

Norrtåg AB

Organisationsnummer 556758-3496

ÅRSREDOVISNING FÖR RÄKENSKAPSÅR 2022

Styrelsen och verkställande direktören för Norrtåg AB får härmed avge följande årsredovisning för räkenskapsåret 2022-01-01 – 2022-12-31.

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Norrtåg AB skapar tillgänglighet både genom det trafiksystem som byggts upp, och genom att samordna de aktörer som arbetar för att öka resandet med tåg och möjliggör för 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 region Norrland jämte därmed förenlig verksamhet. Därutöver ska bolaget tillhandahålla fordon och en 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 regionerna 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. Frekvensen att styrelsemötena är kopplat till den förhandling som bolaget hade med operatören Vy Tåg AB, med anledning av att Vy Tåg, i december 2021, begärde omförhandling av avtalet.



Viktiga händelser under 2022

Omförhandling av trafikavtal

Vy Tåg inkom den 16 december 2021 med en begäran om förhandling av avtalet med hänvisning om väsentligt förändrade förhållanden med anledning av pandemin. Förhandlingarna pågick under tiden januari till april med kontinuerlig förankring hos ägarna och regionerna. Efter slutförda förhandlingar beslutade Norrtågs styrelse den 1 maj att uppdra åt styrelseordförande och VD att teckna trafikavtal med operatören VY Tåg AB. Efter godkännande av årsstämman trädde det nya avtalet i kraft för avtalstiden 2022-06-01-2025-12-13. Det omförhandlade avtalet ersätter det nuvarande trafikavtalet. Strukturen i avtalet är i stort oförändrad. Utfästelser i ursprungligt anbud och parternas åtaganden i det nuvarande avtalet som fortsatt är relevanta består. Den moderbolagsborgen som Norges Statsbaner AS lämnade 2015 ersätts av en ny moderbolagsborgen från VY-gruppen AS (som är samma juridiska person). Den mest väsentliga förändringen är bestämmelserna om biljettintäkter och giltiga färdbevis. Norrtåg äger i det nya avtalet, rätt till samtliga biljettintäkter och råder också över vilka färdbevis och priser som ska gälla i trafiken. Vy Tåg utför tågtrafik på uppdrag av Norrtåg och ska för Norrtågs räkning även bedriva marknadsarbetet, och informera resenärer och allmänhet om Norrtågs erbjudande.

Stark återhämtning av resande efter pandemin och ändrade resvanor

Under 2019 gjorde Norrtåg AB sitt bästa år någonsin. Det var ett år då populärkulturen debatterade klimatpåverkan flitigt och flygskam blev ett etablerat begrepp. Ett stort antal företag och organisationer började ställa konkreta krav internt och externt på hållbart resande. I och med pandemin sjönk resandet av förklarliga skäl rejält, men när restriktionerna lättade under början februari månad 2022 återhämtade sig resandet snabbt. Det totala resandet 2022 uppgår till 1 335 tusen resor vilket är 8 % lägre jämfört med 2019 års resande, där de två första månaderna 2022 fortfarande var påverkade av restriktioner med anledning av pandemin. Den största återhämtningen har varit på Botniabanan och resande till/från Norrbotten.

Vi ser ändrade resvanor och efterfrågan på nya produkter under året. Resenären som åker fem dagar i veckan till arbetet har minskat då många arbetsgivare godkänner hybridlösningar, dvs möjligheten att jobba hemifrån några dagar i veckan. Det säljs mer enkelbiljetter och färre pendlarkort. Samtidigt är det fler som anger resor till och från arbetet som reseanledning än tidigare. Vidare ser vi minskat resande med företagskort vilket också är en effekt av digitala möten som växte sig starkt under pandemin. Fritidsresande ökade kraftigt under sommarmånaderna. Under tidigare sommarmånader brukar resandet gå ner under semestertider, men under juli gjordes över 100 000 resor, vilket är en ökning med sju procent mot tidigare rekordåret 2019.

Övervägande positivt resultat hos Norrtågs resenärer i årlig kundundersökning

Trafikverket genomför årligen undersökningar för att utvärdera upphandlad trafik. Årets undersökning genomfördes under oktober. Helhetsbetyget visar att 85 procent av Norrtågs resenärer är nöjda med sin resa. Två sträckor utmärker sig lite extra, Luleå–Haparanda och Sundsvall–Storlien, där hela 92 procent av omdömena är positiva.

Norrtåg har bland annat fått toppbetyg för tryggheten ombord, serviceinriktad personal, att tågen är i tid och tydlig information på tågen och terminalerna. När det gäller saker att förbättra rör det sig om bland annat bistroutbudet och kvaliteten ombord.

Arbetet med Tågstrategin är i sin slutfas

Norrtåg AB har under året fortsatt arbetet med tågstrategin. Grundtanken för utredningen är att beskriva de politiska handlingsalternativen för tågtrafikens utveckling och att skapa en beredskap för olika former av resande- och trafikutvecklingsscenarier. Utredningen ska belysa de olika trafikstråkens förutsättningar och möjligheter. En förankringsdialog har kontinuerligt skett med regionerna. Under 2023 kommer arbetet med en fordonsstrategi påbörjas. En utredning av framtida fordonsförsörjning och underhållsinfrastruktur ska utredas och behov utifrån framtida trafikering och ersättning av gamla fordon där teknisk livslängd utgår under närmaste 10 års perioden. Framtida fordonsstandard ska utredas avseende till exempel komfortkrav, vinterfunktionalitet, hastighet samt livscykelkostnaden.

Norrtågs bidrag till förbättrad miljö och minskad klimatpåverkan

Att få så många som möjligt att välja tåget i stället för bil eller flyg är vårt viktigaste miljöarbete. Tågresor ger minimala utsläpp av koldioxid då våra tåg drivs av förnybar el, huvudsakligen från vattenkraft, vilket även bidrar till låga utsläpp av växthusgaser jämfört med andra trafikslag. Genom att möjliggöra en hög punktlighet och regularitet minskar vi behovet av ersättnings trafik i form av buss och taxi, vilket säkerställer ett miljövänligt resande.

Norrtågstrafiken har möjliggjort mer miljövänliga persontransporter. Resvaneundersökningen var en del i utvärderingen av Norrtågsförsöket som bolaget ska ta fram på uppdrag av riksdagen. 2019 års utvärdering konstaterar att trafiken har bidragit till regionförstoring i enlighet med riksdagens intentioner när Norrtågsförsöket inrättades. Även omfattande samhällsvinster har uppnåtts, i form av minskade utsläpp av skadliga partiklar, kraftigt minskat utsläpp av koldioxid och minskade kostnader för olyckor med mera. Den snabba återhämtningen efter pandemin visar att tåget fortsatt spelar en stor roll i omställningen av hela samhället i en hållbar riktning.

Totalt uppgår samhällsvinsten till 35 miljoner kronor per år, baserat på 30 000 ton i minskade koldioxidutsläpp. Detta kan jämföras med utsläppen från nära 15 000 personbilar på ett år. Med det nya kalkylvärdet för koldioxidutsläpp ökar samhällsnyttan med Norrtågstrafiken till 210 miljoner per år (ASEK Kalkylvärde från april 2020, 7 kr/ton CO₂).

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 i stället hade åkt bil eller buss hade det inneburit utsläpp av cirka 106 000 gram partiklar i tätort vilket motsvarar transportarbete i cirka 60 000 mil av lastbil med släp i tätort.

Uppfyllelse av ägarens uppdrag

Bolagets syfte är att, med iakttagande av lokaliserings-, likställighets- och självkostnadsprincipen bedriva persontågtrafik 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 T23. 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/terial där det framgår vilka trafikstörningar det varit och hur det 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 den pågående arbetet med tågstrategin och har återkommande fått rapport om resandeutveckling, kvalitet på trafiken och bolagets utveckling och dess ekonomiska situation. Vidare har bolaget haft återkommande dialog med resp. 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 2022
4. Det kommunala ändamålet
5. Grundprinciper för de kommunala befogenheterna

Uppföljning av styrelsearbetet samt den interna kontrollen

Styrelsen genomför årligen enkät för att följa upp styrelsearbetet. I enkätresultatet för 2022 kan man konstatera att styrelsearbetet fungerat väl. Sammanfattningsvis är det mycket höga betyg som ges på samtliga frågor. Det har varit ett speciellt år med nya annorlunda arbetsformer för styrelse och bolag med anledning av den förhandling som pågått och fortlöpande förankringsarbete med berörda regioner. I huvudsak har alla möten varit digitala. Det första fysiska mötet ägde rum i september i samband med styrelsens strategi- och styrelsemöte i Örnsköldsvik. Närvaron har varit mycket bra. Styrelsen är nöjd med bilagornas innehåll och presentationerna vid mötena är informativa och tydliga.

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

Bolagets verksamhetsområden

Bolagets har under 2022 omarbetat verksamhetsplanen för att bättre spegla verksamheten och de förutsättningar som trafikavtalet ger. De verksamhetsområden som bolaget identifierat är Trafik och kvalitet, Resenär och marknad, Fordon och depå samt Finansiering, styrning och Ekonomi.

Verksamhetsområde Trafik och Kvalitet

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

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 5.59 minuter efter tidtabellen. Detta är det mått som järnvägsbranschen kommit överens om ska användas. Målsättningen är att 95 procent av alla tåg ska vara inom RT + 5min. För 2022 ligger punktligheten hos Norrtåg på 85 procent inom RT+5 min, på samma nivå som 2021. Om vi skulle räkna bort de faktorer som operatören inte har rådighet över så uppgår den operatörsbundna punktligheten uppgår till 97 procent. Störningsminuter kopplat till infrastruktur och olyckor/tillbud är en stor andel av merförseningar 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 merförseningar till en stor del.

Trafikkvalitet följs upp veckovis. Uppföljning sker av inställd trafik och försenade avgångar för att snabbt sätta in rätt åtgärder och reglera operatörsnedsättning i de fall de är erforderliga enligt det nya trafikavtalet.

Umeå–Sundsvall

Trafiken på sträckan Sundsvall–Örnsköldsvik–Umeå har trafikerats med nio dubbelturer på vardagar samt helgtrafik. Trafiken har reducerats med en dubbeltur under 2022, 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 juni och september har det varit omfattande banarbeten på sträckan vilket betytt bussersättningar för våra resenärer. Punktligheten inom 5 min, RT+5 min uppgår till 90 % och inom 15 min 96 %.

Lycksele–Umeå och Vännäs–Umeå

Trafiken Umeå–Lycksele omfattar totalt fyra dubbelturer på vardagar samt helgtrafik Utvecklingen skiljer sig åt beroende på delsträcka. Efter pandemin har resandet inte återhämtat sig som önskat. Återkommande

problem med dieselfordonet har medfört inställda avgångar på dieselsträckan och minskat förtroende för dieselsträckan. Punktligheten uppgår till RT+ 5min på 87 % och inom RT+15, 96 %.

Trafiken mellan Umeå–Vännäs trafikeras med nio dubbelturer på vardagar. Pendlarna på Umeå-Vännäs ligger under normala resandesiffror och vi ser en övergång till buss men framför allt till bil. Punktligheten uppgår inom RT+ 5min till 92 % och inom RT+15 min 98 %.

Under hösten beslutade regionala utvecklingsnämnden i Västerbotten att pausa dieseltågstrafiken för att kunna utveckla eltågstrafik för Hällnäs – Vindeln – Vännäs – Umeå vilket innebär ett kraftigt utökat utbud för denna sträcka. Enlig utredning finns en marknadspotential, som ett förbättrat utbud med tåg kan omsättas i ökat resande, ökad marknadsandel för kollektivtrafiken och därmed ökade intäkter.

Under 2022 påbörjades ett samlat arbete tillsammans med kommunerna för att förbereda en trafikutveckling och öka resandet kraftigt. Samtidigt testas ett särskilt periodkort för att få fler att välja tåget till en del av sina resor till en början.

Luleå–Umeå

Linjen trafikeras med två dubbelturer. Resandet på sträckan är i stora drag kopplat till besökare, veckopendling, studiependling till högskola samt värnpliktsresor. En stor andel av resande är hänförligt till helgen, fredag och söndag och på alla avgångar finns det resenärer som reser vidare norrut eller söderut med andra Norrtågs-linjer eller Nattåg. Under året har resandet överträffat resandesiffrorna från 2019, hela 39 % bättre. Efterfrågan gör att RKM i berörda regioner har beslutat att förtäta med en dubbeltur under vardagar med start i december 2022.

Punktligheten på sträckan uppgår till 73 procent inom 5 min (RT+5min) respektive 85 procent inom 15 min (RT+ 15 min). 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 som andra reseändamål. Resandet uppgår 80 479, vilket är – 6 % jämfört med 2019, dock har en återhämtning skett sista kvartalet.

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, främst beroende på tunga godståg och slitage på infrastruktur och kapacitetsproblem, bland annat på Boden C och på sträckan Luleå–Boden. Punktligheten inom 5 min, RT+5 min uppgår till 73 procent och inom 15 min, 88 procent.

Luleå–Boden

Pendeltåget Boden–Luleå reducerades från sex till tre dubbelturer i samband med att trafiken startade på sträckan Luleå–Haparanda med tre dubbelturer. Utfallet av resandet har sedan trafikstarten varit svagt på sträckan Boden-Luleå vilket medfört att RKM Norrbotten beslutade att from augusti 2022 lägga ned de särskilda pendling avgångar.

Haparanda-Luleå

Sträckan Luleå–Haparanda trafikeras med tre dubbelturer. Utfallet av resandet har sedan trafikstarten varit svagt på sträckan. Antalet resenärer uppgår till cirka 2 300 resenärer per månad. Banan har under året haft stora hastighetsnedsättningar vilket orsakat dålig punktlighet. Punktligheten uppgår till RT+ 5min på 65 procent och inom RT+15, 87 procent. Resande utgörs främst av sällanresenärer och den populäraste avgången är den senare avgången från Haparanda. Tidtabellen har utmaningar men stämmer väl med hur resmönstret generellt ser ut på sträckan.

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 mot Norge. Med anledning av fordonsunderhåll på fordonstypen X62 Coradia har en dubbeltur varit inställt mellan Sundsvall–Östersund, vilket har bussersatts. Mittbanan har under de senaste åren haft många och långa tider av banarbeten med delinställda avgångar som följd. Trafikverket har uppgraderat gällande infrastrukturen för att minska restiden på sikt och öka säkerheten. Banarbeten, och ett flertal tillbud och signalfel medför ett flertal merförseningar. Punktligheten uppgår till RT+ 5min på 84 procent och inom RT+15, 94 procent.

Sträckan har fått en ökad konkurrens av annan tågtrafik samtidigt som Norrtåg minskat antalet avgångar. Med neddragningen borträknad är minskningen i nivå med den Norrtågs generella resultat, trots den ökade konkurrensen.

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. Norrtåg AB är ytterst ansvarig 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. Bolaget ska därför främst arbeta för att fler ska känna till och känna för Norrtåg. 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.

Biljettintäkter har ökat under 2022 i takt med resandeutvecklingen och uppgår för 2022 på samma nivå som 2019, innan pandemin. Köpmönstret har förändrats sedan 2019. Fler väljer att köpa enkelbiljetter istället för pendlarkort de dagar de reser. Under sommaren genomfördes en större kampanj för att öka resandet bland de som sällan eller aldrig reser med tåg och att öka andelen biljettköp via Norrtågs egna kanaler. Kampanjen innebar halva priset för alla enkelresor som bokades via norrtag.se eller vy.se med kampanjkoden ”SOMMAR”. Kampanjen gav ett ökat resande på ca 10 procent och en motsvarande ökning av köp via egna kanaler. Den dynamiska prissättningen, en prismatchning för att locka fler resenärer med lägre pris på biljetten, om man bokar långt i förväg, startade 1 september och har inneburit att Norrtågs biljetter legat väl i linje med konkurrerande trafik både gällande lägsta- och högsta priser.

Vy Tåg tillhandahåller biljettsystem enligt trafikavtalet, för Norrtågstrafiken. Under hösten 2022 påbörjades arbetet med en övergång till ett nytt biljettsystem under 2023. 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 2023. Det är både ett teknikskifte och samtidigt skapas nya affärsmöjligheter. Vy har upphandlat ett nytt biljettsystem, och arbetet med övergången hösten 2023 fortskrider. Arbetet leds av operatören och sker parallellt och gemensamt med motsvarande process i de fyra nordligaste länen, Samtrafiken och SJ nationellt. Bytet av system ska ske koordinerat under 2023 och 2024. För Norrtågs del kommer det att innebära ökade möjligheter att utveckla utbud och kommunikation med resenärerna, samt en bättre uppföljning.

Parallellt inleds ett arbete med en översyn av prissättning, biljettsystem och beslutsprocesser för Norrtåg inför en upphandling av nytt trafikavtal med start T26. Översynen kommer att inledas under 2023 med en benchmark av arbetet hos närliggande och liknande trafiksystem.

Norrtåg har fattat beslut om att bygga en tillfällig bistro ombord de tre av fordon som saknar bistro och som kommer att färdigställas i början av 2023. Behovet bekräftades av NKI-undersökningen där resenärerna tydligt pekar ut ett behov och förväntan av bistro ombord.

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 underhåll. Bolaget ska 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 X52 Regina
- Tre eldrivna motorvagnar X11
- Ett dieseltåg av typ Y31 Itino som trafikerade sträckan Lycksele–Umeå. Trafiken pausades från mitten av december 2022 och fordonet underhandsuthyrs numera via AB Transitio.

Försenade tidsplaner för tungt underhåll och upprustning ger konsekvenser för trafiken.

Upprustningen/tungtunderhåll, Midlife på fordonstypen X52 Regina ska påbörjas först april 2024 för Norrtågs fordon och sista fordonet beräknas vara klart januari 2025. Då har fordonen endast sju år kvar på sin tekniska livslängd. Nu pågår diskussioner inom Transitio att förlänga den tekniska livslängden i och med förseningen av midlife.

Upprustningen på X62 Coradia påbörjades under november månad 2021, vilket betyder att ett fordon är borta 4–6 veckor löpande under 2022/2023. Upprustningen är viktigt för att bibehålla en hög komfort för resenärerna och säkerställa fordonets ekonomiska livslängd. Då bolaget inte har tillgång till något ersättningsfordon för X62 Coradia har det inneburit att trafiken har minskats med ett fordonsomlopp under T22 och första halvan av T23. Det innebär en inställd dubbeltur mellan Umeå–Sundsvall–Östersund dagligen. Denna dubbeltur har delvis trafikerats med tågersättningsbuss, efter samråd med RKM.

Mindre förbättringsprojekt genomförs kontinuerligt på fordonsflottorna, exempelvis framtagandet av ett förstärkt koppelskydd för X62 Coradia samt underhållsoptimeringar för att förenkla och förbättra det förebyggande underhållet på fordonstypen. Arbetet med att säkerställa framtida underhåll på fordonstypen X11 har slutförts under året. Ett projekt initierat av Norrtåg för att säkerställa den tekniska livslängden på fordonen. Vidare har arbete med att bygga om bistro på Reginafordon och foliera om fordonen har påbörjats. Under våren fördjupas arbetet med att kontinuerligt följa upp skadebalanser och eftersläpande underhåll på fordonen och behov av kritiska reservdelar. Varje månad följs nyckeltal upp för att säkerställa att underhållsleverantören följer underhållsintervall och åtgärdar skador på fordon inom avtalad tid.

Intrimning av avisningsanläggningen i multifunktionshallen har genomförts och anläggningen har haft en pålitlig drift sedan slutet av 2022.

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.

Arbetet med att säkerställa biljettintäkter, kassaflöde och andra regleringar i och med det nya trafikavtalet har varit av stor fokus under 2022. Dialog med Trafikverket angående finansiering med anledning av övergång från tjänstekoncession till bruttoavtal pågår.

Ekonomisk rapport

Summa intäkter uppgår till 441 053 kkr, den statliga finansieringen för trafik uppgår till 100 475 kkr och den regionala finansieringen för trafik uppgår till 176 307 kkr, vilket är 67 684 kkr lägre än inbetalt av ägarna och har i årsbokslutet bokförts som skuld till ägarna.

Ekonomiskt sammandrag	2022	2021	2020
Omsättning exkl. driftsbidrag kkr	264 146	218 686	200 282
Resultat efter finansiella poster kkr	23	31	5
Likviditet %	103,84	133,2 %	111,7 %
Soliditet %	0,84	1,24	1,67

Förändring av eget kapital

2022 2021

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

i ny räkning balanseras

0 kr

Måluppfyllelse verksamhetsplan

Målområde	2022 Utfall	2022 Måltal
Trafik och kvalitet		
Regularitet*	96 %	95 %
Punktlighet*	95 %	95 %
Resenär och marknad		
NKI Helhetsintryck	85 % nöjda resenärer	90 % nöjda resenärer
Beläggningsgrad	20 %	32 %
Resandeutveckling	92 % av resandet jämfört med basåret 2019	90 % av resandet jämfört med basåret 2019
Känna till varumärket (95 procent 2018)	Utgå	Utgå
Känna för varumärket (55 procent 2018)	Utgå	Utgå
Positivt inställda till varumärket (39 procent 2018)	Utgå	Utgå
Fordon – Säkerställa att fordonen underhåll efterlevs enligt underhållsplan samt att avhjälpande 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	101 % av 2019 års intäkter	100 % av 2019 års intäkter
God ekonomisk hushållning	Medfinansiering är lägre än budgeterad nivå	Medfinansiering är lägre än budgeterad nivå

* Målsättning utifrån trafikpåverkande händelser som operatören styr över

[†] Nivåer enligt *Trafikavtal tågtrafik 2022, Bilaga 2.2 Fordon*

NORRTÅG AB 556758-3496**RESULTATRÄKNING FÖR TIDEN 20220101--20221231 (KKR)**

RÖRELSENS INTÄKTER	Not 1	2022-12-31	2021-12-31
Nettoomsättning,	Not 2	154 691	130 711
Övriga rörelseintäkter	Not 3	109 455	87 975
Driftsbidrag från ägare	Not 4	176 907	190 328
SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER		441 053	409 014
RÖRELSENS KOSTNADER			
Direkta trafik kostnader	Not 5	-424 651	-395 200
Övriga externa kostnader	Not 6	-7 003	-4 892
Personalkostnader	Not 7	-8 839	-8 102
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	Not 8	-768	-867
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER		-441 260	-409 061
RÖRELSERESULTAT		-207	-47
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter och liknande resultatposter	Not 9	230	78
Räntekostnader och liknande resultatposter			
Summa resultat från finansiella poster		230	78
Resultat efter finansiella poster		23	31
Skatt på årets resultat	Not 10	-23	-31
ÅRETS RESULTAT		0	0

NORRTÅG AB 556758-3496**BALANSRÄKNING PER 2022-12-31 (KKR)**

TILLGÅNGAR	Not 1	2022-12-31	2021-12-31
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Materiella anläggningstillgångar			
Inventarier, verktyg och installationer	Not 8	5 039	5 784
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier och andelar	Not 11	60	60
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		5 099	5 844
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		59 793	38 353
Kortfristiga fordringar		19 715	53
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Not 12	20 757	20 652
Summa Kortfristiga fordringar		100 265	59 058
Kassa och bank		133 919	97 036
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		234 184	156 094
SUMMA TILLGÅNGAR		239 283	161 938

NORRTÅG AB 556758-3496

SKULDER OCH EGET KAPITAL	Not 1	2022-12-31	2021-12-31
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	11 766	42 761
Summa avsättningar		11 766	42 761
KORTFRISTIGA SKULDER			
Leverantörsskulder		50 771	29 248
Skatteskulder	Not 10	107	112
Skuld aktieägare	Not 16	153 930	34 987
Övriga kortfristiga skulder		340	1 575
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	Not 17	20 368	51 256
SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER		225 516	117 177
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL		239 283	161 938

KASSAFLÖDESANALYS

Kassaflödesanalys (KKR)	Not	2021-01-01 2021-12-31	2020-01-01 2020-12-31
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		-207	-47
<i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i>			
Avskrivningar		768	867
Årets skattekostnad		-23	-31
Realisationsvinst vid försäljning av inventarier		538	789
Erhållen ränta		230	78
Erlagd ränta			
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		767	867
<i>Förändring av rörelsekapital</i>			
Ökning/Minskning av avsättningar		-30 995	26 761
Ökning/Minskning av fordringar		-41 207	-41 634
Ökning/Minskning av leverantörsskulder		21 523	15 502
Ökning/Minskning av övriga korta skulder		86 816	199
Kassaflöde från den löpande verksamheten		36 905	1 696
Investeringsverksamhet			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-23	-659
Försäljning av inventarier			
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-23	-659
Finansieringsverksamhet			
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0	0
Ökning/Minskning av likvida medel		36 882	1 037
Likvidamedel vid årets början		97 036	95 998
Likvidamedel vid årets slut		133 919	97 036

NORRTÅG AB 556758-3496

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.

Nyttjandeperiod

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.

NORRTÅG AB 556758-3496

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	2022	2021
	2022	2021
Fakturerade tåghyror till underhyrestagare	49 176	121 179
Biljettintäkter ack from 2022-06-01	98 309	
Ersättning för resande med RKTM färdbevis	5 306	6 468
Projektintäkter Botniska korridoren	1 900	3 064
Summa nettoomsättning	154 691	130 711

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

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

Not 3 Övriga rörelseintäkter

Medfinansiering Trafikverket	100 475	85 229
Ersättning för förlorade biljettintäkter Trafikverket	7 579	
Övriga ersättningar och bidrag		20
Vinst avyttring fekaliebil	-	
Vidarefakturerering underhåll fordon	1 401	2 721
Försäkringsersättning		5
Summa övriga rörelseintäkter	109 455	87 975

NORRTÅG AB 556758-3496

Not 4 Driftsbidrag	2022	2021
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	83 332	67 228
Region Jämtland Härjedalen	41 112	30 285
Länstrafiken i Västerbotten AB	70 215	53 853
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	<u>49 932</u>	<u>39 166</u>
Summa utfakturerat driftbidrag	244 591	190 533
Avräkningsskuld	-67 684	<u>205</u>
Summa intäktsförda driftsbidrag	176 907	190 328

Not 5 Direkta trafik kostnader

Trafikkostnad operatör	259 663	233 088
El och banavgifter resandetrafik	28 102	26 188
Verkstads hyra och underhåll	15 944	13 979
Fordonshyror	<u>120 942</u>	<u>122 025</u>
Summa trafik kostnad	424 651	395 200

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
Y31 Itino	1	2023-01-31

De framtida hyreskostnaderna fördelar sig enligt följande		Framtida hyresbelopp
	2023	120 000
	2024-2025	<u>346 920</u>
		467 862

Not 6 Övriga externa kostnader

Ersättning till revisorer		
Revisionsuppdrag	190	175
Summa	190	175

Hyreskostnad lokal		247	259
---------------------------	--	------------	------------

Framtida hyresbelopp	Antal	Hyresavtalets utgång	Framtida hyresbelopp inom ett år	Framtida hyresbelopp
Lokalhyra Skolgatan 76	1	2024-01-31	318	254
Leasing tjänstebil	1	2023-12-27	57	162

Not 7 Personalkostnader

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

NORRTÅG AB 556758-3496

	2022	2021
Löner och ersättningar		
Vd och styrelse	1 800	1 854
Övriga anställda	<u>3 693</u>	<u>3 200</u>
Summa löner och ersättningar	5 493	5 054
Sociala avgifter enligt lag och avtal	1 776	1 548
Pensionskostnader (varav Vd 658 kkr)	<u>1 393</u>	<u>1 469</u>
Summa sociala avgifter och pensionskostnader	3 169	3 017
<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. Om verkställande direktör uppbär 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	8 441	7 782
Årets investeringar	23	659
Årets utrantering	<u>0</u>	<u>0</u>
Utgående anskaffningsvärde	8 464	8 441
Ingående avskrivningar enligt plan	-2 657	- 1 790
Årets avskrivningar enligt plan	- 767	- 867
Värdeminskning årets utrantering	<u>0</u>	<u>0</u>
Utgående avskrivningar enligt plan	-3 424	-2 657
Bokfört värde	5039	5 784
Not 9 Ränteintäkter och liknande resultatposter		
Ränteintäkter	<u>230</u>	<u>78</u>
Summa ränteintäkter	230	78
Not 10 Årets skatt		
Aktuell skatt	-23	-25
Justerad avseende tidigare år	-	- 6
Summa redovisad skatt	<u>-</u>	<u>-</u>
Redovisad resultat före skatt	-23	-31
Skatt på redovisad resultat	-5	-6
Skatt på redovisad resultat enligt gällande skattesats (20,6%)	-5	-6
Skatteeffekt av		
Övriga ej avdragsgilla kostnader	- 18	- 19
Ej skattepliktiga intäkter	<u>0</u>	<u>0</u>
Redovisad skatt	-23	-31
Genomsnittlig effektiv skattesats	20,6 %	21,4 %

NORRTÅG AB 556758-3496

	2022	2021
Not 11 Aktier och andelar		
Samtrafiken i Sverige AB 30 st aktier	60	60
Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		
Övriga poster	297	437
Upplupen ersättning för förlorade biljettintäkter RKM	593	
Förutbetalda ersättningar för RKTm färdbevis	22	441
Upplupna intäkter Botniska Korridoren	1 370	1 449
Förutbetalda hyreskostnader kvartal 1	18 475	18 325
Summa förutbetalda kostnader	20 757	20 652
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	500	500
Summa	2 000	2 000
Not 14 Förändring av eget kapital		
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
Not 15 Avsättningar		
Ingående balans	42 761	16 000
Årets kostnader för långsiktigt förebyggande underhåll	-3 995	- 239
Återföring av avsättning hänförliga till pandemi	-27 000	27 000
Utgående balans	11 766	42 761

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.

NORRTÅG AB 556758-3496

Not 16 Specifikation av skuld till ägarna

Region	Ing balans	Trafikkostnad 2022	Reglering fordons-hyra	Inbetalt driftsanslag	Återbet av skuld	Utg balans	Aconto 2023	Utg balans
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-12 491	60 010	-53	-83 321		-35 855		-35 854
Region Jämtland Härjedalen	-3 417	29 163	-424	-41 110		-15 788	-15 000	-30 788
Region Västerbotten	-10 075	50 076	770	-70 210		-29 440	-25 000	-54 440
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-9 004	37 657	-293	-49 933	5 724	-15 848	-17 000	-32 848
Summa skuld aktieägare	-34 987	176 906		-244 574	5 724	-96 931	-57 000	-153 930

Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2022	2021
Semesterlöneskuld	331	335
Sociala avgifter, lagstadgande	104	105
Trafikkostnader	10 187	31 432
Löpande upplupna kostnader	162	167
Upplupna hyreskostnader	1 642	2 334
Upplupen operatörsersättning för förlorade intäkter	4 966	16 024
Förutbetalda biljettintäkter med avresedag 2023	2 976	
Förutbetald statlig medfinansiering	=	860
Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkt	20 368	51 526

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.	224 000	275 430
---	----------------	----------------

Umeå 2023 det datum som framgår av vår elektroniska underskrift

Elvy Söderström
ordförande

Nils Olov Lindfors
vice ordförande

Jonny Lundin

Anton Hammar

Catarina Espmark

Stig Lennart Karlsson

Anders Öberg

Thommy Bäckström

Maria Högländer
Vd

Vår revisionsberättelse har lämnats 2023 det datum som framgår av vår elektroniska underskrift

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Peter Söderman
Huvudansvarig revisor

Håkan Jonsson
Auktoriserad revisor

Verifikat

Transaktion 09222115557488363350

Dokument

Årsredovisning 2022 Norrtåg AB
Huvuddokument
23 sidor
Startades 2023-03-07 10:48:38 CET (+0100) av Emilie
Thelander (ET)
Färdigställt 2023-03-15 10:38:50 CET (+0100)

Initierare

Emilie Thelander (ET)
Norrtåg AB
Org. nr 769622-5189
emilie.thelander@norrtag.se
+46702351407

Signerande parter

Elvy Söderström (ES)
Personnummer 195310117881
elvy.soderstrom@norrtag.se
+46705588157



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "ELVY
SÖDERSTRÖM"
Signerade 2023-03-07 12:06:49 CET (+0100)

Nils-Olov Lindfors (NL)
Personnummer 194906268935
info@arvak.se
+46703800044



Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Nils-
Olov Lindfors"
Signerade 2023-03-07 10:50:33 CET (+0100)

Jonny Lundin (JL)
Personnummer 197103297839
jonny.lundin@rvn.se
+46705955191



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

Anton Hammar (AH)
Personnummer 199205041750
anton.hammar@socialdemokraterna.se
+46730471642









Namnet som returnerades från svenskt BankID var
"ANTON HAMMAR"



Verifikat

Transaktion 09222115557488363350

<p><i>Signerade 2023-03-07 10:52:03 CET (+0100)</i></p> <p>Catarina Espmark (CE) Personnummer 6401137861 catarina.espmark@regionjh.se +46703415248</p>  <p>BankID</p> <p><i>Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Ingrid Catarina Espmark"</i> <i>Signerade 2023-03-07 13:23:16 CET (+0100)</i></p>	<p><i>Signerade 2023-03-07 10:51:56 CET (+0100)</i></p> <p>Stig-Lennart Karlsson (SK) Personnummer 5909228537 stig-lennart.karlsson@lycksele.se +46703111745</p>  <p>BankID</p> <p><i>Namnet som returnerades från svenskt BankID var "STIG LENNART KARLSSON"</i> <i>Signerade 2023-03-07 11:20:33 CET (+0100)</i></p>
<p>Anders Öberg (AÖ) Personnummer 196406298999 anders.oberg@norrbottnen.se +46706093563</p>  <p>BankID</p> <p><i>Namnet som returnerades från svenskt BankID var "ANDERS ÖBERG"</i> <i>Signerade 2023-03-07 17:14:44 CET (+0100)</i></p>	<p>Thommy Bäckström (TB) Personnummer 195302098990 thommy.backstrom@gmail.com +46768111564</p>  <p>BankID</p> <p><i>Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Thommy Bäckström"</i> <i>Signerade 2023-03-07 10:59:33 CET (+0100)</i></p>
<p>Maria Höglander (MH) Personnummer 6012058522 maria.hoglander@norrtag.se +46706258718</p>  <p>BankID</p> <p><i>Namnet som returnerades från svenskt BankID var "Ingrid Maria Höglander"</i> <i>Signerade 2023-03-07 17:19:07 CET (+0100)</i></p>	<p>Peter Söderman (PS) Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB Personnummer 196412221936 peter.soderman@pwc.com</p>  <p>BankID</p> <p><i>Namnet som returnerades från svenskt BankID var "PETER SÖDERMAN"</i> <i>Signerade 2023-03-15 10:17:57 CET (+0100)</i></p>
<p>Håkan Jonsson (HJ)</p>	



Verifikat

Transaktion 09222115557488363350

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB
Personnummer 197312118511
haakan.jonsson@pwc.com
+46709294281



*Namnet som returnerades från svenskt BankID var
"Håkan Andreas Jonsson"
Signerade 2023-03-15 10:38:50 CET (+0100)*

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>





I SAMARBETE MED VY

Kvalitetsrapport Ekonomi År 2022



Innehållsförteckning

Ökat resande, nöjda resenärer och ökade intäkter	1
Ekonomiskt utfall 2022.....	2

Ökat resande, nöjda resenärer och ökade intäkter

1 338 k

2022 helår

85 %

NKI nöjda resenärer

-8%

resande ack jmf med 2019

Ökat resande, nöjda resenärer och ökade intäkter

Under januari och februari 2022 var det fortfarande pandemieffekterna i resandet. Återhämtningen började under senare delen mars för att sedan fortsätta brant uppåt. Under juli månad var resandet 7 % högre än samma period 2019. Höstmånaderna har kännetecknats av stora banarbeten främst på Botniabanan och Mittbanan vilket gör att resandet har på totalen minskat som en naturlig följd av inställda avgångar.

Under året har tre större trafikförändringar genomförts. Fordonstyp Coradia X62 är under 2022/2023 på tungt underhåll så har vi haft ett fordon kort, vilket betyder att en dubbeltur mellan Umeå-Sundsvall-Östersund har varit inställt under året. Bussersättning har utförts men under våren beslutades att endast turen Östersund-Ånge skulle bussersättas. Vidare har RKM Norrbotten beslutat om nedläggning av Bodenpendeln med 6 dubbelturer from augusti 2022 mot att utöka trafiken Umeå-Luleå med en dubbeltur from december 2022 och framåt. Under 2022 har en utredning tillsatts för att se möjligheterna att pausa dieseltågstrafiken mellan Hällnäs och Lycksele. De stora fordonsproblemen med dieselfordonet har under de senaste åren medfört en försämrad trafik kvalitet med inställda avgångar på dieselsträckan Hällnäs-Lycksele. Genom att pausa dieselsträckan och samtidigt förtäta pendeltågstrafiken till Vindelns utökas möjligheten till bättre utbud och ökat resande på sikt för dagliga pendlare till och från Umeå. Beslut togs att lägga ned dieselsträckan from dec 2022 och avyttra dieselfordonet.

Trafikverket genomför årligen undersökningar för att utvärdera den regionala tågtrafiken som staten ger stöd till. Årets undersökning visar på ett övervägande positivt resultat för Norrtåg – där sträckan Sundsvall-Storlien och Haparanda-Luleå utmärker sig extra med 92 procent nöjda resenärer. För Norrtåg totalt ligger andelen nöjda resenärer med hela 85 %.

85 % av Norrtågs resenärer är nöjda med helheten

Ekonomiskt utfall 2022

Det positiva utfallet av resandet medför en bra utveckling av biljettintäkterna. Totala biljettintäkterna på årsbais överstiger tilläggsbudgeten med 40 miljoner. Vidare har bolaget fått ersättning från Trafikverket för förlorade biljettintäkter för första halvåret med 7,5 miljoner kronor. Bolagets trafik kostnad har en positiv avvikelse på 42 965 kkr. Mycket är hänförligt till en minskad operatörsersättning orsakat av ökade intäkter under de fem första månaderna, där en avräkning gjordes mot indikativ operatörsersättning. Det nya trafikavtalet har medfört en månadsvis reglering av operatörsersättningen men inställd trafik och olika förseningar har medfört en minskning av denna ersättning med -7 339 kkr för tiden maj-december. Vidare har elpriset för Trafikverkets upphandlade volymer fört med sig låga elpriser, vilket ger en positiv avvikelse med 7 734 kkr. Bussersättningar kopplat till banarbeten och andra begränsningar i infrastrukturen har ökat med 3 358 kkr, dels pga ökade volymer men även en stark uppgång av dieselindex. Bolaget har löst upp fg års reservering på 27 000 kkr med totalt 20 000 kr jämfört med budgeterat 14 000 kkr. Total medfinansiering från regionerna minskar totalt med 67 683 kkr jämfört med tilläggsbudget 2022.

Resultaträkning	2022	Budget	Avvik.
Biljettintäkter from 1 juni	98 309	90 000	8 309
Statlig medfinansiering	98 060	97 800	260
Statlig ersättning för förlorade intäkter	7 579		7 579
SJ uteblivna avgångar	2 390		2 390
Regionens medfinansiering	176 906	244 589	-67 683
Summa intäkter	383 244	432 389	-49 145
Banavgifter	32 615	33 890	-1 275
Operatörsersättning	201 340	238 942	-37 602
Drift el	-4 513	3 221	-7 734
Fordonshyra	122 584	121 800	784
Verkstadsdepå	15 944	15 927	17
Tekniskt underhåll	10 523	11 036	-513
Bussersättning	11 016	7 658	3 358
Trafikkostnad	389 509	432 474	-42 965
Bolagsförvaltning och administrativa kostnader	13 736	13 915	-179
Återföring reservering årsbokslut	-20 000	-14 000	-6 000
Summa kostnader	383 244	432 389	-49 144
Resultat	0	0	

Regionens medfinansiering	2022	Budget	Avvik.
Västernorrland	59 957	83 331	-23 374
Jämtland	28 739	41 112	-12 373
Västerbotten	50 846	70 215	-19 369
Norrbottn	37 364	49 932	-12 568
Regional medfinansiering	176 906	244 589	-67 683

Av den yrkade medfinansiering som gjordes i tilläggsbudget med 74 397 kkr kan bolaget nu återföra 67 683 kkr till ägarna.

De stora avvikelserna mot tilläggsbudget kan summeras

- TrV ersättning för förlorade biljettintäkter jan-jun	+ 7 579
- SJ uteblivna avgångar Umeå-Sundsvall	+ 2 390
- Ökad upplösning av 2021 reservering	+ 6 000
- Minskade elkostnader	+ 7 734
- Ökade biljettintäkter jmf budget	<u>+ 39 029</u>
Summa större avvikelser mot budget	62 732
Avvikelse av regional medfinansiering	67 683

Fördelning av regionens medfinansiering är i enlighet med styrelsens beslut och konsortialavtal.

Specifikation skuld ägare per 2022-12-31							
Ägare	Ing balans	Trafikkostnad 2022 efter reglerad hyra	Fakturerad driftsanslag	Återbet av skuld	Utg balans	Aconto 2023	Utgående balans
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-12 491	59 957	-83 321		-35 855		-35 855
Region Jämtland Härjedalen	-3 417	28 739	-41 110	0	-15 788	-15 000	-30 788
Region Västerbotten	-10 075	50 846	-70 210	0	-29 440	-25 000	-54 440
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-9 004	37 364	-49 933	5 724	-15 848	-17 000	-32 848
	-34 987	176 906	-244 574	5 724	-96 931	-57 000	-153 931

Snittkostnaden för trafiken uppgår till 75,55 per producerad tågkm,

Sträcka	Totalt	Km	Staten	Region
Umeå-Övik	18 072 201	236 648		18 072 201
Sundsvall-Umeå	83 085 811	1 036 981		83 085 811
Sundsvall-Umeå	37 594 180	470 343	21 985 544	15 608 636
Sundsvall - Umeå utökad beställning AC och Y	6 395 987	150 468		6 395 987
Botnibanan	145 148 179	1 894 440		
	79,56			
Umeå-Lycksele	21 866 242	267 544		21 866 242
	81,73			
Kostnad per km				
Kostnad per km				
Umeå-Luleå	38 374 735	498 890	17 760 000	21 165 563
Umeå-Luleå	550 827	7 020		
Luleå-Boden	2 960 252	39 642		2 960 252
Haparanda -Luleå Finansieras av Norrbotten	16 653 971	369 078		8 493 971
Umeå-Boden-Luleå	58 539 786	914 630		
	76,78			
Kostnad per km				
Luleå-Kiruna	29 850 354	400 663	18 480 000	24 898 178
Luleå-Kiruna	13 527 824	181 781		
Luleå-Kiruna	43 378 178	582 444		
	74,48			
Umeå-Vännäs	10 381 691			10 381 691
	75,40	137 681		
Kostnad per km				
	0	0		0
Sundsvall-Östersund	10 993 185	137 799	31 674 456	19 540 097
Östersund-Duved	58 980 002	716 874		58 980 002
Sundsvall -Östersund-Storlien	40 221 368	504 062		
Storlien-Östersund-Sundsvall	110 194 555	1 358 735		
	81,10			
Kostnad per km				
Total Trafikkostnad	389 508 630	5 155 474	98 060 000	291 448 630
Kostnad per km	75,55			

Uppföljning av bolagets kommunala ändamål och befogenheter 2022

Det *kommunala ändamålet* för bolaget är att, på uppdrag av ägarna, bedriva persontågtrafik på dag i respektive region (regional) samt mellan länen och angränsande län enligt de trafikpliktsbeslut som finns och avtalet med staten/Trafikverket samt de uppdrag som i övrigt framgår av bolagsordning och ägardirektiv. I enlighet med de trafikpliktsbeslut som finns hos resp. RKM lämnar bolaget årligen en trafikbeställning till avtalad trafikoperatör. Trafikbeställningen verkar för att regionens invånare ska erbjudas en attraktiv persontrafik med tåg med hög tillgänglighet och standard. Under första månaderna har bolaget tagit höjd för den tidens rekommendationer för smittspridning av pandemi.

Utöver trafikbeställning har bolaget tillsammans med RKM också arbetat fram en tidtabell för tågersättningsbussar vid större planerade banarbeten under sommar och höst för att säkerställa arbets- och studiependling.

Grundprinciper för de kommunala befogenheterna

Lokaliseringsprincipen - innebär för Norrtåg att vi bara ska bedriva regional tågtrafik inom och mellan de fyra nordligaste länen.

Likställighetsprincipen – innebär för Norrtåg att vi ska behandla alla lika. Vi ställer krav i våra trafikavtal som styr trafikföretagets agerande gentemot resenärerna att behandla alla lika, uppfylla de lagar och förordningar som finns, och ha bra rutiner för att hantera resenärers synpunkter, reklamationer och vi som beställare utvärderar deras arbete löpande.

Självkostnadsprincipen – innebär att Norrtåg inte får ta ut högre driftsanslag från resp. ägare än vad som motsvarar kostnaderna för de faktiska kostnaderna vi haft efter avdrag för statliga anslag. Medfinansiering från resp. ägare är fastställt i konsortialavtal.

Uppfyllelse av bolagets kommunala befogenheter

Lokaliseringsprincipen

Bolaget har tillsammans med RKM i respektive region och tjänstemän lämnat en trafikbeställning till operatören för trafikåret T23 utifrån de trafikpliktsbeslut som finns tagna i resp. regionala kollektivtrafikmyndigheter. Trafikbeställningen verkar för att regionens invånare ska erbjudas en attraktiv persontrafik med tåg med hög tillgänglighet och standard.

Likställighetsprincipen

Bolaget har återkommande samverkansmöte i olika former med operatören, respektive region och RKM samt möten med Trafikverket och Norges motsvarighet. Löpnade veckovis och kvartalsvis följer bolaget upp operatörens kvalitet av trafiken orsak till trafikstörningar, kvalitet av kundtjänst, svarstider och information vid trafikstörningar samt att underhåll av fordon genomförs enligt de underhållsinstruktioner som finns. Bolaget lämnar en kvalitetsrapport varje kvartal/tertiäl där det

framgår trafik kvalitet, resandeutveckling och vilket kvalitetsarbete som pågår runt kvalitetsförbättringar både i trafik, fordonspark, depå och hantering av resenärer.

Självkostnadsprincipen

För 2022 har bolagets redovisat ett överskott mot budget och redovisat överskottet som en skuld till ägarna. Fördelning av medfinansiering för bolagets nettokostnad har fördelats enligt de principer som finns i konsortialavtal och i enlighet med styrelsebeslut vid fastställelse av budget.

Bolagets gemensamma bedömning är att bolaget har uppfyllt det kommunala ändamålet och beaktat de kommunala befogenheterna, se bilaga 1.

Analysen gjordes utifrån:

1. Bolagsordningen
2. Ägardirektivet
3. Arbetet med verksamhetsplan och mål för 2022
4. Det kommunala ändamålet
5. Grundprinciper för de kommunala befogenheterna

Bilaga 1 Uppföljning av bolagets verksamhet enligt gällande bolagsordning och ägardirektiv

Bilaga 2 Måluppfyllelse för 2022 enligt fastställda mål i verksamhetsplan

Bilaga 1 Ändamålet med bolagets verksamhet enligt gällande bolagsordning och ägardirektiv

Uppdrag i ägardirektiv/bolagsordning	Kommentarer/avvikelser
1.1 Bolaget skall för ägarna bedriva persontrafik med tåg på dag i respektive län (regional) samt mellan länen och angränsande län enligt överenskommelse med staten/Trafikverket.	Bolaget har lämnat trafikbeställning till operatör enligt RKM trafikbeställningar. Förändringar i trafik som har inkommit från regioner under året har genomförts tillsammans med operatör. Tidtabellsamråd har hållit med Trafikverket enligt Samverkansavtal.
1.2 Bolaget skall arbeta i enlighet med avtalet tecknat med Trafikverket om utvecklingsprojekt Norrtåg.	Bolaget har fortlöpande lämnat information till Trafikverket med anledning av omförhandling av avtal med operatören. Tidtabellsamråd har genomförts. Bolaget har lämnat slutredovisning för resande och ekonomi för 2021. Reglering av mellanhavande har skett under året. Budget för 2023 har lämnats till Trafikverket i enlighet med Samverkansavtal.
1.3 Bolaget skall årligen fastställa en trafikförsörjningsplan. Trafikåret är ca 15 december-15 december.	Bolaget har i samråd med RKM, regionen och kommuner lämnat en trafikbeställning till operatören för T23. Den nya tidtabellen började gälla den 11 december 2022. Arbetet med tågplan 2024 har påbörjats under hösten 2022.
1.4 Genom samverkan med ägarna planera, samordna och upphandla persontrafik med tåg med hög kundtillfredsställelse.	Ej aktuellt. Omförhandling av trafikavtalet har genomförts under året. Information har lämnats kontinuerligt till ägare och finansärer.
1.5 Bolaget skall erbjuda en rationell och effektiv persontrafik med tåg.	Bolaget har följt upp trafiken som genomförts under året avseende trafik kvaliteten. Bolaget har verkat för ökad trafik kvaliteten tillsammans med RKM Norrbotten och Trafikverket. Arbetet fortsätter under 2023.
1.6 Bolaget skall svara för att regionens invånare erbjuds en attraktiv persontrafik med tåg med hög tillgänglighet och standard. Regelbundna resor för pendling mellan i trafikförsörjningsplanen utpekade orter är viktiga att tillgodose.	Bolaget arbetar med en trafikeringsplan för kommande år och på lång sikt för att se behovet av fordons- och depåkapacitet på längre sikt är Norrbottenbanan är klar för trafik. Dialog har genomförts med regionerna, kommuner och RKM.
1.7 Trafikutbudet skall, i dialog med ägarna, samordnas med den övriga interregionala trafiken.	Tågplanen har tagits fram mht tagen dels till regionernas önskemål, dels tagit höjd för den tunga underhållet och upprustningar av fordonen som ska göras under kommande år.
1.8 Bolaget skall utveckla ett väl fungerande samarbete med ägarna och trafikentreprenörerna varvid	Bolaget har process runt tågplan där ägarna, RKM, kommuner och operatör deltar. Förankring för bussersättning för planerade banarbeten har skett med RKM i resp region. Återkommande möten har skett med ägare och finansärer avseende ekonomi och prognos för räkenskapsåret.

<p>kompetensen hos dessa skall tillvaratas.</p>	
<p>1.9 Att årligen redovisa till ägarna resandeutvecklingen samt uppföljning i enlighet med avtalet tecknat med Trafikverket (fd Rikstrafiken) om utvecklingsprojektet i Norrtåg.</p>	<p>Bolaget lämnar en kvalitetsrapport varje kvartal/tertiäl och förvaltningsberättelse där det framgår kvalitetsciffror och måltal. Vidare har bolaget återkommande samverkansmöte i olika former med resp. region samt möten med Trafikverket och Norges motsvarighet.</p>
<p>1.10 Bolaget ska i möjligaste mån eftersträva upphandling med incitament/nettoavtal för trafikföretagen.</p>	<p>Nytt tilläggsavtal träffats from juni 2022.</p>
<p>Informationskrav Bolaget ska, utifrån de tidplaner som upprättas av ägarna, utan dröjsmål överlämna följande information Årsredovisning Utöver krav i aktiebolags- och bokföringslag gäller att Delårsrapporter Bolaget ska redovisa kvartalsrapporter till ägarna. Rapporterna ska innehålla prognos för helårsresultat. Informationsmöten</p>	<p>Kvalitetsrapporter för trafik och ekonomi lämnas kvartal/tertiälvis. Avstämning med resp. ägare avseende medfinansiering och andra avräkningar görs vid varje periodboks slut Ägarråd har hållits under året.</p>

Bilaga 2 Måluppfyllelse för 2022 enligt fastställda mål i verksamhetsplan

Målområde	2022 Utfall	2022 Måltal
Trafik och kvalitet		
Regularitet*	96 %	95 %
Punktlighet*	95 %	95 %
Resenär och marknad		
NKI Helhetsintryck	85 % nöjda resenärer	90 % nöjda resenärer
Beläggningsgrad	20 %	32 %
Resandeutveckling	92 % av resandet jämfört med basåret 2019	90 % av resandet jämfört med basåret 2019
Känna till varumärket (95 procent 2018)	Utgå	Utgå
Känna för varumärket (55 procent 2018)	Utgå	Utgå
Positivt inställda till varumärket (39 procent 2018)	Utgå	Utgå
Fordon – Säkerställa att fordonen underhåll efterlevs enligt underhållsplan samt att avhjälpande 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 avstämningstidpunkten 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	101 % av 2019 års intäkter	100 % av 2019 års intäkter
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*

Fastställda styrande dokument årligen

Styrande dokument	Datum för fastställande
Verksamhetsplan inkl finansiella mål 2022 och 2023	2022-11-11
Internkontrollplan för 2022 och 2023	2022-11-11
Risakanalys	2022-11-11
Uppföljning verksamhetsplan och internkontrollplan 2022	Planerat 2023-03-02
Årsredovisning för 2022	Planerat 2023-03-02







Handlingsplan







Hantering av allmänna handlingar



Ej påbörjat

Påbörjat

Klart

Arkiv	Svar revision	Kommentar revision	Åtgärd NAB	Ansvarig	Klart när?	Status
1. Har styrelsen säkerställt att bolagets arkiv hålls ordnat och vårdas enligt arkivlagen?	Delvis	Styrande dokument finns, men behöver renodlas och kompletteras med uppgifter.	NAB kompletterar styrande dokument med de uppgifter som saknas.	ET	2022-05	
		Tveksamheter kring bolagets elektroniska arkiv och hur handlingar ska långtidsbevaras.	NAB kontaktar arkivet för Region Västerbotten och sätter upp en plan för långtidsbevaring och slutförvaring.	ET	2022-09	
		Det fysiska arkivet saknar brandskyddsörr.	NAB ser över möjligheterna att förbättra det fysiska arkivet.	ET	2023-02	
a. Har bolaget en arkivbeskrivning?	Delvis	Information som ska finnas i arkivbeskrivning finns både i riktlinjer för dokumenthantering och dokumenthanteringsplan. Det bör dock tydligare framgå vilken som är arkivbeskrivning och kompletteras med uppgifter om arkivmyndig och slutförvaring hos ägare. Av riktlinjer för dokumenthantering framgår att inga pappershandlingar ska bevaras (med undantag för avtal i papper). Handlingar scannas in och bevaras i elektronisk form- Detta framgår dock ej tydligt av dokumenthanteringsplan. Där det står att handlingar förvaras i märkta pärmar.	NAB upprättar en tydlig arkivbeskrivning NAB kompletterar arkivbeskrivning med uppgifter om arkivmyndighet och slutförvaring (när sådana uppgifter finns). NAB tydliggör i dokumenthanteringsplan hur handlingar bevaras.	ET ET ET	2022-12 2022-09 2022-05	  

		Tveksamt om sharepoint och team engine är godkända arkivsystem för elektronisk långtidsbevaring. Enligt muntlig uppgift är beslut inte kommunicerat med ägare (mottagare av handlingar för slutförvaring).	NAB tar reda på om Sharepoint är ett godkänt system för långtidsbevaring. Handlingar som bevaras eller upprättas i Team Engine ska även diarieföras, för att säkerställa långtidsbevaring. NAB tillser att dokumenthanteringsplanen uppdateras. NAB tillser att handlingar som ska långtidsbevaras diarieförs.	ET ET	2022-09 2022-05	 
b. Har bolaget en arkivförteckning?	Nej	Efterfrågat men hittas inte. Handlingar i arkivet packade i märkta lådor.	NAB upprättar en arkivförteckning.	ET	2022-12	
c. Har bolaget en dokumenthanteringsplan?	Ja	Saknar beskrivning av organisationen och verksamheten (finns dock i riktlinjerna) och uppgift om arkivmyndighet och slutförvaring av handlingar.	NAB kompletterar med beskrivning av organisationen och verksamheten, uppgift om arkivmyndighet och slutförvaring av handlingar.	ET	2022-09	
d. Uppfyller bolagets fysiska arkiv Riksarkivets krav på lokalen?	Nej	Arkiv låg nere i en källare med enbart nätdörr dvs. inte brandskyddat. Sval temperatur och med flertalet rör i lokalen.	Se Arkiv punkt 1			
e. Har bolaget utsett en eller flera arkivansvariga?	–	Ska göras enligt fullmäktiges arkivreglemente. Det kan dock inte betraktats vara ett krav eftersom regionen inte via bolagsordning eller ägardirektiv sett till att det är bindande för bolaget.	–			
f. Har bolaget utsett en eller flera arkivredogörare?	–	Ska göras enligt fullmäktiges arkivreglemente. Det kan dock inte betraktats vara ett krav eftersom regionen inte via bolagsordning eller ägardirektiv sett till att det är bindande för bolaget.	–			
Allmänna handlingar						
1. Har styrelsen säkerställt att dess allmänna handlingar hanteras i enlighet med lagens krav?	Delvis	Kontroll av diariet visar att det inte på ett enkelt sätt går att fastställa om en handling är inkommen eller upprättad och vilket datum. Tillräckligt skydd av handlingar behöver säkerställas så att allmänna handlingar inte kan förstöras.	NAB ser över de tekniska möjligheterna att lägga till dessa funktioner (inkommen/upprättad, samt datum för dessa) i diariesystemet. NAB ser över möjligheten att ta bort raderingsfunktionen i diariet, samt lägga till makuleringsmärkning av dokument.	ET ET	2022-05 2022-05	 

		Positivt att styrdokument och rutiner finns.				
a. Finns riktlinjer och rutiner som reglerar hur allmänna handlingar diarieförs eller hållas ordnade?	Ja	Finns i riktlinjer för dokumenthantering.				
b. Finns en beskrivning av bolagets organisation och verksamhet, register, förteckningar med syfte att underlätta sökande efter allmänna handlingar?	Ja	Förteckning av arkivet saknas dock.	NAB upprättar en förteckning av arkivet.	ET	2022-12	
c. Om bolaget hanterar sekretesskyddade uppgifter, framgår vilka bestämmelser om sekretess som vanligen tillämpas?	Delvis	Hanterar sekretess vid upphandling. Framgår av riktlinjer hur sekretesskyddad information hanteras dock ej vilka paragrafer i OSL som åberopas.	NAB tar fram beskrivning över vilka paragrafer i OSL som åberopas vid sekretess.	ET	2022-09	
d. Finns rutiner för utlämning av allmänna handlingar? Är det tydligt vem som fattar beslut om att inte lämna ut en handling?	Ja	Finns i riktlinjer för dokumenthantering.				
Tillämpning						
Finns system för diarieföring?	Ja	Egenutvecklat diarium i sharepoint. Finns klassificeringsstruktur med olika ärende- och handlingstyper. Framgår av dokumenthanteringsplan var handlingar finns registrerade/ordnade.				
Uppfyller system rimliga krav på säkerhet, tillgänglighet och ordning och reda?	Nej	Säkerhet: Oklart med tanke på att det är ett molnbaserat system. Enligt muntlig uppgift från administrator går det utan vidare att radera diarieförd handling, vilket inte kan anses rättssäkert. Kan inte bedöma säkerheten för de handlingar som förvaras i Team Engine. Tillgänglighet/ordning: Det går enkelt att söka och hitta och det framgår av dokumenthanteringsplan var handlingar ska finnas.	Se Allmänna handlingar punkt 1 Se Arkiv punkt 1a			

		<p>Brister i diarieföring: Går ej enkelt att fastställa om en handling är inkommen eller upprättad. Går ej enkelt fastställa datum för inkommande/upprättande. Funktioner för dessa uppgifter saknas i systemet.</p> <p>Behöver bygga ut vissa funktioner i systemet, samt säkerställa att det inte går radera handlingar utan vidare.</p>	Se Allmänna handlingar punkt 1			
Visar stickprov att bolaget lever upp till kraven i lagstiftningen?	Nej	<p>Sökning i diariet genomförd. Tillgänglighet bra på så vis att det går enkelt att söka och hitta dokument. Kontroll av information diarieförd för 5 handlingar. Av diariet framgår ej tydligt om handling är inkommen/upprättad samt vilket datum handlingen inkom/upprättades.</p>	Se Allmänna handlingar punkt 1			
Följer styrelsen/bolaget själv upp hanteringen av allmänna handlingar? Isf hur?	Nej	Inga kontroller i internkontrollplan	NAB tar ställning till om hantering av allmänna handlingar ska finnas med i internkontrollplan.		2022-05	