

Norrtåg AB

Organisationsnummer 556758-3496

F Ö R V A L T N I N G S B E R Ä T T E L S E

Styrelsen och verkställande direktören för Norrtåg AB får härmed avge följande årsredovisning för räkenskapsåret 2018-01-01 – 2018-12-31.

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 Svenska Tågkompaniet AB.

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

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 regionerna/landstingen i de fyra nordligaste länen tillsammans med staten.

Norrtågs erbjudande

Tillsammans med de kollektiva trafikmyndigheterna i respektive län arbetar Norrtåg med att tillhandahålla ett väl sammanhållet och attraktivt trafiksystem som bidrar till ett rättvist, jämlikt och miljömässigt hållbart samhälle i de fyra länen.

Trafiken

Under året har Norrtåg trafikerat sex sträckor med 84 avgångar dagligen, måndag till fredag, eller cirka 2 100 avgångar per månad plus heltrafik i en lägre omfattning. Norrtåg trafikerar 1500 km järnvägsspår i Norrland och stannar vid 53 stationer.

Året inleddes med en svår period för resenärerna och all tågtrafik i Norrland. Mycket snö och kyla skapade stora besvär för järnvägstrafiken. En effekt av den svåra vintern blev stora trafikstörningar i form av inställda turer och förseningar. Vintern var en stor utmaning för både Trafikverket, fordonsunderhållaren och operatören och



antalet förseningstimmar har varit betydligt fler än en normal vinter. Antalet viltolyckor har varit tre gånger fler jämfört med föregående vinter.

Norrtåg har under 2018 analyserat systemets brister och förmåga att klara mer omfattande störningar med fokus på fordon, underhåll och rutiner samt kommunikation med resenären. Analyserna har medfört ett omfattande åtgärdsprogram för att Norrtågstrafiken ska vara bättre rustad för vinterperioden och förbättra sin förmåga att klara större störningar. Norrtåg har fullt fokus på att tillgodose resenärernas behov och det innebär bland annat att tågen ska avgå och komma fram i tid vilket är ett måste för att livspusslet ska fungera för våra resenärer.

Norrtåg AB och operatören har tillsammans identifierat modifieringar på fordon och depå i ett långsiktigt förbättringsprogram. Allt kommer inte att vara klart till nästa vinter, men utvecklingsarbetet pågår intensivt och i så snabb takt som möjligt. Vissa processer är långsiktiga och tar tid. Förbättringar på fordon och depå ställer stora krav på säkerhet och kräver omfattande analys- och förbättringsarbete innan de kan genomföras. Operatören Tågkompaniet har under året förbättrat sin kommunikation till resenär vid trafikstörningar, en av de viktigaste punkterna i förbättringsprogrammet, och förstärkt sin kundtjänst för att resenärerna snabbare ska få kontakt. Det pågår även en dialog med Trafikverket för att förstärka underhållet på enkelspår och förbättra kapaciteten hos deras underentreprenörer

Dagligen följer Norrtåg upp punktligheten på varje tågavgång enligt Trafikverkets kvalitetsmått, rätt tid till slutstation inom 5 min. Punktligheten har under 2018 varit 81% (RT +5 min). De stora avvikelserna på punktlighet inträffande under kvartal ett, men även övriga kvartal har punktligheten legat under det normala. Det finns många skäl till varför ett tåg är försenat. En stor del av störningar i tågtrafiken är relaterade till vintern och infrastrukturen (spår, el och signaler, växlar) som Trafikverket ansvarar för. Andra anledningar till punktlighetsproblemen är banarbeten, tillgång till plattformar, olyckor och naturhinder samt störningar som beror på tågoperatörerna och dess fordon. Andelen punktlighetsstörningar som operatören har orsakat är cirka 29 % vilket är högre än normalt. Skillnaden mellan kvartalen är dock stort och antalet störningar kopplat till järnvägsföretaget har halverats mellan kvartal ett och kvartal tre. Arbetet med att förbättra punktligheten ska intensifieras under 2019 som ett led i att förbättra robustheten och öka resandet.

Regulariteten har under 2018 varit 90% d.v.s. de avgångar som nått sin slutdestination med tåg. Det är en minskning med 2% jämfört med 2017. Vinterkvartalet och ett flertal omfattande banarbeten under oktober månad på sträckan Umeå-Sundsvall och Sundsvall-Östersund har haft en stor påverkan på regulariteten.

Sundsvall-Umeå

Trafiken på sträckan Sundsvall-Umeå har trafikerats med nio dubbelturer på vardagar samt helgtrafik. På sträckan Umeå-Övik trafikerar Norrtåg med tre dubbelturer på vardagar. Totalt för 2018 är resandet 627 000, varav resande med pendlarkort utgör 53%. En lång positiv trend med årliga 2% resandeökningar bröts under 2018 kvartal 1 relaterat till vinterproblem. Totalt sjönk resandet till cirka 42 000 per månad, mot normala 62 000 resenärer i snitt varje månad. Resandet har dock återhämtat sig i takt med att kvaliteten på trafiken återgick till det normala och vi ser ett ökat resande under kvartal fyra trots de stora störningarna i form av banarbeten under oktober månad.

Umeå-Lycksele och Umeå-Vännäs

Trafiken Umeå-Lycksele omfattar totalt fyra dubbelturer och viss heltrafik. Trafiken Umeå-Vännäs har under året kört nio dubbelturer på vardagar. Resandet på sträckorna uppgår till 184 000 resenärer vilket är en ökning med 4%. Utvecklingen skiljer sig åt beroende på delsträcka. Vi ser en fortsatt minskning på hela sträckan Umeå-Lycksele och en ökning på Vindeln. Totalt har resandet en minskning med 7% jämfört med 2017. Samtidigt ökar resandet Umeå-Vännäs med 10%.

Umeå-Luleå

Trafiken har under 2018 omfattat två dubbelturer, vilken är en fördubbling av trafikutbudet och har på två år mer än fördubblat resandet. Antal resor uppgick totalt 2018 till 44 000 vilket är en resandeökning med 49% jämfört med 2017 och 125% jämfört med 2016. Den utökade trafiken är den största anledningen, tillsammans med en allt mer attraktiv restid efter spårbytet på sträckan.

Luleå-Kiruna

Trafiken omfattar tre dubbelturer. Linjen har sedan länge haft en viktig funktion särskilt för Malmfälten, både för tjänsteresor som andra reseändamål. Infrastrukturproblem bromsar utvecklingstakten främst i de norra delarna av trafiksystemet. Linjen är tillsammans med Umeå-Luleå den linje som uppvisar sämst punktlighet, främst beroende på eftersläpande underhåll och kapacitetsproblem. Resandet uppgick 2018 till 74 000 resenärer, vilket är i nivå med 2017.

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 för fortsatt resa in mot Norge. Linjen Sundsvall-Östersund-Storlien har helt andra karaktärsdrag än linjen längs kuststråket. Många små stationsorter betjänas med tågtrafik 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. Linjen har även en stor andel turister resande till Åre-Duved, särskilt på vårvintern.

Resandet uppgick 2018 till 475 000 resenärer. Den statliga sommarkampanjen för ungdomsresor och ett fortsatt konkurrenskraftigt pris med operatörens pendlarkort är två av orsakerna till att resandet har hållit i sig och ökat med hela 13% jämfört med 2016.

Fordon till trafik

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

- Tolv eldrivna motorvagnar av typen X62 Coradia Nordic
- Tre eldrivna motorvagnar X52 Regina som primärt trafikerar banorna norr om Umeå
- Tre eldrivna motorvagnar X11, varav ett trafikerar pendeltågstrafik Umeå-Vännäs och de två övriga används för att förstärka reservkapaciteten
- Ett dieseltåg av typen Y31 Itino, trafikerar sträckan Umeå-Lycksele

Under året har Norrtåg fattat beslut att hyra in ytterligare tre eldrivna motorvagnar av modellen X52 Regina från AB Transitio och som blir tillgängliga för trafik i slutet av 2019. Dessa ska användas för att stärka reservkapaciteten samt möjliggöra en utökad trafik kring Umeå och i Norrbotten.

Inom ramen för åtgärdsprogrammet för förbättrad vinterkapacitet har Norrtåg AB och operatören beslutat att införa ytterligare en förebyggande svarv av hjulen på samtliga fordon. Det innebär att hjulen nu svarvas vid tre tillfällen per år. Om detta kommer att förlänga hjulens livslängd får utvärderas 2019 inom ramen för hjulprojektet och garantiuppföljningen för X62-fordonen, men de första initiala uppföljningarna tyder på en förbättrad livslängd.

Internet ombord har uppdaterats både avseende brukarnas datamängder från 200 till 300 GB, men också avseende kvaliteten efter ett byte av teknisk lösning. Detta är ett led i att skapa bättre möjligheter för resenären ombord och därmed öka trivselen och möjligheten för arbets- och studiependling. Det finns fortfarande en del brister framförallt kopplat till långa tunnelavsnitt mellan Umeå och Sundsvall.

Trafikavtal med Svenska Tågkompaniet AB

För att bedriva tågtrafiken och underhållet av tågen har Norrtåg trafikavtal med Svenska Tågkompaniet AB, som sträcker sig till december 2025. Verksamheten bedrivs inom ramen för en tjänstekoncession, där operatören har stora friheter, men också skyldigheter. Norrtåg AB tillhandahåller spårfordon och verkstad medan operatören står för övriga kostnader som personal, underhåll och marknadsföring. RKM:s färdbevis avseende 30 dagars pendlingskort och skolkort är giltiga färdbevis ombord på tåg, men i övrigt hanterar Tågkompaniet pris och produkter i Norrtågstrafiken.

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. 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.

Tågkompaniet har kontrakterat Euromaint som underleverantör. Det är underhållaren som är formell hyresgäst i den för ändamålet anpassade 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 våren 2018 slutfördes det pågående trimningsprogrammet för att öka effektiviteten i befintlig verkstad.

Norrtåg AB har under 2018 beslutat om den största investeringen sedan trafikstart i form av en utbyggnad av depåfunktionen med ytterligare en hall, en s.k. multifunktionshall och en utökning av spår inom depåområdet. Beslutet grundar sig både på erfarenheter och slutsatser från den svåra vinterperioden i början av året och kommande behov av större verkstadskapacitet på grund av utökad trafik. Multifunktionshallen planeras att vara färdigställd med funktionerna avisning och svarv till slutet av kvartal ett 2020.

Norrtåg AB har med anledning av detta förhandlat fram en ny hyresnivå med Umeå vagnverkstad AB/INAB som började gälla den 1 oktober 2018. Den nya hyresnivån har skapat utrymme för den beslutade utbyggnationen samtidigt som hyresgarantin förlängts till 2036.

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 2018 istället hade fördelats mellan flyg, bil och buss hade det inneburit ökade utsläpp av koldioxid med ca 20 000 ton. Detta kan jämföras med utsläppen från nära 10 000 personbilar på ett år. Ackumulerat under åren 2013–2018 har Norrtågstrafiken inneburit en besparing av koldioxidutsläpp med cirka 100 000 ton. Detta motsvarar cirka 100 miljoner kronor.

Bristfällig luftkvalitet och de konsekvenser det har för människors hälsa och miljön är ett problem i många städer världen över och har särskilt uppmärksammats av den europeiska kommissionen. Om Norrtågs resenärer under 2018 istället hade åkt bil eller buss hade det inneburit utsläpp av cirka 100 000 gram partiklar i tätort vilket motsvarar transportarbete i cirka 46 000 mil av lastbil med släp i tätort.

Risakanalys och strategiarbete

Norrtåg AB har under 2018 arbetat vidare enligt den beslutade verksamhetsplanen och strategin. Strategin ska visa hur Norrtåg AB, bolaget, driver och utvecklar verksamheten. Under 2018 har bolaget påbörjat arbetet med en vision för 2035. Visionen ska främst fungera som ett underlag för den strategiska planeringen och diskussioner med övriga intressenter kring utmaningar utveckling de kommande 10–15 åren.

Under året har även förhandling påbörjats beträffande den statliga delen av finansieringen för kommande period med. Trafikverket väntas presentera sitt slutgiltiga förslag under 2019.

Förväntad framtida utveckling

Efter den svåra perioden i inledningen av året har resandet återställts för att i kvartal fyra återigen växa. Tillsammans med en ny prisstrategi från operatören, ny pendlingstrafik mellan Boden och Luleå och en förbättrad kvalitet på trafiken bör resandet återigen växa under 2019.

Infrastrukturen på Norrtågs sträckor kommer att trimmas ytterligare kommande år, särskilt på sträckan Sundsvall-Storlien. Konkurrensen om kapacitet på Sundsvall-Umeå har ökat beroende på utökad trafik från andra operatörer. Detta innebär bitvis förlängd restid och minskade möjligheter till stopp på vissa stationer.

Trafikverkets pilottester av nya versioner av ERTMS på Botniabanan och Haparandabanan skapar problem för Norrtåg. De största utmaningarna är kostnaderna och den korta tid för anpassning av Norrtågs fordon som finns. Införandet av ERTMS för sträckan Boden-Luleå 2023 innebär att Norrtågs samtliga fordon måste ERTMS-utrustas vilket kommer att skapa stora praktiska och finansiella utmaningar.

Ekonomi

Summa intäkter uppgår till 291 658 kkr, inklusive driftsbidrag från ägarna med 120 764 kkr. Summa kostnader uppgår till 291 670 kkr. Årets överskott om 13 452 kkr, har balanserats som avräkningsskuld, till ägarna varefter intäkter och driftsbidrag har minskats med motsvarande belopp.

Ekonomiskt sammandrag	2018	2017	2016	2015
Omsättning exkl. driftsbidrag	170 894	178 610	171 095	157 029
Resultat efter finansiella poster	15	10	5	4
Likviditet %	109,45 %	113,1 %	112,6 %	113,40 %
Soliditet %	1,06 %	1,39 %	1,20	1,47

Förändring av eget kapital	2018	2017
Bundet eget kapital		
Aktiekapital	2 000	2 000
Enligt balansräkning innevarande år	2 000	2 000
Fritt eget kapital		
Enligt balansräkning fg år	0	0
Årets resultat	0	0
Enligt balansräkning innevarande år	0	0

RESULTATDISPOSITION (i kronor)

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att till förfogande stående medel

Balanserat resultat	0 kr
Årets resultat	0 kr
Disponeras sålunda	
i ny räkning balanseras	0 kr

RESULTATRÄKNING FÖR TIDEN 2018-01-01--2018-12-31 (KKR)

RÖRELSENS INTÄKTER, Not 1	2018	2017
Nettoomsättning, Not 2	108 832	107 195
Övriga rörelseintäkter, Not 3	62 062	71 415
Driftsbidrag från ägare, Not 4	120 764	106 057
SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER	291 658	284 667
RÖRELSENS KOSTNADER		
Direkta trafik kostnader, Not 5	-282 776	-277 199
Övriga externa kostnader, Not 6	- 2 456	-2 042
Personalkostnader, Not 7	- 5 921	-5 163
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar, Not 8	- 517	-289
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER	-291 670	-284 693
RÖRELSERESULTAT	-12	- 26
Resultat från finansiella investeringar		
Ränteintäkter och liknande resultatposter, Not 9	27	37
Räntekostnader och liknande resultatposter	-	-1
Summa resultat från finansiella investeringar	27	36
Resultat efter finansiella poster	-15	10
Skatt på årets resultat, Not 10	-15	-10
ÅRETS RESULTAT	0	0

NORRTÅG AB
BALANSRÄKNING PER 2018-12-31 (KKR)

TILLGÅNGAR, Not 1	2018	2017
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		
Materiella anläggningstillgångar		
Inventarier, verktyg och installationer, Not 8	3 631	4 130
Finansiella anläggningstillgångar		
Aktier och andelar Not 11	60	60
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR	3 691	4 190
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	30 193	5 796
Skattefordran	0	4
Övrig kortfristiga fordringar	2 316	2 257
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter, Not 12	25 519	8 955
Summa Kortfristiga fordringar	58 027	17 011
Kassa och bank	127 708	122 704
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR	185 736	139 716
SUMMA TILLGÅNGAR	189 427	143 905

SKULDER OCH EGET KAPITAL	2018	2017
EGET KAPITAL, Not 13 och Not 14		
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 15	17 727	18 400
Summa avsättningar	17 727	18 400
KORTFRISTIGA SKULDER		
Leverantörsskulder	41 011	18 267
Skatteskuld Not 10	28	0
Skuld aktieägare Not 16	54 364	44 583
Övriga kortfristiga skulder	227	227
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter, Not 17	74 070	60 428
SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER	169 700	123 506
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	189 427	143 905

NOTER TILL RESULT- OCH BALANSRÄKNING

Not 1

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

Fordringar, skulder och avsättningar

Om inget annat anges ovan värderas kortfristiga fordringar till det lägsta av dess anskaffningsvärde och det belopp varmed de beräknas bli reglerade. Långfristiga fordringar och långfristiga skulder värderas efter det första värderingstillfället till upplupet anskaffningsvärde. Övriga skulder redovisas till anskaffningsvärdet om inget anges

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisar till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår förutom inköpspriset även utgifter som är direkt hänförliga till förvärvet.

Avskrivningar

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

	<u>Nyttjandeperiod</u>
Datorer	Tre år
Inventarier	Fem år
Fekaliebil	Sex år
Förbättringar annan fastighet	Tio år

Leasing

Alla leasingavtal redovisas som operationella leasingavtal. Leasingavgifterna enligt operationella leasingavtal, inklusive förhöjd förstagångshyra men exklusive utgifterna för tjänsterna som försäkring och underhåll redovisas linjärt över leasingperioden.

Offentliga bidrag

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	2018	2017
Tåghyror	91 451	88 260
Ersättning för resande med RKTМ färdbevis	17 381	18 160
Ersättning eftersläpande underhåll	<u>0</u>	<u>775</u>
Summa nettoomsättning	108 832	107 195

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

Fordonstyp	Antal	Hyresavtalets utgång
X52 Regina	3	2025-12-13
X62 Coradia	12	2025-12-13
X11	3	2025-12-13
Y31 Itino	1	2025-12-13
Regina extra reservfordon	1	2019-03-22

De framtida hyresintäkterna fördelar sig enligt följande

	Framtida hyresbelopp
2019	94 911
2020-2023	281 856

Not 3 Övriga rörelseintäkter

Medfinansiering Trafikverket	62 062	71 023
Extra medfinansiering Trafikverket 2017	<u>0</u>	<u>392</u>
Summa övriga rörelseintäkter	62 062	71 415

Not 4 Driftsbidrag

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	46 427	44 853
Region Jämtland Härjedalen	23 636	22 841
Länstrafiken i Västerbotten AB	40 043	38 873
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	<u>24 110</u>	<u>23 461</u>
Summa utfakturerat	134 216	130 028
Avräkningsskuld	<u>- 13 452</u>	<u>- 23 972</u>
Summa intäktsförda driftsbidrag	120 764	106 057

Not 5 Direkta trafik kostnader

Trafikkostnad	160 146	154 734
El och banavgifter resandetrafik	15 006	15 487
Verkstad och underhåll	14 136	14 192
Fordonshyror	<u>93 488</u>	<u>92 786</u>
Summa trafik kostnad	282 776	277 199

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

Fordonstyp	Antal	Hyresavtalets utgång
X52 Regina	2	2025-08-19
X62 Coradia	12	2025-12-05
X11	3	2025-12-31
Y31 Itino	1	2025-06-30
Regina extra reservfordon	1	2019-03-22

De framtida hyreskostnaderna fördelar sig enligt följande

	Framtida hyresbelopp
2019	94 911
2020-2023	375 808

Not 6 Övriga externa kostnader

2018 2017

Ersättning till revisorer

Ernst & Young AB

Revisionsuppdrag

88 87

Övriga uppdrag

46 47

Summa

134 134

Hyreskostnad lokal

263 261

Framtida hyresbelopp	Antal	Hyresavtalets Utgång	Framtida hyresbelopp inom ett år	Framtida hyresbelopp 2020-2023
Lokalhyra Skolgatan 76	1	2020-01-31	265	16
Leasing tjänstebil	1	2019-05-31	27	

Not 7 Personalkostnader

Fördelning

Medelantalet anställda

Män

2 1

Kvinnor

2 3

Totalt

4 4

Löner och ersättningar

Vd och styrelse

1 739 1 482

Övriga anställda

1 914 1 702

Summa löner och ersättningar

3 653 3 184

Sociala avgifter enligt lag och avtal

1 178 1 035

Pensionskostnader (varav Vd 444 kkr)

820 879

Summa sociala avgifter och pensionskostnader

1 998 1 914

Avtal för högre befattningshavare

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

Not 8 Inventarier, verktyg och datorer

Ingående anskaffningsvärde

4 884 2 194

Årets investeringar

18 2 690

Utgående anskaffningsvärde

4 902 4 884

Ingående avskrivningar enligt plan

- 755 - 466

Årets avskrivningar enligt plan

- 517 - 289

Utgående avskrivningar enligt plan

- 1 271 - 755

Bokfört värde

3 631 4 129

Not 9 Ränteintäkter och liknande resultatposter	2018	2017
Ränteintäkter	<u>27</u>	<u>37</u>
Summa ränteintäkter	27	37

Not 10 Årets skatt

Aktuell skatt	- 15	- 10
Justerad avseende tidigare år	<u>- 0</u>	<u>- 0</u>
Summa redovisad skatt	<u>-15</u>	<u>-10</u>
Redovisad resultat före skatt	15	10
Skatt på redovisad resultat	- 3	- 2
Skatt på redovisad resultat enligt gällande skattesats (22 %)	- 3	- 2
Skatteeffekt av		
Övriga ej avdragsgilla kostnader	- 12	- 8
Ej skattepliktiga intäkter	<u>0</u>	<u>0</u>
Redovisad skatt	<u>-15</u>	<u>-10</u>
Genomsnittlig effektiv skattesats	100 %	100 %

Not 11 Aktier och andelar

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

Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

Övriga poster	857	3 282
Förutbetalda ersättningar för RKTM färdbevis	2 156	2 159
Förutbetalda hyreskostnader	<u>22 506</u>	<u>3 514</u>
Summa förutbetalda kostnader	25 519	8 955

Not 13 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 14 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 15 Avsättning	2018	2017
Avsättning för underhåll	17 727	18 400

Not 16 Specifikation av skuld till ägarna

Län	Ing balans	Årets driftbidrag	Under året betalt	Utgående balans
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	- 16 732	41 736	-46 427	-21 422
Region Jämtland Härjedalen	- 4 560	21 318	-19 966*	- 3 208
Länstrafiken i Västerbotten AB	- 14 505	36 116	-40 043	- 18 433
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-8 785	21 594	-24 110	- 11 301
Summa	-44 582	120 764	-126 028	- 54 364

*under året har 3 670 tsek reglerats till Region Jämtland Härjedalen.

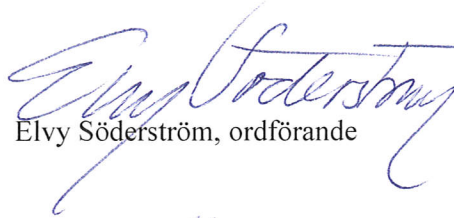
Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

Semesterlöneskuld	410	420
Sociala avgifter, lagstadgande	129	132
Trafikkostnader	25 053	5 955
Löpande upplupna kostnader	3 250	
Förutbetalda hyresintäkter	22 487	21 945
Förutbetald statlig medfinansiering	<u>22 741</u>	<u>31 976</u>
Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	74 070	60 428

Not 18 Eventualförpliktelser

Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti tom år 2036 avseende den av INAB, Umeå kommun, uppförda tågverkstaden i Umeå.	151 200	122 400
---	---------	---------

Umeå den 21 februari 2019



Elvy Söderström, ordförande



Thomas Andersson

Jonny Lundin



Anton Hammar



Marika Lindgren



Nils Grahn



Maria Stenberg



Kenneth Backgård



Maria Högländer

Vd

Vår revisionsberättelse har avgivits den 9/4 2019



Joakim Åström
Auktoriserad revisor
Ernst & Young AB

Revisionsberättelse

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

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Norrtåg AB för räkenskapsåret 2018.

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 2018 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionsred i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Norrtåg AB enligt god revisionsred i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om beslut har fattats om att avveckla verksamheten.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionsred i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på fel, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Norrtåg AB för räkenskapsåret 2018 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Norrtåg AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionsssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaper. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Umeå den 9 april 2019

Ernst & Young AB



Joakim Åström
Auktoriserad revisor