-Storlien, som står för den stora ökningen. För att vi ska fortsätta denna positiva utveckling följer vi upp trafiken och gör aktiva åtgärder så att vi kan förbättra viktiga kvalitetsparametrar som komfort, regularitet och punktlighet. Under året har Norrtåg trafikerat sex linjer med 80 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. Årets bästa månad var oktober då antalet resenärer uppgick till 140 000 för



månaden och totalt gjordes 1 423 000 resor under hela 2014. Sett till de enskilda sträckorna har resandet förändrats enligt följande: Umeå-Sundsvall +20 %, Sundsvall-Trondheim +16 %, Umeå-Vännäs +11 %, Umeå-Lycksele -2 %, Umeå-Luleå -7 %, Luleå-Kiruna -15 %. Andelen pendlarkort utgör 40 % av det totala resandet och andelen enkelbiljetter är 60 %.

Punktligheten har under 2014 varit cirka 90 % (RT +5 min) eller 96 % (RT+15 min), en klar förbättring jämfört med 2013. Den enskilt största orsaken till störningar i tågtrafiken är relaterade till infrastrukturen (spår, el och signaler, växlar) som Trafikverket ansvarar för. Eftersatt underhåll på vissa sträckor har medfört större banarbeten vilket i sin tur har gett stora hastighetsnedsättningar och skapat följdförseningar på andra sträckor. Andra anledningar till punktlighetsproblemen är olyckor och naturhinder samt störningar som beror på tågoperatörerna och dess fordon. Andelen av störningar som operatören har orsakat är cirka 20 %. Regulariteten har under 2014 varit 96 %, en förbättring med 6 % jämfört med 2013. De sträckor som har de klart sämsta siffrorna är Umeå-Luleå och Luleå-Kiruna, sträckor som omfattas av stora banarbeten, urspårningar, signalfel och andra infrastrukturproblem.

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 650 000 resor per år, en ökning med 20 % jämfört med 2013. Av dessa är 56 % är arbets- och skolrelaterade resenärer och 36 % är nöjes-, fritids- och besöksresor, vilket tyder på att kuststråket håller på att utvecklas till ett "storstadsalternativ", där samspel med fritidsaktiviteter ökar.

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 cirka 15 000 passagerare per månad. På sträckan Umeå-Vännäs utgör 85 % av resande utbildning- och arbetspendling.

Dieselsträckan Umeå-Lycksele har haft problem med regularitet orsakad av underhåll på fordonet. Totalt under 2014 har 200 000 resor genomförts, en ökning med knappt 10 % jämfört med 2013. En stor andel resande är arbets- och skolresor till och från Vindeln och Vännäs i första hand. Resor för ärenden kopplat till fritid, nöje och besök utgör cirka 25 %.

Umeå-Luleå

Trafiken Umeå-Luleå hade fram till maj tre dubbelturer per dag. Under januari månad upptäcktes akuta problem med rälsen på sträckan Boden-Bastuträsk och hastigheten på sträckan sänktes av Trafikverket drastiskt med förlängda restider som följd. Under våren togs beslut om tidigareläggning av rälsbyte som planmässigt skulle ha påbörjats 2017. Hastighetsnedsättningen resulterade i långa restider och osäker tidhållning, faktorer som kraftigt har hämmat utvecklingen av resandet.

I maj månad lanserades en ny tidtabell för sträckan som en direkt effekt av det spårbyte som pågår på sträckan. Konsekvensen var att Norrtåg beslutade att lägga ner två av sex turer och att istället hänvisa resenärerna i dessa tidslägen till SJ:s nattåg. Övriga fyra turer trafikerar normalt men med försämrade restider och effekten är ett kraftigt minskat resande. Antal resor uppgick totalt 2014 till 45 000, en minskning med 7 % jämfört med 2013. Sedan den stora tidtabellsförsämringen tillkom i maj har tappet varit ännu större, närmare 40 % per månad.



Luleå-Kiruna

Trafiken omfattar tre dubbelturer. Linjen har sedan länge haft en viktig funktion särskilt för Malmfälten, både för tjänsteresor som andra reseändamål. Arbetspendling utgör 65 % av allt resande och sker nästan uteslutande med enkelbiljetter. Sommarmånaderna drabbades sträckan av stora störningar till följd av ett flertal banarbeten och infrastrukturproblem som solkurvor, blixtnedslag i kontaktledning. Resandet uppgick 2014 till 55 000, en minskning med 16 % jämfört med 2013. Detta beror primärt på en relativt instabil trafik på grund av de många problemen med infrastrukturen i form av utdragna banarbeten och andra störningar under året.

Sundsvall-Östersund-Storlien

Trafiken omfattar totalt nio dubbelturer plus heltrafik på sträckan Sundsvall-Östersund, på sträckan Östersund-Åre fem dubbelturer samt på sträckan Åre-Storlien två dubbelturer med omstigning i Storlien till fortsatt resa in mot Norge. I slutet på november 2013 stängdes banan väster om Storlien (Stora helvetet), då Trafikverket bedömde att det fanns risk för större sättningar eller skred. Under 2014 har förstärkningar skett i spårområdet för att kunna öppna sträckan för trafik. Detta har fått effekter på resandet men påverkar inte regulariteten då trafiken körs av NSB från Storlien. Under januari 2015 öppnades banan för tågtrafik. Resandet uppgick 2014 till 450 000, en ökning med 16 % jämfört med 2013.

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.

Uppföljning Norrtågsförsöket

Norrtågstrafiken har nu pågått i snart fyra år (2010-2014) med en trafik i successiv utveckling och i full trafik sedan december 2012. Regeringen gav i juni 2006 dåvarande Rikstrafiken i uppdrag att närmare föreslå villkor för hur berörda dåvarande trafikhuvudmän skall erbjudas att ta ansvar för en gemensamt organiserad persontrafik på järnväg inom en större region än det egna länet. Avtal träffades med dåvarande Rikstrafiken, numera Trafikverket och Norrtåg AB. I avtalet reglerades hur uppföljning av trafiken skulle ske.

Den första utvärderingen av tre av Norrtågsförsöket har genomförts under våren 2014 med trafikåret 2013 som bas. En rapport framtagen tillsammans med ÅF har identifierat de största effekterna av Norrtågsförsöket. Rapporten är avlämnat till Trafikverket och Näringsdepartementet. Som ett led i denna uppföljning fångades 3 300 resenärers synpunkter och kommentarer, genom NKI och Resevaneundersökning, ombord på tågen. Kundnöjdheten är överlag god. De förbättringar resenärerna främst önskar är lägre biljettpris, bekvämare sittplatser och bättre möjligheter att resa med bagage. På de två stora sträckorna Umeå-Sundsvall och Sundsvall-Storlien är helhetsintrycket 94 % resp. 90 %. 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.

Sammanfattningsvis har utvärderingen visat att många av våra resenärer väljer tåget. Om möjligheten att åka tåg inte hade funnits hade ca 40 % av våra resenärer istället åkt buss medan 35 % hade åkt bil och 10 % av resenärerna hade inte rest överhuvudtaget om tåglinjen inte hade funnits. Utvärderingen visar att Norrtågsförsöket 2013 skapade 125 000 nya resor. Det flesta resor är resor till och från arbetet

2/11

och studier men även fritidsresande. Den utbyggda tågtrafiken har medverkat till att skapa ett attraktivt kollektivt resande.

Handlingsprogram Vinter

Järnvägssektorn har som bransch stora funktionella problem kopplade till snö och kyla. Norrtåg är utsatt beroende på det trafikområde som vi trafikerar med i jämförelse med övriga landet, extrema snömängder och växlande temperaturer. Norrtåg kan dock inte sägas vara så mycket mer drabbade än andra trafikområden med undantag för vissa särskilt utsatta funktioner som t ex hjul. Det arbete som Norrtåg AB initierade våren 2013, "Handlingsplan vinter" fortgår med alla parter inom olika åtgärdsområden. Ett antal brister på fordonen har vintermodifierats under året. Svarven i Notviken i Luleå har varit i drift under hela 2014. Tillsammans med operatören pågår en kontinuerlig samverkan med Trafikverket. Tillsammans försöker parterna identifiera, lösa och förebygga problem. De organisatoriska förbättringar som har genomförts hos underhållaren har bidragit till en bra tillgänglighet av fordonen. Antal inställda avgångar 2014 kopplade till fordonsunderhåll har halverats jämfört med 2013. Utvärdering av handlingsplanen kommer att ske efter vinterhalvåret 2015.

Fordon till trafik

Norrtåg tillhandahåller och hyr (genom sina ägare) formellt fordon genom, det landstingsägda, AB Transitio. Norrtåg hyr i sin tur ut fordonen till operatören Botniatåg genom ett underhyresavtal där operatören påtar sig ansvaret för fordonen under hyresperioden. Norrtågs trafik utförs med:

- Tolv eldrivna motorvagnar av typen X62 Coradia Nordic (Alstom). Samtliga fordon har passerat 2-års garantin 2014.
- 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.
- Ett dieseltåg av typen Itino (Bombardier) som har trafikerat sträckan Umeå-Lycksele.
- Ett lok och vagn tåg har förstärkt trafiken i Norrbotten för att frigöra ytterligare fordon för de vintermodifieringar som skett under året på X62 Coradia Nordic.

Tillhandahållande av verkstad

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. Operatören Botniatåg har kontrakterat Mantena som underleverantör. Mantena är formell hyresgäst i den för ändamålet anpassade verkstaden. Under den två års långa garantitiden för X62 har fordonsleverantören Alstom haft bemannad verksamhet lokaliserad till verkstaden. Denna bemanning har successivt trappats ned under hösten 2014.

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. 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. Under året har ytterligare investeringar gjorts för att öka effektiviteten i anläggningen, bland annat har nedfallsskydd på ena spåret installerats, avisningen har förbättrats och ett förrådstält för reservdelar har anskaffats.

Tågoperatören

För att bedriva tågtrafiken och underhåll av tågen har Norrtåg trafikavtal med Botniatåg AB. Verksamhet bedrivs inom ramen för en tjänstekoncession, där operatören har stora befogenheter men

också skyldigheter. Norrtåg AB tillhandahåller spårfordon och verkstad medan operatören står för övriga kostnader som personal, underhåll och marknad. Botniatåg får bland annat bestämma biljettpris med undantag för RKM:s ordinarie pendelkort för frekventa resenärer. Botniatåg finansierar sin verksamhet via biljettintäkter.

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 2014 istället hade fördelats mellan flyg, bil och buss hade det inneburit ökade utsläpp av koldioxid med ca 20 000 ton. Enligt samhällsekonomiska kalkylvärden för klimatgaser innebär Norrtågstrafiken därmed en besparing på ca 20 miljoner.

Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

Bolaget har under året fortsatt 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 finansörer men också för att på ett samlat sätt bearbeta möjliga åtgärder i syfte att minimera riskerna. De områden som har identifierats är väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer, sammanvägt mellan både bedömd risk och effekt, är främst större infrastrukturella störningar, olyckor, fordonstekniska störningar, statens och ägarnas finansiering, förändrade kostnader för infrastruktur, varumärkesförsämringar samt risker kopplade till den pågående operatörsupphandlingen. Bedömning av risknivån följs upp kontinuerligt under året. Bolaget är utsatt för flera väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer men bolaget har tagit flera strategiska beslut för att minimera dessa.

EU-projekt

Norrtåg AB har varit projektägare för ett projekt, Botniska korridoren som avslutats under året. Den nationella finansieringen av projekten kommer från landsting, länsstyrelser, större kommuner och regioner.

Förväntad framtida utveckling

Den utveckling som kan förväntas på kort och lite längre sikt är att resandeutvecklingen fortsätter att öka, främst på de starka sträckorna Umeå-Sundsvall, Storlien-Sundsvall, Kiruna-Luleå samt Vännäs-Umeå. Hur stor ökningen kan förväntas bli är svårt 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 attraktiva avgångarna är fullsatta. En annan svårbedömd parameter är hur den parallella kommersiella trafiken utvecklas. Utvecklingen på Lycksele-Umeå och Luleå-Umeå är mer svårbedömd beroende dels på fordonsläget med ett enda dieselfordon på Lycksele-Umeå respektive fortsatta kraftiga infrastrukturella störningar på Luleå-Umeå.

Under året har bolaget startat en förnyad upphandlingsprocess i syfte att ha ett nytt avtal för drift av tågtrafiken klart i augusti 2016.

Trafiken bedöms fortsatt att stabiliseras beroende på de åtgärder som är vidtagna inom ramen för "Handlingsplan vinter". Under 2015 kommer arbetet med att utveckla verkstadsfunktionen intensifieras då den är central för trafiksystemets funktion.

mk

Ekonomi

Summa intäkter uppgår till 237 591 kkr. inklusive driftsbidrag från ägarna med 77 187 kkr. Summa kostnader uppgår till 239 136 kkr. Bolaget uppvisar ett bättre resultat än budget och den finansiering som har fakturerats ägarna. Överskottet har bokförts som skuld till ägarna i årsbokslutet 2014-12-31 för att kunna möta en sänkning av fordonsstödet framtida år.

Norrtåg har under året fört kontraktuella diskussioner med operatören om ersättningsfrågor och en förlikning har uppnåtts.

Transitio AB, ägare av tågen, har fortsatt under 2014 gjort innehållanden i betalningen till fordonsleverantören Alstom avseende funktionella brister och försenade leveranser.

Ekonomiskt sammandrag	2014	2013	2012
Omsättning exkl. driftsbidrag	160 404	171 947	126 772
Resultat efter finansiella poster	4	18	6
Likviditet %	101,49 %	100,00 %	101,62
Soliditet %	1,71	1,00	1,66

RESULTATDISPOSITION (i kronor)

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att till förfogande stående medel

Balanserat resultat 0 kr

Årets resultat 0 kr

Disponeras sålunda

i ny räkning balanseras 0 kr



NORRTÅG AB
RESULTATRÄKNING FÖR TIDEN 2014-01-01--2014-12-31 (KKR)

RÖRELSENS INTÄKTER, Not 1	2014	2013
Nettoomsättning, Not 2	83 686	83 601
Övriga rörelseintäkter, Not 3	76 718	88 346
Driftsbidrag från ägare, Not 8	77 187	79 554
SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER	237 591	251 501
RÖRELSENS KOSTNADER		
Direkta trafik kostnader, Not 4	-229 524	-242 480
Övriga externa kostnader, Not 14	-3 942	-4 759
Personalkostnader, Not 5	-5 575	-4 949
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar, Not 6	-96	-35
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER	-239 136	-252 222
RÖRELSERESULTAT	-1 545	-722
Resultat från finansiella investeringar		
Ränteintäkter och liknande resultatposter, Not 9	1 550	764
Räntekostnader och liknande resultatposter	-1	-24
Summa resultat från finansiella investeringar	1 549	740
Resultat efter finansiella poster	4	18
Skatt på årets resultat	-4	-18
ÅRETS RESULTAT	0	0

NORRTÅG AB
BALANSRÄKNING PER 2014-12-31 (KKR)

TILLGÅNGAR, Not 1	2014	2013
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		
Materiella anläggningstillgångar		
Inventarier, verktyg och installationer, Not 6	217	127
Finansiella anläggningstillgångar		
Aktier och andelar Not 7	60	
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR	277	127
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	0	22 776
Skattekonto	115	9 642
Mervärdeskattefordran	3 620	0
Övriga kortfristiga fordringar	0	1 848
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter, Not 10	3 621	2 825
Summa Kortfristiga fordringar	7 356	37 091
Kassa och bank	109 618	161 290
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR	116 974	198 380
SUMMA TILLGÅNGAR	117 251	198 507

J. J. J.

NORRTÅG AB
BALANSRÄKNING PER 2014-12-31 (KKR)

TILLGÅNGAR, Not 1	2014	2013
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		
Materiella anläggningstillgångar		
Inventarier, verktyg och installationer, Not 6	217	127
Finansiella anläggningstillgångar		
Aktier och andelar Not 7	60	
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR	277	127
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	0	22 776
Skattekonto	115	9 642
Mervärdeskattefordran	3 620	0
Övriga kortfristiga fordringar	0	1 848
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter, Not 10	3 621	2 825
Summa Kortfristiga fordringar	7 356	37 091
Kassa och bank	109 618	161 290
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR	116 974	198 380
SUMMA TILLGÅNGAR	117 251	198 507

shr

SKULDER OCH EGET KAPITAL	2014	2013
EGET KAPITAL, Not 11 och Not 12		
Bundet eget kapital		
Aktiekapital	2 000	2 000
Reservfond	0	0
Fritt eget kapital		
Balanserat resultat	0	0
Årets resultat	0	0
SUMMA EGET KAPITAL	2 000	2 000
KORTFRISTIGA SKULDER		
Leverantörsskulder	5 027	62 206
Skuld aktieägare Not 8	8 849	1 119
Skatteskulder	236	113
Övriga kortfristiga skulder	220	179
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter , Not 13	100 919	132 890
SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER	115 251	196 507
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	117 251	198 507
STÄLLDA SÄKERHETER		
ANSVARSFÖRBINDELSER, not 15	INGA 142 800	INGA 153 000

zm

Norrtåg AB

Org nr 556758-3496

KASSAFLÖDESANALYSER

Kassaflödesanalys (KKR)	Not	2014-01-01 2014-12-31	2013-01-01 2013-12-31
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		-1 545	-722
<i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i>			
Avskrivningar		96	35
Årets skattekostnad		-4	-18
Realisationsförlust vid försäljning av inventarier		-1 453	-705
Erhållen ränta		1 550	764
Erlagd ränta		-1	-24
Resultat från kortfristiga värdepapper			
Jämförelsestörande post.			
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		96	35
<i>Förändring av rörelsekapital</i>			
Ökning/Minskning av varulager			
Ökning/Minskning av fordringar		29 734	23 331
Ökning/Minskning av leverantörsskulder		-57 179	27 572
Ökning/Minskning av övriga korta skulder		-24 078	50 617
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-51 426	101 555
Investeringsverksamhet			
Förvärv av dotterföretag			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-187	-82
Försäljning av inventarier		0	0
Förvärv av långfristiga värdepapper		-60	0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-247	-82
Finansieringsverksamhet			
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0	0
Ökning/Minskning av likvida medel		-51 673	101 473
Likvidamedel vid årets början		161 290	59 817
Kursdifferens i likvida medel			
Likvidamedel vid årets slut		109 617	161 290
varav likvida medel på fasträntekonto		30 000	80 000

dkr

NOTER TILL RESULTAT - OCH BALANSRÄKNING

Not 1 Redovisningsprinciper

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

Övergång till K3-regelverket innebär byte av redovisningsprincip. Bytet av redovisningsprincip har inte inneburit några förändringar i redovisad balans- och resultaträkning för 2013 och ingångsbalansräkningen har därmed ej blivit justerad.

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

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

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

Inventarier, datorer

Nyttjandeperiod
Tre år

Leasing

Alla leasingavtal redovisas som operationella leasingavtal.

Leasingavgifterna enligt operationella leasingavtal, inklusive förhöjd förstgångshyra men exklusive utgifterna för tjänster som försäkring och underhåll redovisas som kostnad 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 uppfyllts. 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 en skuld.

	2014	2013
Inventarier, datorer		
Summa nettoomsättning	83 686	83 601

Operatör är underhyrestagare av fordon. Hyresavtalet är kopplat till trafikavtalets längd.

Fordonstyp	Hyresavtalets	
	Antal	utgång
X52 Regina	2	2016-08-19
X62 Coradia	12	2016-08-19
X11	3	2016-08-19
Itinon Y31	1	2016-08-19

De framtida hyresutbetalningarna fördelar sig enligt följande:

	Framtida hyresbelopp
2015	81 667
2016-2019	51 683

Not 3 Övriga rörelseintäkter

Erhållna Eu-bidrag	521	486
Medfinansiering Trafikverket	76 197	85 313
Övriga erhållna projektbidrag		2 522
Övriga ersättningar och bidrag		25
Summa övriga rörelseintäkter	76 718	88 346

Not 4 Direkta trafik kostnader

Trafikkostnad operatör	90 705	99 492
El och banavgifter	30 813	36 546
Verkstadshyra och underhåll	15 532	15 252
Fordonshyra	92 474	91 191
	229 524	242 480

Fordon hyrs av AB Transitio via bolagets ägare.

Hyreskostnad är enligt gällande hyresnivå enligt hyresavtal. I hyreskostnad ingår kapitalkostnad, försäkring, tungt underhåll inkl reservfordon, tillgång till högvärdeskomponenter, uthyrarens administration och fordonsförvaltning.

Not 4 Direkta trafik kostnader

Fordonstyp	Antal	Hysesavtalets utgång
X52 Regina	3	2016-08-19
X62 Coradia	12	2021-12-05
X11	3	2022-12-31
Itinon Y31	1	2021-06-30

Hyreskostnaderna fördelas enligt följande

2015	84 688
2016-2019	227 553
2020 och senare	145 594
	457 836

Not 5 Personalkostnader

Medelantal anställda	2014	2013
Män	1	2
Kvinnor	3	3
Totalt	4	5

Not 5 Personalkostnader

Löner och ersättningar

Vd och Styrelse	1 545	1 191
Övriga anställda	<u>1 867</u>	<u>1 848</u>
Summa löner och ersättningar	3 413	3 040
Sociala avgifter enligt lag och avtal	1 287	1 121
Pensionskostnader (varav VD 478 kr)	<u>751</u>	<u>573</u>
Summa sociala avgifter och pensionskostnader	2 038	1 693

Avtal för högre befattningshavare

För verkställande direktören gäller en ömsesidig uppsägningstid om 6 månader samt rätt till avgångsvederlag vid uppsägning från bolagets sida med 6 månadslöner utöver uppsägningstiden. Om verkställande direktör uppbär lön eller ersättning från annan syssla under den tid avgångsvederlaget utgår, skall avgångsvederlaget reduceras med motsvarande summa.

Not 6 Inventarier, verktyg och installationer

Ingående anskaffningsvärde	187	105
Årets investeringar	<u>187</u>	<u>82</u>
Avgår förskottat driftsbidrag		
Årets försäljningar/Avyttringar		
Utgående anskaffningsvärde	373	187
Ingående avskrivningar enligt plan	-60	-26
Justering för avskrivningar på försålda maskiner och andra tekniska anläggningar	-	-
Årets avskrivningar enligt plan	<u>-96</u>	<u>-35</u>
Utgående avskrivningar enligt plan	-156	-60
Restvärde enligt plan	217	127

Not 7 Aktier och andelar

Sveriges Kommunikationer AB	<u>60</u>	-
30 st aktier	60	-

Not 8 Driftsbidrag

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	29 250	27 475
Länstrafiken i Jämtland AB	14 896	13 561
Länstrafiken i Västerbotten AB	25 350	23 603
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	15 311	14 915
Summa utfakturerat	84 807	79 554
Avräknings-skuld/fordran	7 620	
Summa intäktsförda driftsbidrag	77 187	79 554

Skuld till ägarna

Avräkning av slutlig finansiering ska regleras efter utgången av 2015 års trafik och baseras på 2013,2014 och 2015 års trafik kostnad

Specifikation avräkningsfordran	Driftsbidrag		Avräknings-skuld
	enl bokslut	Under året betalt	
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	26 622	29 250	-2 628
Länstrafiken i Jämtland AB	13 558	14 896	-1 338
Länstrafiken i Västerbotten AB	23 073	25 350	-2 278
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	13 935	15 311	-1 376
	<u>77 187</u>	<u>84 807</u>	<u>-7 620</u>
Erhållen statlig finansiering av stationsavgifter för 2013 tillkommer med 1229 kkr			<u>-1 229</u>
Summa skuld aktieägare			<u>-8 849</u>

	2014	2013
Not 9 Ränteintäkter och liknande resultatposter		
Ränteintäkter	<u>1 550</u>	<u>764</u>
Summa ränteintäkter	1 550	764

Not 10 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

Ej inbetald medfinansiering Norrtågsförsöket	0	0
Ej inbetald medfinansiering Bottniska korridoren 2009	0	332
Ej inbetald medfinansiering Bottniska korridoren/ Framtidens BK	0	1 226
Ej inbetald medfinansiering Atlantbanan	0	286
Övriga poster	141	3
Förutbetalda hyreskostnader kvartal 1 2015	<u>3 479</u>	<u>2 825</u>
Summa	3 621	4 673

Not 11 Förändring av eget kapital

Bundet eget kapital		
Aktiekapital / Nyemission	<u>2 000</u>	<u>2 000</u>
Enligt balansräkning innevarande år	2 000	2 000
Fritt eget kapital		
Enligt balansräkning föregående år	0	0
Aktieutdelning	0	0
Årets resultat	<u>0</u>	<u>0</u>
Enligt balansräkning innevarande år	0	0

Not 12 Aktiekapital, 2 000 aktier, kvotvärde 1 000 kronor

Fördelning av aktierna mellan ägarna		
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland, 500 aktier	500	500
Länstrafiken i Västerbotten AB, 500 aktier	500	500
Länstrafiken i Jämtland AB, 500 aktier	500	500
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten AB, 500 aktier	<u>500</u>	<u>500</u>
Summa	2 000	2 000

Not 13 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

Pensionskostnader	0	0
Semesterlöneskuld	408	401
Sociala avgifter, lagstadgade	128	126
Trafikkostnader	37 315	61 211
Övriga poster		112
Förutbetald statligt medfinansiering fordonstöd 2015-2021	40 833	47 638
Förutbetald intäkt statlig medfinansiering Utvecklingsprojekt Norrtåg 2014	<u>3 091</u>	<u>4 258</u>
Summa	100 919	132 891

Not 14 Övriga externa kostnader

Ersättning till revisorer

<i>KPMG</i>		
Revisionuppdrag	58	65
Övriga uppdrag	<u>0</u>	<u>7</u>
Summa	58	72

	Anta	Hyresavtalets	Framtida	Framtida
		utgång	hyresbelopp	hyresbelopp
		inom ett år	2016-2017	2016-2017
Framtida hyresbelopp				
Lokalhyra Skolgatan 76	1	2017-01-31	198	215
Leasing tjänstebil	1	2016-03-31	73	12

Not 15 Ansvarsförbindelser

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

142800

153000

Umeå den 19/2 2015



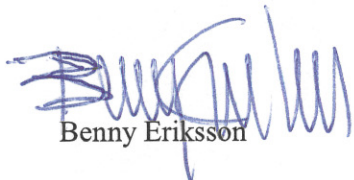
Thomas Hägg, ordförande




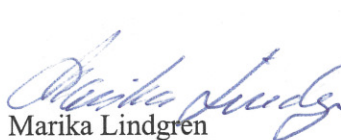
Bengt Sörlin



Thomas Andersson



Benny Eriksson

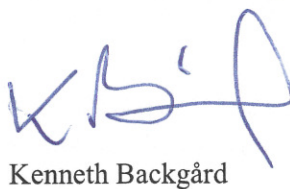


Marika Lindgren

Nils Grahn



Kent Ögren

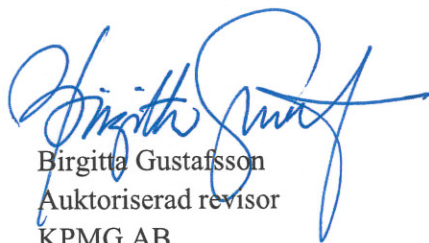


Kenneth Backgård



Maria Högländer
Vd

Vår revisionsberättelse har avgivits den 20150310



Birgitta Gustafsson
Auktoriserad revisor
KPMG AB

Revisionsberättelse

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

Rapport om årsredovisningen

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Norrtåg AB för år 2014.

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 bolaget 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 2014 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Norrtåg AB för år 2014.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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 förvaltningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

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 har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

Uttalande

Vi tillstyrker att årsstämman beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Umeå den 10 mars 2015

KPMG AB

Birgitta Gustafsson
Auktoriserad revisor