

A blue-tinted photograph of a high-speed train (number 62006) traveling through a snowy, mountainous landscape. The train is moving from left to right, and the background shows snow-covered trees and hills.

Årsredovisning för räkenskapsår 2023

Norrtåg AB
Org.nr. 556758-3496

Innehållsförteckning

Förvaltningsberättelse	1
Våra ägare	1
Viktiga steg för den fortsatta Norrtågsresan	2
Uppfyllelse av ägarens uppdrag.....	2
Uppföljning av styrelsearbetet samt den interna kontrollen	3
Hållbart för människa, miljö och klimat	3
Bolagets verksamhetsområden	5
Verksamhetsområde Trafik och kvalitet	5
Umeå–Sundsvall.....	5
Umeå–Vännäs–Vindeln–Hällnäs	6
Luleå–Umeå.....	6
Kiruna–Luleå.....	6
Luleå–Haparanda.....	6
Storlien–Östersund–Sundsvall	7
Verksamhetsområde Resenär och marknad.....	7
Verksamhetsområde Fordon och depå.....	8
Verksamhetsområde Finansiering, ekonomi och styrning	9
Måluppfyllelse Verksamhetsplan 2023	9
Ekonomisk rapport	11



Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktör för Norrtåg AB får härmed avge följande årsredovisning för räkenskapsåret 2023-01-01 – 2023-12-31.

Norrtåg AB skapar tillgänglighet både genom det trafiksystem som har byggts upp, och genom att samordna de aktörer som arbetar för att öka resandet med tåg och möjliggöra en trafik med hög kvalitet.

Norrtåg utgör en viktig faktor för Norrlands regionala utveckling. Bolaget verkar för att, på affärsmässiga grunder, erbjuda samhällsekonomiskt effektiva, attraktiva och långsiktigt hållbara resmöjligheter för de som bor i, verkar i eller besöker regionen.

Bolagets uppdrag är att bedriva persontrafik, genom avtal med trafikföretag eller i egen regi, med tåg inom och i anslutning till Sveriges fyra nordligaste län jämte därmed förenlig verksamhet. Därutöver ska bolaget tillhandahålla fordon och verkstad.

Bolagets vision är att Norrtåg tillsammans med övrig kollektivtrafik ska bilda ett väl sammanhållet och attraktivt trafiksystem.

Våra ägare

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

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

Verksamheten finansieras av regionerna i de fyra nordligaste länen tillsammans med staten. I konsortialavtal mellan ägarna framgår det hur kostnader och intäkter för trafiken skall fördelas mellan delägarna och dess ansvar att säkerställa fortsatt verksamhet.

Norrtåg styrelse består av åtta ordinarie ledamöter och fyra ersättare. Under året har bolaget haft 13 styrelsemöten.



Viktiga steg för den fortsatta Norrtågsresan

Året 2023 har präglats av betydelsefulla framsteg och strategiska beslut för Norrtåg AB som markerar en viktig milstolpe för framtiden.

Resandet har under året tagit ett rejält kliv uppåt på många håll i Norrtågland och efterfrågan på att resa med tåg var stor. Budskapet om tågets alla fördelar når fram och resenärerna lyfter betydelsen av flexibilitet, komfort och tidseffektivitet som viktiga aspekter för att öka sitt tågresande. Efter årets slut kan vi konstatera att resandet under 2023 var på rekordnivå.

Vi har aktivt arbetat med marknadsfrågor tillsammans med operatören, från erbjudanden och kampanjer till prissättning, biljetter och biljettsystem samt hur vi kommunicerar till resenärer. Genomförandet av flera undersökningar har varit viktigt för att förstå resandemönster och vanor, resenärernas nöjdhet och få insikter om resenärernas syn på Norrtåg som varumärke. Vi vill genom detta arbete bygga upp en fördjupad kunskap om vår marknad inför kommande år och framtiden med målet att öka antalet resenärer som väljer tåget, och allt görs med resenären i fokus.

Under året har 'Tågvision 2040' färdigställts och fastställts, en långsiktig inriktningsplan som kommer att vägleda de nordliga länen de kommande 15–20 åren. Efter att visionen skickats ut på remiss och remissvaren har beaktats, har den nu skickats till länen för godkännande. Den slutgiltiga beslutsprocessen i regionerna förväntas vara avslutad senast under våren 2024. Denna strategiska milstolpe markerar Norrtåg AB:s strävan efter en effektiv och långsiktig persontågstrafik i regionen.

Parallellt med Tågvision 2040 har en förstudie om anskaffning av nya fordon initierats under ledning av AB Transitio. Syftet är att möta behovet av ersättning för åldrande fordon och möjliggöra utökad trafik. Förstudien, som förväntas vara färdigställd under första halvan av 2024, kommer att utgöra grunden för kommande fordonsanskaffningar och är en del av Norrtågs övergripande strategi för hållbar och effektiv persontågstrafik.

Trafikutbudet har under året genomgått anpassningar för att bättre matcha efterfrågan och förändringar i fordonsflottan. Förändringar har inkluderat en tredje dubbeltur mellan Luleå och Umeå samt en utökning av trafiken mellan Umeå och Örnsköldsvik, särskilt under pendlingsstider. Dessa åtgärder har lett till en övergripande ökning av resandet, med särskild framgång för den nya morgonavgången mellan Örnsköldsvik och Umeå med över tusen resenärer per månad.

Arbetet med upphandling av ny tågoperatör med trafikstart 2025-12-14 är i slutfasen. SIU genomfördes med intresserade operatörer och underhållsföretag under maj månad. Styrelsen tog beslut i maj månad om inriktningsbeslut för upphandlingen. Ansökningsinbjudan skickades ut den 2 januari 2024 och publicering av anbudsinbjudan beräknas under februari månad 2024.

Norrtåg AB ser fram emot att fortsätta utveckla och stärka persontågstrafiken i norra Sverige under kommande år med de stora satsningar vi gör, för att fler ska välja tåget, nu och i framtiden.

Uppfyllelse av ägarens uppdrag

Bolagets syfte är att, med iakttagande av lokaliserings-, likställighets- och självkostnadsprincipen bedriva persontågstrafik på dagtid i respektive region (regional) samt mellan länen och angränsande län enligt de trafikpliktsbeslut som finns och avtal med staten/Trafikverket.

Verksamheten har styrts med utgångspunkt att bedriva vårt uppdrag enligt de nya förutsättningarna som det nya trafikavtalet har inneburit. Bolaget har arbetat med att ta del av det "know-how" som Vy tåg har i marknadsfrågorna och biljettförsäljningen. Vidare har bolaget säkerställt interna

rutiner för att fastställa biljettintäkter och kassaflöde, samt uppföljning av resandet för att kunna göra prognoser om biljettförsäljning och regionens medfinansiering löpande.

Bolaget har tillsammans med RKM i respektive region och tjänstemän lämnat en trafikbeställning till operatören för trafikåret T24. Trafikbeställningen verkar för att regionens invånare ska erbjudas en attraktiv persontrafik med tåg med hög tillgänglighet och standard. Tillsammans med RKM har bolaget också arbetat fram en tidtabell för tågersättningsbussar vid större planerade banarbeten under sommar och höst för att säkerställa arbets- och studiependling.

Bolaget lämnar en kvalitetsrapport varje kvartal/tertiäl där det framgår omfattningen av trafikstörningar som förekommit och hur dessa har påverkat punktligheten och antal inställda avgångar med tåg samt hur resandet har utvecklats. Vidare har bolaget återkommande samverkansmöte i olika former med resp. region samt möten med Trafikverket och Norges motsvarighet.

Styrelsen har under året få ta del av det pågående arbetet med tågvisionen och har återkommande fått rapport om resandeutveckling, kvalitet på trafiken, bolagets utveckling och dess ekonomiska situation. Vidare har bolaget haft återkommande dialog med respektive tjänstemän på RKM och region för uppföljning av trafik, samordning av trafikprocess årligen och inspel/förankring av tågstrategin.

Styrelsen har funnit att bolagets verksamhet har bedrivits inom ramen för det kommunala ändamålet och de kommunala befogenheterna. Analysen gjordes utifrån:

1. Bolagsordningen
2. Ägardirektivet
3. Arbetet med verksamhetsplan och mål för 2023
4. Det kommunala ändamålet
5. Grundprinciper för de kommunala befogenheterna

Uppföljning av styrelsearbetet samt den interna kontrollen

Styrelsen följer årligen upp planen för verksamheten och intern kontroll. Styrelsen har inte funnit sådana brister som medför anledning att vidta särskilda åtgärder.

Styrelsen har sedan årsstämman lagt en utbildningsdag samt delar av den årliga strategidagen på att gå igenom verksamheten då bolaget har fått en ny ordförande och delar av styrelsen är nya.

På strategidagarna diskuterades även Norrtågs vision och tågstrategi där de inkomna remissvaren var en viktig del. Där emellan har styrelsen hunnit med att fatta viktiga beslut för att ta fram förutsättningar för att tillsammans med ägarna under 2024 kunna fatta beslut om en omfattande utveckling av Norrtågs verksamhet, för att möta nuvarande och kommande efterfrågan.

Hållbart för människa, miljö och klimat

Ett ökat kollektivt resande är en stor nyckel till minskade utsläpp, en hållbar region och hållbara samhällen. Därför arbetar Norrtåg aktivt med att få fler att välja tåget som transportsätt, bland annat att genom att skapa möjligheter att prova på att åka tåg och genomföra insatser för att skapa en överflytt av resande till kollektivtrafiken. Tåget skapar också förutsättningar för människor att bo på ett ställe och arbeta på ett annat. För arbetsgivare i regionen bidrar Norrtåg med hållbart resande såväl till jobbet som under resor i tjänsten, som både sker effektivare och säkrare. Den som pendlar med tåg får dessutom en naturlig möjlighet till vardagsmotion. Enligt en undersökning som WSP tagit fram på uppdrag av Svensk kollektivtrafik cyklar kollektivtrafikresenärer i Sverige dubbelt så mycket, och går tre gånger så mycket som bilister.

När vi använder de resurser som finns mer effektivt genom gemensamt resande, minskas också risken för trafikolyckor i jämförelse med bilen som transportsätt. En tydlig vinst för individen, men också för samhället.

Järnvägstrafik ger små utsläpp av koldioxid jämfört med andra trafikslag. Dels på grund av att tåg är energisnåla, dels för att det mesta av transportarbetet sker med hjälp av fossilfri el. Med stora klimatutmaningar i världen ger resandet med tåg uppenbara klimatvinster med minskade CO₂-utsläpp, minskade partikelutsläpp och renare luft i närmiljön.

Norrtågs fordon är byggda med regenerativ bromsning, vilket innebär att rörelseenergin vid inbromsning omvandlas till elström som återmatas till kontaktledningssystemet, varvid andra tåg kan använda den i stället för att den endast omvandlas till värme. Det pågår ett ständigt arbete med att minska miljöpåverkan och samtidigt hålla hög kvalitet i hela leverantörskedjan, avseende fordon och verkstad.

Regularitet är ett högt prioriterat område för förbättring. Inte bara ur resenärsynpunkt, att tågen går, utan även ur ett hållbarhetsperspektiv. Vid inställda avgångar ersätts tåget med buss, som i så stor utsträckning som möjligt ska drivas med förnybara drivmedel. Vår strävan är att öka andelen bussersättningar som körs med förnybara drivmedel, men helst av allt minska behovet av bussersättning.



Bolagets verksamhetsområden

Verksamhetsområde Trafik och kvalitet

För de fyra nordligaste länen är det ett uttalat mål att knyta samman länen och få till förbindelser med övriga Sverige och internationellt. Kollektivtrafiken ska vara ett medel för att utöka arbetsmarknadsregioner, knyta samman städer och kommuner.

Trafikverkets implementering av det nya IT-systemet och arbetsmetoden 'MPK' (marknadsanpassad planering av kapacitet) har inneburit vissa utmaningar under året. En del initiala svårigheter påverkade biljettförsäljning och trafikuppföljning, men arbetet med systemet har under året utvecklats och under 2024 förväntas fördelarna av MPK att börja realiseras.

Året har präglats av stora banarbeten, mindre och större infrastrukturstörningar, olika väderförhållanden med bland annat stormen 'Hans' i augusti som medförde större infrastrukturstörningar och inställd trafik. I slutet av oktober inträffade en tragisk olycka utanför Järpen i Jämtland där ett Coradiafordon kolliderade med en lastbil. Detta medför fordonsbrist till och med 2024 och reducerad trafik på vissa sträckor under sista kvartalet 2023 och under 2024.

För att fler ska välja att resa med tåg måste det gå att lita på att tågen kommer fram i tid. Punktlighet är ett kvalitetsmått där utfallet visar hur bra alla delar i processen fungerar. Från planering av tidtabeller till daglig trafikledning, från förebyggande underhåll på spåren till akut röjning och evakuering, från att förebygga obehöriga i spår till att bygga ut ny kapacitet. Näst efter säkerhet är punktlighet den fråga som troligtvis är mest central för järnvägen. Alla aktörer berörs, och alla är med och bidrar till utfallet. Det mått vi använder för att följa upp tågens punktlighet benämns Rätt Tid + 5 minuter (RT+5) och innebär att ett framfört tåg måste nå sin slutstation senast 5 minuter och 59 sekunder efter tidtabellen. Detta är det mått som järnvägsbranschen har kommit överens om ska användas. Målsättningen är att 95 procent av alla tåg ska vara punktliga.

Under 2023 ligger Norrtågs punktlighet på 84 procent inom RT+5, vilket är en procent lägre än 2022. Om vi skulle räkna bort de faktorer som operatören inte har rådighet över uppgår den operatörsbundna punktligheten till 98 procent. Störningsminuter kopplat till infrastruktur och olyckor/tillbud eller yttre faktorer utgör en stor andel av den merförsening som drabbar tågtrafiken. Avgångar norr om Umeå har betydligt lägre punktlighet än avgångar söder om Umeå. Malmbanan och Stambanan genom övre Norrland har omfattande infrastrukturproblem, vilt på spåren och tung godstrafik vilket påverkar trafiken och ger merförseningar.

Under 2023 har ett arbete med att förbättra trafik kvaliteten i Norrbotten genomförts på uppdrag av RKM Norrbotten. Norrtåg har tillsammans med WSP försökt att ringa in de förseningar per mötesplats som bidrar till mest tågförsening. Tillsammans med operatören och RKM Norrbotten genomfördes en workshop som sedan försenade mynnade ut i några förbättringsåtgärder på Malmbanan och Haparandabanan. Norrtåg ska framöver delta i de kundmöten som operatören har med Trafikverket, för att möjliggöra framtida samarbeten kring förbättrad punktlighet på alla linjer inom Norrtågland.

UMEÅ–SUNDSVALL

Trafiken på sträckan Sundsvall–Örnsköldsvik–Umeå har trafikerats med nio dubbelturer på vardagar samt helgtrafik. Trafiken har reducerats med en dubbeltur under första halvan av 2023, med anledning av fordonsbrist, då Coradiaflottan har ett tungt underhåll och upprustning under 2022/2023, vilket betyder att vi har brist på ett fordon. Sträckan är fortsatt den med flest antal resenärer. På sträckan finns både trafiken hela vägen samt förtätningar på sträckan Umeå–Örnsköldsvik. Ett utvecklingssteg för trafiken var övergången till taktidtabell som påbörjades i och med tidtabellskiftet i december 2020. Under året (främst maj–juni och september–oktober) har

det genomförts omfattande banarbeten på sträckan vilket har betytt bussersättningar för våra resenärer. Banarbeten påverkar både resandet, intäkterna och punktligheten på sträckan. Både under januari och i december skedde urspårning av annan operatör på sträckan, samt en kraftig infrastrukturolycka, vilket påverkade trafiken under en längre tid. Punktligheten inom fem minuter, RT+5 min) uppgår till 86 procent och inom 15 minuter till 95 procent.

UMEÅ–VÄNNÄS–VINDELN–HÄLLNÄS

Trafiken mellan Umeå–Vännäs–Vindeln trafikeras med åtta dubbelturer på vardagar. Punktligheten uppgår inom RT+ 5 till 92 procent och inom RT+15 till 99 procent.

Som följd av att diseltågstrafiken till Lycksele pausades har eltågstrafiken på sträckan Hällnäs–Vindeln–Vännäs–Umeå kunnat utvecklas. I T23 har trafikutbudet mellan Umeå–Vännäs ökat. En satsning på ett särskilt periodkort har genomförts för att få fler att välja tåget. Med det rabatterade periodkortet har resenären haft möjlighet att åka fritt på hela linjen. Vi ser att antal sålda periodkort har ökat och därmed också resorna. Inför kommande år utökas trafiken även till Vindeln.

LULEÅ–UMEÅ

Linjen trafikeras med tre dubbelturer på vardagar och två dubbelturer helgdagar. Detta är en ökning jämfört med 2022 då man såg en efterfrågan på fler avgångar. Under 2023 har vi sett hur resandet har ökat med närmare 25 procent vilket innebär att behovet fanns. Sträckan är drabbad av infrastrukturproblem med eftersläpande underhåll vilket påverkar trafikens punktlighet negativt. Trots punktlighetsproblem har undersökningar visat på nöjda resenärer, vilket är glädjande. Det har varit stora underhåll på infrastrukturen mellan Boden–Luleå och samtidigt är det en tungt belastad sträcka med många tåg, vilket har påverkat både punktlighet och regularitet.

Punktligheten på sträckan uppgår till 69 procent RT+5 respektive 83 procent RT+ 15. Stambanan genom övre Norrland kantas med eftersläpande underhåll och infrastrukturproblem vilket är den vanligaste orsaken till försenade tåg.

KIRUNA–LULEÅ

Linjen trafikeras med tre dubbelturer på vardagar och två dubbelturer på helger. Linjen har sedan länge haft en viktig funktion, särskilt för Malmfälten, både för tjänsteresor och andra reseändamål. Marknadspotentialen bedöms vara stor då väginfrastrukturen dras med säkerhetsproblem och restiden med tåg är konkurrenskraftig. Infrastrukturproblem bromsar dock utvecklingstakten främst i de norra delarna av trafiksystemet. Linjen har den lägsta punktligheten i norrtågssystemet, främst på grund av godståg, slitage på infrastruktur och kapacitetsproblem främst på sträckan Luleå–Boden. Punktligheten RT+5 uppgår till 70 procent och RT+15 till 86 procent.

LULEÅ–HAPARANDA

Sträckan Luleå–Haparanda trafikeras med tre dubbelturer. Utfallet av resandet har sedan trafikstarten varit svagt på sträckan. Antalet resenärer uppgår till cirka 2 100 per månad, vilket är en liten minskning jämfört med tidigare år. Banan har under året haft hastighetsnedsättningar vilket är en bidragande orsak till låg punktlighet. Punktligheten uppgår till 74 procent RT+5 och till 89 procent RT+15. Utmaningar med kapacitetsproblem på Boden C och signalstörningar på banan är två förklaringar till förseningar.

Tidtabellen har utmaningar och kommer fortsätta att utvecklas för att också anpassas till den finländska trafiken i framtiden. För att förbättra punktligheten har även Haparandabanan ingått i punktlighetsprojektet.

STORLIEN-ÖSTERSUND-SUNDSVALL

Trafiken omfattar totalt åtta dubbelturer på vardagar plus helgtrafik 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 i Norge. Med anledning av fordonsunderhåll på fordonstypen X62 Coradia har en dubbeltur varit inställd mellan Sundsvall-Östersund till och med augusti, vilket har bussersatts. Strax efter att fordonen kommit tillbaka från underhållet skedde en allvarlig olycka på Mittbanan som orsakade stora skador på fordonet. På grund av behovet av omfattande reparation minskades trafiken återigen från och med november.

Mittbanan har under 2023 drabbats av flera störningar. I augusti drabbade stormen Hans sträckan hårt av jordskred samtidigt är en stor del av sträckan ej trädsäkrad var av träd föll över banan och drog med sig kontaktledningar, vilket spärade trafiken. När en sträcka påverkas så kraftigt blir det också hastighetsnedsättningar vid återställande av infrastrukturen. Urspåring vid Iggesund bidrog till att trafik omlades till Mittbanan och därmed skapade trängsel på banan. Glädjande närmar sig Mittbanan ett resande likt innan pandemin.

Punktligheten uppgår till 82 procent RT+5 och till 94 procent RT+15.

Verksamhetsområde Resenär och marknad

Norrtåg agerar på en öppen marknad där bilen, längs med samma sträckningar som tåget, utgör vår största konkurrent. Vårt erbjudande jämförs även med vad andra tågbolag och övrig kollektivtrafik erbjuder, både gällande service, pris, restid och utbud. Arbetet med att få fler att välja tåget har under året fortsatt i nära samarbete med operatören och vi har haft framgångar med ökat resande. Ett stort fokus har legat på att arbeta med prissättning och bokningar inför perioder med större resande. Som ett led i detta gjordes alla Norrtågs biljetter återbetalningsbara utan extra kostnad den 1 april. För att öka medvetenheten om Norrtågs erbjudande och öka försäljningen har vi genomfört olika aktiviteter och kampanjer, däribland pendlarkortserbjudande, tågsemesterkort och direktreklamutskick.

Norrtåg AB är ytterst ansvarigt för varumärket Norrtåg och ska därför leda arbetet med att utveckla varumärket. En av de största utmaningarna är att för få *känner till* eller *känner för* Norrtåg. Andelen som känner till eller känner för Norrtåg har ökat mellan 2019 och 2023, visar årets varumärkesundersökning. Trots ökningen finns det fortfarande en andel som inte känner till eller inte har någon åsikt om Norrtåg, därför ska bolaget fortsätta att arbeta för större varumärkeskännetid. Detta görs bäst i samverkan med andra aktörer. Norrtåg är även en avgörande del för utvecklingen av Norrtågland. Bolaget engagerar sig därför i viktiga utvecklingsfrågor och arbetar under temat 'Hållbara tåget' i flera forum. Enligt årets NKI har andelen resenärer som är nöjda eller mycket nöjda ökat och är nu 91 procent, vilket betyder att vi är på rätt väg med vår kommunikation och vårt varumärkesbyggande arbete.

Under 2023 har resandet på flera håll legat över 2019 års nivåer, medan det på vissa håll inte helt har återhämtat sig. Den stora resandeökningen ser vi framför allt på de längre sträckorna i Norrbotten och på Botniabanan. Det som har påverkat resandet mest under året har varit banarbeten, fordonsbrist kopplat till tungt underhåll och upprustning av X62 samt sena biljettsläpp på grund av sena prognoser för banarbeten från Trafikverket. Köpmönstret är i princip detsamma som 2019. Totalt sett är det ungefär lika stor andel av resenärerna som reser med enkelbiljett under 2023 som 2019. På linjen Umeå-Vännäs-Vindeln-Hällnäs har dock valet av biljett skiljt sig något jämfört med tidigare. Detta beror till stor del på att vi har haft ett fördelaktigt pris på periodkort under året och att många har sett att det lönat sig att köpa ett periodkort istället för ett antal enkelbiljetter under en månad. I samband med övergången till T24 och det ökade turutbudet på linjen har priset på periodkortet återgått till en något högre prisnivå.

Tågsemesterkortet, som är ett återkommande sommarerbjudande hos Norrtåg, var populärt bland resenärerna under sommaren. Det genererade positiv uppmärksamhet i sociala medier och sålde 2 072 kort under perioden 12 juni till 13 augusti 2023. Försäljningen totalt sett var något lägre jämfört med föregående år, dels på grund av ett senare biljettsläpp inför sommaren, dels på grund av det populära erbjudandet från sommaren 2022, där resenärer kunde åka till halva priset. Tågsemesterkortet möjliggjorde obegränsat resande med Norrtåg under två veckor utan förhandsbokning. Vi ser nu fram emot nya möjligheter att jobba med produkter när det nya biljettsystemet införs 2024.

År 2023 är första året som Norrtåg har hand om biljettintäkterna under hela året. I jämförelse med 2022 ökar biljettintäkterna, om än inte i samma utsträckning som resandet har ökat. Något som påverkat biljettintäkterna negativt är utmaningarna med MPK som bidrog till att vi under flera veckor enbart kunde släppa biljetter med några dagars framförhållning.

Vy Tåg tillhandahåller biljettsystem enligt trafikavtalet, för Norrtågstrafiken. Nuvarande system, 'SilverRail', som levererar det rikstäckande systemet för biljettförsäljning nationellt på tåg och buss, eller som ofta refereras till som 'Resplus'-systemet, upphör under 2024. Vy har upphandlat ett nytt biljettsystem, och arbetet med övergången har pågått under hösten 2023 och systemet implementeras under våren 2024. Arbetet leds av operatören och sker parallellt och gemensamt med motsvarande process i de fyra nordligaste länen, Samtrafiken och SJ nationellt. För Norrtågs del kommer det att innebära ökade möjligheter att utveckla produktutbudet och kommunikationen till resenärerna, samt få en bättre uppföljning. Samtidigt övergår även den regionala busstrafiken till ett nytt digitalt biljettsystem.

Parallellt inleds ett arbete med en översyn av prissättning, biljettsystem och beslutsprocesser för Norrtåg inför upphandling av nytt trafikavtal med start T26. Översynen kommer att genomföras under 2024.

Verksamhetsområde Fordon och depå

En väsentlig del i bolagets åtagande är att tillhandahålla funktionella fordon och fordonsdepåer till operatören. Syftet med allt underhåll av fordon är att uppnå en hög driftsäkerhet, det vill säga att fordonen och i förlängningen tågtrafiken blir tillförlitlig. Störningarna resulterar i höga kostnader med förseningar eller inställda tåg, vilket i sin tur kan leda till ett bristande förtroende för tågtrafiken förmåga att hålla tiderna och där resenären kan välja andra trafikslag. Norrtåg ska verka för att optimera underhållet, upprätthålla fordonens värde och utveckla deras funktionalitet och prestanda över tid.

Norrtåg tillhandahåller och hyr genom sina ägare fordon. Norrtåg tillhandahåller i sin tur ut fordonen till operatören genom ett nyttjanderättsavtal, där operatören påtar sig ansvaret för fordonen under avtalsperioden. Norrtågs trafik utförs med;

- Tolv eldrivna motorvagnar av typen X62 Coradia Nordic
- Sex eldrivna motorvagnar av typen X52 Regina
- Tre eldrivna motorvagnar av typen X11

Tungt underhåll och upprustning 'Midlife' på X52 Regina-fordonen har påbörjats under året och två fordon har upprustats under året. Tidsplanen för arbetena är försenad och resterande fordon kommer att upprustas under 2024 och första halvan av 2025.

Tungt underhåll och upprustning på X62 Coradia-fordonen och genomförts under året på samtliga 12 fordon enligt plan. Ätgärden innefattar omfattande tekniska renoveringar av bland annat

boggiutrustning samt införande av tekniska förbättringar inom såväl fordonsteknik som för passagerarupplevelsen samt förbättringar som riktar sig till personalen ombord.

Mindre förbättringsprojekt genomförs kontinuerligt på fordonsflottorna, exempelvis framtagandet av ett förstärkt koppelskydd för X62 Coradia, där prototypverifieringen fallit väl ut och åtgärden är beslutad för serieinstallation på hela fordonsflottan. Koppelkåpan skyddar den känsliga utrustningen i automatkopplet från att förstöras vid älgkrockar och åtgärden reducerar kostnader för bolaget och minskar stilleståndstiden vid reparationer.

Ett projekt har även påbörjats kring ett uppgraderat internet ombord, som syftar till att öka kapaciteten mellan fordonets internet ombord (WiFi) och mobiloperatörernas basstationer på marksidan. Uppdrageringen innebär att systemet även kan skicka datatrafik via 5G samt möjliggör en utökad kapacitet på befintliga 4G-nätverk.

Ett utökat fokus under året har varit reservdelsförsörjningen på X52 Regina och forum har startats upp tillsammans med underhållsleverantören och trafikföretaget för att säkerställa reservdelstillgången.

Utmaningar med tjuvbroms, dvs. att bromsen ej kan släppa på korrekt sätt på fordonen, har drabbat X62 Coradia-fordonen under slutet av året. Detta har medfört inställda avgångar. Ett intensivt arbete pågår tillsammans med underhållsleverantören och trafikföretaget för att hitta rotorsaken till problemet.

Verksamhetsområde Finansiering, ekonomi och styrning

Strategisk styrning är en förutsättning för att uppnå god kvalitet och effektivt resursutnyttjande.

Upphandling och inköp är en del i den strategiska styrningen. Att kontinuerligt följa upp trafiken, avtalsbevakning och omvärldsanalys är en bra grund för att uppnå en god strategisk styrning.

Biljettintäkterna har under året varierat stort och når inte upp till prognos för 2023. Norrtåg bedömer att problemet med biljettsläpp under året och främst för resor under sommaren, på grund av bristerna i MPK, är den största orsaken till att biljettintäkterna ökat i mindre takt än förväntat under året. Det gjorde att biljettförsäljningen blev lägre än prognos under hela sommaren och en bit in på hösten.

Under året har Norrtåg, på uppdrag av ägarna, inlett diskussionerna med Trafikverket om ett femårigt avtal för finansiering av Norrtågstrafiken, med start december 2024. Norrtågs trafik skapar fortsatt den tillgänglighet som statens ska säkerställa, men osäkerheter om Trafikverkets budget för trafikavtal gör det fortsatt oklart till vilken del Trafikverket kan finansiera trafik. För en kommande trafikering av Norrbottenbanan kan medfinansiering från staten vara aktuellt, men ytterligare beslut från nationell nivå krävs.

Måluppfyllelse Verksamhetsplan 2023

Norrtåg har under 2023 överträffat verksamhetens målsättningar på ett flertal områden, där bland annat resandeökningen är större än förväntat, trots stora utmaningar med reducerad trafik och biljettsläpp under året. I några fall når verksamheten inte upp till målen och dessa kommenterar vi nedan:

Beläggningsgraden

Avvikelsen är på 5 %. Vid analys av resande i de olika regionerna är målnivån uppfyllt förutom avseende resande i Norrbotten. Här är avvikelsen som störst mot målnivån. Mycket kopplat till att i övriga regioner finns ett stort antal resande som är kopplat till arbets- och studiependling. I Norrbotten är resandet långväga vilket medför att det är svårt att fylla tågen på delsträckor. Vi har under året tillsammans med Vy har vi arbetat med att öka tillgången till biljetter vid delinställda sträckor vilket medfört ett ökat resande på delsträckor framförallt på Mittbanan och Botniabanan vid

banarbeten mm. Under 2023 har utbudet ökat på tre sträckor, vilket initialt ger en något lägre beläggningsgrad men som bör kunna leda till ökat resande och fler marknadsandelar som har en positiv effekt på beläggningsgraden.

Varumärket

Kännedomen om och andelen positivt inställda till Norrtåg har ökat kraftigt sedan den senaste mätningen. Norrtåg ser de uppnådda nivåerna som klart godkända, även om de inte når hela vägen. Den senaste mätpunkten som fanns när målnivåerna sattes var innan pandemin och därför var det svårt att avgöra hur långt Norrtåg skulle kunna nå under 2023. Målsättningen var därför något högt satt på kort sikt men bör vara uppnåbart på något längre sikt.

Underhållsbalanser fordon

Under året har bolaget sett en ökad väntetid för reservdelar, vilket medfört längre avställningstider för underhåll och öppna skador eller förebyggande underhåll. Norrtåg har belastat operatören med viten kopplat till ej godkända underhållsbalanser. Vid genomlysning av rutiner har man funnit brister i rutiner vid inköp av reservdelar som medfört långa leveranstider. Under hösten infördes en ny uppföljning av orsak till ej godkända underhållsbalanser bla runt inköpsrutiner.

Målområde	2023 Utfall	2023 Måltal
Trafik och kvalitet		
Regularitet*	97 %	95 %
Punktlighet*	98 %	95 %
Resenär och marknad		
NKI Helhetsintryck *	91 % nöjda resenärer	90 % nöjda resenärer
Beläggningsgrad	35 %	40 %
Resandeutveckling (borträknat pandemieffekt jan-mar 2022)	+6 %	+5 % jämfört med 2022
Känna till varumärket (91 procent 2019)	93 %	98 %
Känna för/ha en åsikt om varumärket (49 procent 2019)	63 %	72 %
Positivt inställda till varumärket (36 procent 2019)	54 %	55 %
Fordon – Säkerställa att fordonen underhåll efterlevs enligt underhållsplanerna så att avhjälpan underhåll på skador sker inom skälig tid		
Stoppande skador ska avhjälpas så att fordonet kan tas i trafik inom två dagar	Reservdelsbrister har medfört långa avställningstider	Nivåer enligt avtal†
Månadsvis uppföljning av äldre skador på fordonen – antalet öppna skador rapporterade i Ford äldre än 30 dagar (skadebalans) får per avställningstidpunkten inte överskrida avtalade gränsvärden	Ligger inom rimliga nivåer enligt avtal - Godkänt	Nivåer enligt avtal†
Eftersläpande förebyggande underhåll ska inte förekomma på fordonsflottorna	Efterföljs - Godkänt	Nivåer enligt avtal†
Finansiering, styrning och ekonomi		
Intäkter från biljettförsäljning	+6 % jmf 2023	+10 % jmf 2022
God ekonomisk hushållning	Medfinansiering är lägre en budgeterad nivå	Medfinansiering är lägre en budgeterad nivå

* Målsättning utifrån trafikpåverkande händelser som operatören styr över

† Nivåer enligt Trafikavtal tågtrafik 2022, Bilaga 2.2 Fordon

*NKI måltal ska vara 90 %, fastställt verksamhetsplan har angivit ett felaktigt måltal

Ekonomisk rapport

Summa intäkter uppgår till 504 929 kkr, den statliga finansieringen för trafik uppgår till 94 kkr och den regionala finansieringen för trafik uppgår till 237 400 kkr, vilket är 4 321 kkr lägre än inbetalt av ägarna och har i årsbokslutet bokförts som skuld till ägarna.

Ekonomiskt sammandrag	2022	2021	2020
Omsättning exkl. driftsbidrag kkr	267 529	264 146	218 686
Resultat efter finansiella poster kkr	7	23	31
Likviditet %	102,60	103,84	133,2 %
Soliditet %	1,0	0,84	1,24

Förändring av eget kapital	2023	2022
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 20230101--20231231 (KKR)

RÖRELSENS INTÄKTER	Not 1	2023-12-31	2022-12-31
Nettoomsättning,	Not 2	172 367	154 691
Övriga rörelseintäkter	Not 3	95 162	109 455
Driftsbidrag från ägare	Not 4	237 400	176 907
SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER		504 929	441 053
RÖRELSENS KOSTNADER			
Direkta trafik kostnader	Not 5	-489 051	-424 651
Övriga externa kostnader	Not 6	-7 744	-7 003
Personalkostnader	Not 7	-8 766	-8 839
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	Not 8	-807	-768
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER		-506 368	-441 260
RÖRELSERESULTAT		-1 439	-207
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter och liknande resultatposter	Not 9	1 446	230
Räntekostnader och liknande resultatposter			
Summa resultat från finansiella poster		1 446	230
Resultat efter finansiella poster		7	23
Skatt på årets resultat	Not 10	-7	-23
ÅRETS RESULTAT		0	0



BALANSRÄKNING PER 2023-12-31 (KKR)

TILLGÅNGAR	Not 1	2023-12-31	2022-12-31
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Materiella anläggningstillgångar			
Inventarier, verktyg och installationer	Not 8	4 308	5 039
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier och andelar	Not 11	60	60
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		4 368	5 099
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		87 023	59 793
Skattefordran	Not 10	90	
Kortfristiga fordringar		9 875	19 715
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Not 12	39 555	20 757
Summa kortfristiga fordringar		136 543	100 265
Kassa och bank		58 266	133 919
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		194 809	234 184
SUMMA TILLGÅNGAR		199 177	239 283



SKULDER OCH EGET KAPITAL	Not 1	2023-12-31	2022-12-31
EGET KAPITAL	Not 13,14		
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
Avsättningar			
Övriga avsättningar	Not 15	7 303	11 766
Summa avsättningar		7 303	11 766
KORTFRISTIGA SKULDER			
Leverantörsskulder		70 591	50 771
Skatteskulder	Not 10	0	107
Skuld aktieägare	Not 16	90 147	153 930
Övriga kortfristiga skulder		279	340
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	Not 17	28 857	20 368
SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER		189 874	225 516
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL		199 177	239 283



KASSAFLÖDESANALYS

Kassaflödesanalys (KKR)	Not	2023-01-01 2023-12-31	2022-01-01 2022-12-31
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		-1 438	-207
<i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i>			
Avskrivningar		807	768
Årets skattekostnad		-7	-23
Realisationsvinst vid försäljning av inventarier		-638	538
		1 446	230
Erhållen ränta		1 446	230
Erlagd ränta			
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		807	767
<i>Förändring av rörelsekapital</i>			
Ökning/Minskning av avsättningar		-4 463	-30 995
Ökning/Minskning av fordringar		-36 278	-41 207
Ökning/Minskning av leverantörsskulder		19 820	21 523
Ökning/Minskning av övriga korta skulder		-55 463	86 816
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-75 577	36 905
Investeringsverksamhet			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-23	-23
Försäljning av inventarier			
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-23	-23
Finansieringsverksamhet			
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0	0
Ökning/Minskning av likvida medel		-75 600	36 882
Likvidamedel vid årets början		133 919	97 036
Likvidamedel vid årets slut		58 266	133 919

NOTER TILL RESULT- OCH BALANSRÄKNING

Not 1 Redovisnings och värderingsprinciper

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
Arbetsfordon	Tio år
Förbättringar annan fastighet	Tio år
Tekniska förbättringar på fordon	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.

Intäktsredovisning

Det inflöde av inbetalningar som företaget erhållit eller kommer att erhålla redovisas som intäkt när prestationen utförts. Intäkterna värderas till verkliga värdet av det som erhållits eller kommer att erhållas, med avdrag för rabatter.

Offentliga bidrag och intäktsredovisning

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. Statlig medfinansiering av rörelsen har redovisats som övriga rörelseintäkter. Regional medfinansiering av rörelsen har redovisat som driftsbidrag från ägarna. Nettoomsättning avser intäkter hänförliga till trafikavtal och har motsvarande trafik kostnader.



Inkomstskatter

Aktuella skatter värderas utifrån de skattesatser och skatteregler som gäller på balansdagen. Uppskjutna skatter värderas utifrån de skattesatser och skatteregler som är beslutade före balansdagen.

Avsättningar

En avsättning redovisas i balansräkningen när en legal eller informell förpliktelse uppstår som en följd av en inträffad händelse och det är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer krävas för att reglera åtagandet och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medfört in- eller utbetalningar.

Not 2 Nettoomsättning	2023	2022
Fakturerade tåghyror till underhyrestagare	-	49 176
Biljettintäkter ack from 2022-06-01	163 467	98 309
Ersättning för resande med RKTM färdbevis	8 168	5 306
Projektintäkter Botniska korridoren	731	1 900
Summa nettoomsättning	172 367	154 691

Operatören är underhyrestagare av fordon för tiden 2022-01-01-2022-05-31. I samband med tilläggsavtal som ändrades hyresavtal till nyttjanderättsavtal.

Fordonstyp utgång	Antal	Nyttjanderättsavtalet
X52 Regina	6	2025-12-13
X62 Coradia	12	2025-12-13
X11	3	2025-12-13

Not 3 Övriga rörelseintäkter

Medfinansiering Trafikverket	94 626	100 475
Ersättning för förlorade biljettintäkter Trafikverket	-	7 579
Övriga ersättningar och bidrag	407	
Vidarefakturerering underhåll fordon	129	1 401
Summa övriga rörelseintäkter	95 162	109 455

Not 4 Driftsbidrag	2023	2022
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	82 557	83 332
Region Jämtland Härjedalen	40 472	41 112
Region Västerbotten	68 751	70 215
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	<u>49 942</u>	<u>49 932</u>
Summa utfakturerat driftbidrag	241 721	244 591
Avräkningsskuld	<u>-4 321</u>	<u>-67 684</u>
Summa intäktsförda driftsbidrag	237 400	176 907

Not 5 Direkta trafik kostnader

Trafikkostnad operatör	289 394	259 663
El och banavgifter resandetrafik	39 352	28 102
Verkstads hyra och underhåll	42 880	15 944
Fordonshyror	<u>117 424</u>	<u>120 942</u>
Summa trafik kostnad	489 051	424 651

Fordon hyrs av AB Transitio via bolagets ägare. Hyreskostnaden är enligt gällande hyresavtal.

Fordonstyp	Antal	Hyresavtalets utgång
X52 Regina	6	2025-12-13
X62 Coradia	12	2025-12-05
X11	3	2025-12-31

De framtida hyreskostnaderna fördelar sig enligt följande

	Framtida hyresbelopp
2024	127 600
2025-2028	<u>382 800</u>
	510 400

Hyreskostnad lokal **313** **247**

Framtida hyresbelopp	Kvm	Hyresavtalets utgång	Framtida hyresbelopp inom ett år	Framtida hyresbelopp
Lokalhyra Skolgatan 76	100	2024-01-31	318	27
Lokal Östra station	339	2034-10-01	250	2 985

Not 6 Övriga externa kostnader

Ersättning till revisorer		
Revisionsuppdrag	173	190
Summa	173	190

Not 7 Personalkostnader

Fördelning	Medelantalet anställda	
Män	4	4
Kvinnor	<u>3</u>	<u>3</u>
Totalt	7	7



	2023	2022
Löner och ersättningar		
Vd och styrelse	2 123	1 800
Övriga anställda	<u>3 596</u>	<u>3 693</u>
Summa löner och ersättningar	5 719	5 493
Sociala avgifter enligt lag och avtal	1 780	1 776
Pensionskostnader (varav Vd 658 kkr)	<u>1 188</u>	<u>1 393</u>
Summa sociala avgifter och pensionskostnader	2 968	3 169
<u>Avtal för högre befattningshavare</u>		
För Vd gäller en ömsesidig uppsägningstid om sex månader samt rätt till avgångsvederlag vid uppsägning från bolagets sida, som motsvarar sex månadslöner.		
Not 8 Inventarier, verktyg och datorer		
Ingående anskaffningsvärde	8 464	8 441
Årets investeringar	75	23
Årets utrantering	<u>0</u>	<u>0</u>
Utgående anskaffningsvärde	8 539	8 464
Ingående avskrivningar enligt plan	-3 424	-2 657
Årets avskrivningar enligt plan	-807	- 767
Värdeminskning årets utrantering	<u>0</u>	<u>0</u>
Utgående avskrivningar enligt plan	- 4 231	-3 424
Bokfört värde	4 308	5 039
Not 9 Ränteintäkter och liknande resultatposter		
Ränteintäkter	1 446	<u>230</u>
Summa ränteintäkter	1 446	230
Not 10 Årets skatt		
Aktuell skatt	-7	-23
Justerad avseende tidigare år	-	-
Summa redovisad skatt_	=	=
Redovisad resultat före skatt	<u>-7</u>	<u>-23</u>
Skatt på redovisad resultat	-1	-5
Skatt på redovisad resultat enligt gällande skattesats (20,6%)	-1	-5
Skatteeffekt av		
Övriga ej avdragsgilla kostnader	-6	- 18
Ej skattepliktiga intäkter	<u>0</u>	<u>0</u>
Redovisad skatt	-7	-23
Genomsnittlig effektiv skattesats	20,6 %	20,6 %

	2023	2022
Not 11 Aktier och andelar		
Samtrafiken i Sverige AB 30 st aktier	60	60
Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		
Övriga kostnader	873	297
Upplupen ersättning för förlorade biljettintäkter RKM	-	593
Förutbetalda ersättningar för RKTM färdbevis	-	22
Upplupna intäkter Botniska Korridorerna	-	1 370
Upplupna biljettintäkter	16 170	
Förutbetalda hyreskostnader kvartal 1	<u>22 512</u>	<u>18 475</u>
Summa förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	39 555	20 757
Not 13 Aktiekapital, 2000 aktier, kvotvärde 1 000 kr		
Fördelning av aktierna mellan ägarna		
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	500	500
Region Jämtland Härjedalen	500	500
Region Västerbotten	500	500
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	<u>500</u>	<u>500</u>
Summa	2 000	2 000
Not 14 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 15 Avsättningar		
Ingående balans	11 766	42 761
Årets kostnader för långsiktigt förebyggande underhåll	-4 463	-3 995
Återföring av avsättning hänförliga till pandemi	<u> </u>	<u>-27 000</u>
Summa avsättningar	7 303	11 766

Vid mottagande av fordonsleveransen av 12 Coradia X62 under åren 2011–2012 uppkom ett flertal brister i fordonsleveransen. Utifrån de villkor som fanns i den kommersiella avtalen mellan fordonstillverkaren Alstom och AB Transitio, gjordes ett innehållande av betalning vilket påverkade hyresnivån för Norrtåg. Då antal systematiska fel var många gjorde bolaget en avsättning av hyressänkning för framtida underhåll då utgången av förhandlingarna var mycket osäkra. Under 2019 gjordes en förlikning om garantikostnader för underhåll och avsättning motsvara den kostnad som är uppskattat tom trafikavtalets utgång 11 766 kkr.

Not 16 Specifikation av skuld till ägarna

Region	Ing balans	Trafikkostnad 2023	Reglering fordons- hyra	Inbetalt driftsanslag	Återbet av skuld	Utg balans	Aconto 2024	Total skuld
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-35 855	80 264	111	-82 557	35 855	-2 182	-29 776	-31 959
Region Jämtland Härjedalen	-15 788	39 791	-938	-40 472	15 788	-1 618	-14 155	-15 772
Region Västerbotten	-29 440	68 099	423	-68 751	29 440	-229	-24 356	-24 586
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-15 848	49 246	404	-49 942	15 848	-292	-17 538	-17 830
Summa skuld aktieägare	-96 931	237 400		-241 722	96 931	-4 322	-56 049	-90 147

Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2023	2022
Semesterlöneskuld	141	331
Sociala avgifter, lagstadgande	204	104
Trafikkostnader	823	10 187
Löpande upplupna kostnader	4 854	162
Upplupna hyreskostnader	8 065	1 642
Upplupen operatörsersättning för förlorade intäkter	8 585	4 966
Förutbetalda biljettintäkter med avresedag 2023	5 739	2 976
Förutbetald statlig medfinansiering	445	—
Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkt	28 857	20 368

Not 18 Eventualförpliktelser

Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti fram till och med år 2036 avseende den av INAB, Umeå kommun, uppförda tågverkstaden i Umeå.	208 000	224 000
---	----------------	----------------

Umeå 2024 det datum som framgår av vår elektroniska underskrift

Jonny Lundin
ordförande

Anders Öberg
Vice ordförande

Jenny Sellsve

Catarina Espmark

Robert Thunfors

Richard Carstedt

Thommy Bäckström

Helena Öhlund

Joakim Berg
Vd

Vår revisionsberättelse har lämnats 2024 det datum som framgår av vår elektroniska underskrift

KPMG AB

Benjamin Henriksson
Auktoriserad revisor



Verifikat

Transaktion 09222115557511384382

Dokument

nab Årsredovisning 2023

Huvuddokument

24 sidor

Startades 2024-02-23 12:49:11 CET (+0100) av Joakim Berg (JB)

Färdigställt 2024-03-11 12:14:17 CET (+0100)

Signerare

Joakim Berg (JB)

Norrtåg AB

Org. nr 769622-5189

joakim.berg@norrtag.se

+46702395460

Signerade 2024-02-23 12:49:11 CET (+0100)

Jonny Lundin (JL)

Personnummer 7103297839

jonny.lundin@rvn.se



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Nils Jonny Lundin"

Signerade 2024-02-23 13:00:49 CET (+0100)

Anders Öberg (AÖ)

Personnummer 196406298999

anders.oberg@norrbotten.se



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "ANDERS ÖBERG"

Signerade 2024-02-23 15:24:54 CET (+0100)

Rickard Carstedt (RC)

Personnummer 197408306996

rickard.carstedt@regionvasterbotten.se



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "RICHARD CARSTEDT"

Signerade 2024-02-23 15:13:06 CET (+0100)



Verifikat

Transaktion 09222115557511384382

Jenny Sellsve (JS)
Personnummer 199102065027
jenny.sellsve@regionjh.se



Namnet som returnerades från svenskt BankID var
"Jenny Margareta Linnéa Sellsve"
Signerade 2024-02-24 09:57:38 CET (+0100)

Robert Thunfors (RT)
Personnummer 8708137917
robert.thunfors@sjukvardspartiet.se



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Nils
Robert Thunfors Lundberg"
Signerade 2024-02-27 00:48:12 CET (+0100)

Helena Ölund (HÖ)
Personnummer 196102238943
helena.olund@norrbottnen.se



Namnet som returnerades från svenskt BankID var
"HELENA ÖLUND"
Signerade 2024-02-23 13:30:57 CET (+0100)

Thommy Bäckström (TB)
Personnummer 5302098990
thommy.backstrom@gmail.com



Namnet som returnerades från svenskt BankID var
"Thommy Bäckström"
Signerade 2024-02-24 11:30:05 CET (+0100)

Catarina Espmark (CE)
Personnummer 6401137861
catarina.espmark@regionjh.se



Namnet som returnerades från svenskt BankID var
"Ingrid Catarina Espmark"
Signerade 2024-03-04 11:57:30 CET (+0100)

Benjamin Henriksson (BH)
KPMG
Personnummer 198604228596
benjamin.henriksson@kpmg.se



Namnet som returnerades från svenskt BankID var
"BENJAMIN HENRIKSSON"
Signerade 2024-03-11 12:14:17 CET (+0100)



Verifikat

Transaktion 09222115557511384382

Detta verifikat är utfärdat av Scrive. Information i kursiv stil är säkert verifierad av Scrive. Se de dolda bilagorna för mer information/bevis om detta dokument. Använd en PDF-läsare som t ex Adobe Reader som kan visa dolda bilagor för att se bilagorna. Observera att om dokumentet skrivs ut kan inte integriteten i papperskopian bevisas enligt nedan och att en vanlig papperutskrift saknar innehållet i de dolda bilagorna. Den digitala signaturen (elektroniska förseglingen) säkerställer att integriteten av detta dokument, inklusive de dolda bilagorna, kan bevisas matematiskt och oberoende av Scrive. För er bekvämlighet tillhandahåller Scrive även en tjänst för att kontrollera dokumentets integritet automatiskt på: <https://scrive.com/verify>

