

Norrtåg AB

Organisationsnummer 556758-3496

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Norrtåg AB får härmed avge följande årsredovisning för räkenskapsåret 2015-01-01 – 2015-12-31.

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 verksam 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 åtta gånger under året. Vid bolagsstämman valdes en ny ordförande samt vice ordförande för styrelsen. Organisationen har under året bestått av en Vd, teknisk chef, controller samt en marknadsassistent.

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

Vi ser en fortsatt positiv resandeutveckling, totalt uppgår resandet till 1392 000 resenärer för 2015. Resandeökningen är 2 %, med jämförande statistik. Det är främst sträckan Umeå-Sundsvall som står för en ökad trafik. 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 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. Sett till de enskilda sträckorna har resandet förändrats enligt följande: Umeå-Sundsvall +3 %, Sundsvall-Trondheim -6 %, Umeå-Vännäs -5 %, Umeå-Lycksele +6%, Umeå-Luleå -36 %, Luleå-Kiruna -6%. Andelen pendlarkort utfärdade av RKTU utgör 42 % av det totala resandet.

Dagligen följer Norrtåg upp punktligheten på varje tågavgång. Norrtåg mäter punktligheten enligt Trafikverkets kvalitetsmått, rätt tid till slutstation inom 5 min. Punktligheten har under 2015 varit cirka 86 % (RT +5 min) eller 95 % (RT+15 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. Under perioden maj och juni pågick en stor uppgradering av signalsystemet ERTMS på sträckan Umeå-Sundsvall, vilket medförde hastighetsnedsättningar och bristande punktlighet som följd. Andra anledningar till punktlighetsproblemen är banarbeten, tillgång till plattformar, olyckor och naturhinder samt 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 2015 varit 96 %. 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 kraftigt nedsatt hastighet beroende på begränsningar i infrastrukturen, vilket har medfört att Norrtåg valde att minska trafiken från tre till en dubbeltur under året.

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 heltrafik. Utvecklingen av trafiken har varit positiv och antalet resenärer har fortsatt att öka och uppgår nu till cirka 668 000 resor per år, en ökning med 6 % jämfört med 2014. Av dessa är cirka 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 20 000 resor per månad. På sträckan Umeå-Vännäs utgör 85 % av resande utbildning- och arbetspendling. Totalt under 2015 har 200 000 resor genomförts. 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 reducerades från tre till två 2014 till en dubbeltur under juni månad 2015. En effekt av det spårbyte som pågår med förlängda restider som följd.

Antal resor uppgick totalt 2015 till 28 230, en minskning med 36 % jämfört med 2014.

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. Resandet uppgick 2015 till 74 511 resenärer, en minskning med 6 % jämfört med 2014.

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. I mars 2015 öppnades banan väster om Storlien (Stora helvetet) efter en lång avstängning på över ett år. Begränsningar i resande på skolkort under våren har medfört att resande har minskat. Under augusti gjorde Bräcke kommun en överenskommelse med operatören Botnietåg och resande för fritidsresande med skolkort har återkommit, cirka 6000 resor per månad. Resandet uppgick 2015 till 426 000 resenärer, en minskning från föregående år med 6 %, som är hänförligt till tapp av resande med skolkort till följd av begränsningarna av fritidsresande. Om hänsyn tas till detta tapp under våren så är resandeökning för resande cirka 3 %.

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 Botnietåg 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).
- 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. Två av fordonen har under året 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 (Bombardier) som har trafikerat sträckan Umeå-Lycksele.

- Ett lok och vagn tåg har under del av året förstärkt trafiken i Norrbotten för att frigöra ytterligare fordon för de vintermodifieringar som skett under året på X62 Coradia Nordic.

Internetanvändning ombord har ökat starkt under de år internet har varit i funktion på tågen. Kapacitetstaket är nått sedan länge och som ett led att skapa bättre möjligheter för resenären ombord och därmed öka trivselen ombord och öka möjlighet för arbets- och studiependling har Norrtåg därför under året investerat i ökad prestanda ombord och ett högre tak för gratis internet. Systemet ska utvärderas under våren 2016 för att följa upp effekterna av kapacitetsutbyggnaden.

Tillhandahållande av verkstad

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. Operatören Botnietåg har kontrakterat Mantena som underleverantör. Mantena är formell hyresgäst i den för ändamålet anpassade verkstaden. Under den två år långa garantitiden för X62 har fordonsleverantören Alstom haft bemannad verksamhet lokaliserad till verkstaden. Denna bemanning har successivt trappats ned till följd av utgångna garantier.

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 en förstudie genomförts tillsammans med operatören och Umeå vagnverkstad AB för att undersöka möjligheten till investeringar som skulle öka effektiviteten. Utvärdering av denna förstudie kommer att ske under våren 2016.

Tågoperatören

För att bedriva tågtrafiken och underhållet av tågen har Norrtåg trafikavtal med Botnietåg AB. 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. Botnietåg får bland annat bestämma biljettpris med undantag för RKM:s ordinarie pendelkort för frekventa resenärer. Botnietåg finansierar sin verksamhet via biljettintäkter.

Upphandling av Tjänstekoncession tågtrafik 2016

Upphandling av en operatör för tågtrafiken från och med hösten 2016, har under året genomförts som ett så kallat tvåstegsförfarande där företaget först bjuds in att ansöka om att få lämna anbud och sedan efter kvalificering inbjuds att lämna anbud. Inför utsändande av förfrågningsunderlag och inbjudan att lämna anbud har Norrtåg också genomfört ett förhandlingssteg under vilket ett preliminärt förfrågningsunderlag sändes ut i syfte att ge anbudssökande företag tillfälle att lämna synpunkter. Slutligt förfrågningsunderlag skickades ut och anbudsöppning skedde i mitten av maj 2015. Förhandlingar med anbudsgivarna skedde under maj månad och reviderade anbud och anbudsformulär inkom per 2015-06-10. Vid utvärdering av anbudet vann Svenska Tågkompaniet AB:s anbud, enligt de i förfrågningsunderlaget angivna utvärderingskriterierna som det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet och Norrtågs styrelse fattade i juni tilldelningsbeslut. Avtalet sträcker sig till december 2025.

Förberedelser för övertagande av trafik

Under hösten 2015 påbörjade Norrtåg sitt arbete med att följa upp operatörernas arbete med avveckling respektive uppstart av trafiken hösten 2016. En av de stora punkterna är uppföljning av fordonets status och planering av eftersläpande underhåll och kvartstående modifieringar respektive systematiskt underhåll som AB Transitio ansvarar för inför trafikstart 2016.

Handlingsprogram Vinter

Norrtåg genomför ordentliga förberedelser varje år för att stå rustade och kunna hantera vinterns utmaningar på bästa möjliga sätt. Det gäller att ha en god beredskap. Därför påbörjar vi våra förberedelser långt innan första snön faller. De tuffa vintrarna i Norrland kräver ett tätare underhåll för att trafiken ska kunna fungera. Vi följer upp förebyggande vinterunderhåll på samtliga fordon, tågreduceringsplaner som kan sättas i verket om operatören behöver minska antal avgångar på grund av icke framkomliga spår. 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. Flertalet brister på fordonen har vintermodifierats löpande under åren. De organisatoriska förbättringar som har genomförts hos underhållaren har bidragit till en bra tillgänglighet av fordonen. Den planerade utvärdering av handlingsplanen efter vinterhalvåret har inte kunnat ske på alla punkter pga. av den snöfattiga vintern 2015. 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 2015 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.

Riskanalys 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 finansärer men också för att på ett samlat sätt bearbeta möjliga åtgärder i syfte att minimera riskerna.

Tillsammans med ägare och länstrafiken 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.

Förväntad framtida utveckling

Den positiva utveckling som finns av Norrtågstrafiken kan förväntas fortsätta även framöver. En aktiv marknadsföring av varumärket och nya prissättningar på enkelbiljetter 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 attraktiva avgångarna är fullsatta. En annan svårbedömd parameter är hur den parallella kommersiella trafiken utvecklas. SJ har deklarerat att de avser att utöka trafiken på Botniabanan med en dubbeltur från och med tågplaneperioden T17.

Utvecklingen på Luleå-Umeå är mer svårbedömd beroende på rälsbytet och när det förväntas vara slutfört. I Norrbotten finns en vilja att utöka trafiken mot Haparanda 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 senareläggning av utrullningen av ERTMS på det nationella planet medför ökade kostnader och trafikproblem för Norrtåg. En senareläggning medför även att tillgång till fordon med ERTMS-system är begränsad. Vidare uppkommer problem med olika versioner av ERTMS, banor med och utan det nya signalsystemet och att olika leverantörers system inte är kompatibla och därför inte fungerar tillsammans. Problem som medför fördyrad trafik kostnad, risk för förseningar på banan och uppskjutna trafikstarter.

Ekonomi

Summa intäkter uppgår till 238 199 kkr. inklusive driftsbidrag från ägarna med 81 169 kkr. Summa kostnader uppgår till 238 329 kkr. Årets överskott om 12 140 kkr har balanserats som avräkningsskuld till ägarna varefter intäkter och driftsbidrag har minskats med motsvarande belopp.

Transitio AB, ägare av tågen, har fortsatt under 2015 gjort innehållanden i betalningen till fordonsleverantören Alstom avseende funktionella brister och försenade leveranser. Norrtåg har under året uppvakttat Trafikverket och Näringsdepartementet för att få ökad finansiering av utvecklad trafik, vars avtal går ut i samband med operatörsbytet.

Ekonomiskt sammandrag	2015	2014	2013	2012
Omsättning exkl. driftsbidrag	157 029	160 404	171 947	126 772
Resultat efter finansiella poster	4	4	18	6
Likviditet %	113,40 %	101,49 %	100,00 %	101,62
Soliditet %	1,47	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

RESULTATRÄKNING FÖR TIDEN 2015-01-01--2015-12-31 (KKR)

RÖRESENS INTÄKTER, Not 1	2015	2014
Nettoomsättning, Not 2	81 866	83 686
Övriga rörelseintäkter, Not 3	75 163	76 718
Driftsbidrag från ägare, Not 9	81 170	77 187
SUMMA RÖRESENS INTÄKTER	238 199	237 591
RÖRESENS KOSTNADER		
Direkta trafikknaster, Not 4	-230 494	-229 524
Övriga externa knaster, Not 16	-2 682	-3 942
Personalknaster, Not 5	-5 153	-5 575
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar, Not 6	-121	-96
SUMMA RÖRESENS KOSTNADER	-238 450	-239 136
RÖRELSERESULTAT	-251	-1 545
Resultat från finansiella investeringar		
Ränteintäkter och liknande resultatposter, Not 10	257	1 550
Ränteknaster och liknande resultatposter	-2	-1
Summa resultat från finansiella investeringar	256	1 549
Resultat efter finansiella poster	4	4
Skatt på årets resultat, Not 7	-4	-4
ÅRETS RESULTAT	0	0

NORRTÅG AB
BALANSRÄKNING PER 2015-12-31 (KKR)

TILLGÅNGAR, Not 1	2015	2014
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		
Materiella anläggningstillgångar		
Inventarier, verktyg och installationer, Not 6	135	217
Finansiella anläggningstillgångar		
Aktier och andelar Not 8	60	60
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR	195	277
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	20	0
Övriga fordringar	1 963	3 735
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter, Not 11	3 883	3 621
Summa Kortfristiga fordringar	5 866	7 356
Kassa och bank	130 232	109 618
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR	136 098	116 974
SUMMA TILLGÅNGAR	136 293	117 251

SKULDER OCH EGET KAPITAL	2015	2014
EGET KAPITAL, Not 12 och Not 13		
Bundet eget kapital		
Aktiekapital	2 000	2 000
Fritt eget kapital		
Balanserat resultat	0	0
Årets resultat	0	0
SUMMA EGET KAPITAL	2 000	2 000
Avsättningar		
Övriga avsättningar, Not 14	14 282	6 207
Summa avsättningar	14 282	6 207
KORTFRISTIGA SKULDER		
Leverantörsskulder	5 516	5 027
Skuld aktieägare Not 9	21 251	8 849
Skatteskulder	140	236
Övriga kortfristiga skulder	189	220
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter, Not 15	92 915	94 712
SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER	120 011	109 044
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	136 293	117 251
STÄLLDA SÄKERHETER	INGA	INGA
ANSVARSFÖRBINDELSER, not 17	132 600	142 800

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.

Nyttjandeperiod

Inventarier, datorer

Fem 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.

Not 2 Nettoomsättning	2015	2014
Tåghyror	81 828	83 686
Ersättning infotainment	<u>38</u>	<u>-</u>
Summa nettoomsättning	81 866	83 686

Operatören är underhyrestagare av fordon, Hyresavtalen är kopplat till trafikavtalets längd. From 2016-08-20 ska nya hyresavtal skrivas med tillträdande operatör.

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

De framtida hyresintäkterna fördelar sig enligt följande

	Framtida hyresbelopp
2016	81 680
2017-2019	<u>258 998</u>

Not 3 Övriga rörelseintäkter

Erhållna EU-bidrag	0	521
Medfinansiering Trafikverket	73 907	76 197
Försäkringsersättning	<u>1 256</u>	<u>0</u>
Summa övriga rörelseintäkter	75 163	76 718

Not 4 Direkta trafik kostnader

Trafikkostnad operatör	90 786	90 705
El och banavgifter resandetrafik	36 905	30 813
Verkstad och underhåll	15 899	15 532
Fordonshyra	<u>86 906</u>	<u>92 474</u>
Summa trafik kostnad	230 495	229 524

Fordon hyrs av AB Transitio via bolagets ägare. Hyreskostnaden är enligt gällande hyreavtal. I hyreskostnaden ingår kapitalkostnad, försäkring, tungt underhåll inkl reservfordon.

Fordonstyp	Antal	Hyresavtalets utgång
X52 Regina	2	2016-08-19
X62 Coradia	12	2021-12-05
X11	3	2022-12-31
Y31 Itino	1	2021-06-30

De framtida hyreskostnaderna fördelar sig enligt följande

	Framtida hyresbelopp
2016	86 333
2017-2019	<u>258 998</u>
	345 331

	2015	2014
Not 5 Personalkostnader		
Medelantalet anställda		
Män	1	1
Kvinnor	<u>3</u>	<u>3</u>
Totalt	4	4
Löner och ersättningar		
Vd och styrelse	1 490	1 545
Övriga anställda	<u>1 724</u>	<u>1 867</u>
Summa löner och ersättningar	3 214	3 413
Sociala avgifter enligt lag och avtal	1 170	1 287
Pensionskostnader (varav Vd 437 kkr)	<u>689</u>	<u>751</u>
Summa sociala avgifter och pensionskostnader	1 859	2 038
<u>Avtal för högre befattningshavare</u>		
För Vd gäller en ömsesidig uppsägningstid om sex månader samt rätt till avgångsvederlag vid uppsägning från bolagets sida. Om verkställande direktör uppbär lön eller ersättning från annan syssla under den tid avgångsvederlaget utgår, skall avgångsvederlaget reduceras med motsvarande summa.		
Not 6 Inventarier, verktyg och datorer		
Ingående anskaffningsvärde	373	187
Årets investeringar	<u>38</u>	<u>187</u>
Utgående anskaffningsvärde	412	373
Ingående avskrivningar enligt plan	- 156	- 60
Årets avskrivningar enligt plan	<u>- 121</u>	<u>- 96</u>
Utgående avskrivningar enligt plan	- 277	- 156
Restvärde enligt plan	134	217
Not 7 Årets skatt		
Aktuell skatt	- 4	- 4
Justerad avseende tidigare år	0	0
Summa redovisad skatt	- 4	- 4
Redovisad resultat före skatt	4	4
Skatt på redovisad resultat	- 1	- 1
Skatt på redovisad resultat enligt gällande skattesats (22 %)	- 1	- 1
Skatteeffekt av		
Övriga ej avdragsgilla kostnader	- 5	- 5
Ej skattepliktiga intäkter	<u>1</u>	<u>1</u>
Redovisad skatt	4	4
Genomsnittlig effektiv skattesats	100 %	100 %

	2015	2014
Not 8 Aktier och andelar		
Sveriges Kommunikationer AB, 30 st aktier	<u>60</u>	<u>60</u>
	60	60

Not 9 Driftsbidrag

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	32 027	29 250
Region Jämtland Härjedalen	16 511	14 896
Länstrafiken i Västerbotten AB	27 812	25 350
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	<u>16 959</u>	<u>15 311</u>
Summa utfakturerat	93 309	84 807
Avräkningsskuld	-12 140	-7 620
Summa intäktsförda driftsbidrag	81 169	77 187

Specifikation av skuld till ägarna

	Ingående balans	Driftsbidrag enligt bokslut	Under året betalt	Avräknings skuld
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	- 2 628	27 857	-32 027	- 6 798
Region Jämtland Härjedalen	- 1 338	14 359	-16 511	- 3 490
Länstrafiken i Västerbotten AB	- 2 278	24 197	-27 812	- 5 893
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	<u>- 1 376</u>	<u>14 757</u>	<u>-16 959</u>	<u>- 3 578</u>
	- 7 620	81 169	-93 309	-19 760
Erhållen statlig medfinansiering av stationsavgifter för 2014				<u>- 1 492</u>
Summa skuld till ägarna				- 21 251

Not 10 Ränteintäkter och liknande resultatposter

Ränteintäkter	<u>257</u>	<u>1 550</u>
Summa ränteintäkter	257	1 550

Not 11 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

Övriga poster	386	141
Förutbetalda hyreskostnader kvartal 1 2016	<u>3 497</u>	<u>3 479</u>
Summa förutbetalda kostnader	3 883	3 621

	2015	2014
Not 12 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 13 Aktiekapital, 2000 aktier, kvotvärde 1 000 kr

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 Avsättning

Avsättning för underhåll	14 282	6 207
--------------------------	---------------	--------------

Not 15 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

Semesterlöneskuld	460	408
Sociala avgifter, lagstadgande	144	128
Trafikkostnader	33 136	31 108
Förutbetald statlig medfinansiering	40 031	43 924
Förutbetald intäkt Utvecklingsprojekt Norrtåg	<u>19 145</u>	<u>19 145</u>
Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	92 915	94 712

Not 16 Övriga externa kostnader

Ersättning till revisorer


KPMG AB och Ernst & Young AB		
Revisionsuppdrag	88	58
Övriga uppdrag	<u>0</u>	<u>7</u>
Summa	88	65


Framtida hyresbelopp	Antal	Hyresavtalets Utgång	Framtida hyresbelopp inom ett år	Framtida hyresbelopp 2017-2019
Lokalhyra Skolgatan 76	1	2017-01-31	210	0
Leasing tjänstebil	1	2016-01-31	12	0


Not 17 Ansvarförbindelser

Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti om 15 år avseende den av INAB, Umeå kommun, uppförda tågverkstaden i Umeå.	132 600	142 800
--	---------	---------

Umeå den 17/2 2016


Elvy Söderström, ordförande

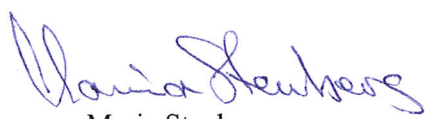

Thomas Andersson

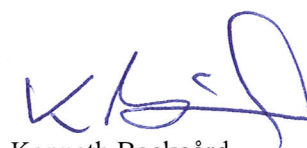

Jonny Lundin



Anders Frimert


Marika Lindgren


Nils Grahn


Maria Stenberg


Kenneth Backgård


Maria Högländer
Vd

Vår revisionsberättelse har avgivits den 14/3 2016



Micael Engström
Auktoriserad revisor
Ernst & Young 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 räkenskapsåret 2015.

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 2015 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.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Norrtåg AB för räkenskapsåret 2015.

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.

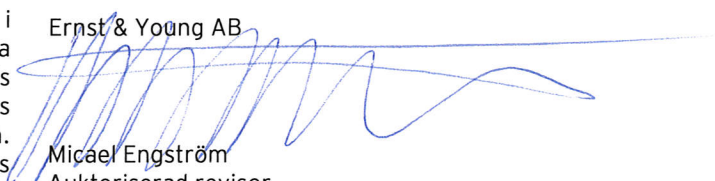
Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Uttalanden

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

Skellefteå den 14 mars 2016

Ernst & Young AB



Michael Engström
Auktoriserad revisor