



Botniabanan AB (publ)

HALVÅRSRAPPORT
Januari – Juni 2010

HALVÅRSRAPPORT JANUARI – JUNI 2010

Botniabanan AB (publ), org.nr 556558 – 1971
Styrelsen och verkställande direktören för Botniabanan AB (publ) avger härmed halvårsrapport för perioden januari – juni 2010.

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING

- **VIKTIGA HÄNDELSER**
- **BAKGRUND**
- **SAMHÄLLSUPPDRAG OCH NYTTA**
- **HÅLLBAR UTVECKLING**
 - Verksamhetssystem
 - Personal
 - Arbetsmiljö
 - Miljöarbete
 - Kvalitet
 - Dialog med intressenter
- **VERKSAMHETEN**
 - Produktion
 - Anläggning
 - BEST
 - Överlämning
 - Väsentliga verksamhetsrisker

FINANSIELLA RAPPORTER

- **Flerårsöversikt**
- **Redovisnings- och värderingsprinciper**
- **Resultaträkning med kommentarer**
- **Balansräkning med kommentarer**
- **Kassaflödesanalys**
- **Undertecknande**

REVISORS RAPPORT

SAMMANFATTNING

VIKTIGA HÄNDELSER PERIODEN JANUARI – JUNI 2010

. Verksamheten har i stort sett utvecklats enligt budget. Rörelsens intäkter uppgick till 561 (754) miljoner kronor och periodens resultat uppgick till 0 (0) miljoner kronor. Investeringarna i anläggningstillgångar uppgick till 278 (636) miljoner kronor.

. En för rennäringsen viktig åtgärd är uppsättning av renstängsel på vissa bansträckor och arbetet påbörjades i april.

. Styrningen av ERTMS-programmet har från april stärkts med täta regelbundna möten på ledningsnivå med representanter från bolaget, Trafikverket och leverantören.

. Åtgärder för att säkerställa funktionerna för dräner och sprutbetong på dräner i tunnlar på Etapp 1 och 2 är i slutfasen.

. I banans norra del genomfördes under juni ett omfattande testprogram för att utröna hur järnvägsanläggningen fungerar när tåg i hög hastighet passerar, vilket utföll väl.

. Ett program för att åtgärda upptäckta fel i växlar initierades i slutet av juni.

BAKGRUND

Mellan staten, Kramfors, Örnsköldsvik, Nordmaling och Umeå kommuner samt Västernorrlands och Västerbottens läns landsting träffades den 27 november 1997 huvudavtal om byggande av Botniabanan mellan Nyland och Umeå. Bakgrunden till huvudavtalet är behovet av en modern järnvägssträckning längs Norrlandskusten.

Botniabanan AB bildades 1998-07-01 och har sitt säte i Örnsköldsvik. Aktiekapitalet uppgår nominellt till 1 Mkr. Aktierna ägs till 91 % av Staten och förvaltas av Näringsdepartementet. Resterande 9 procent ägs till lika delar av kommunerna Kramfors, Örnsköldsvik, Nordmaling och Umeå.

SAMHÄLLSUPPDRAG OCH NYTTA

ÖVERGRIPANDE MÅL

I syfte att uppnå ändamålen med Botniabanan och erhålla ett gott eftermäle skall Botniabanan AB på ett professionellt sätt och inom fastställd huvudtidsplan och totalbudget, leda byggandet av den miljöanpassade järnvägen så att angivna funktionskrav uppfylls samtidigt som bolaget medverkar till en god arbetsmiljö under både bygg- och driftskedet.

I projektplaner, delprojektplaner och i bolagets certifierade verksamhetssystem har målet konkretiserats i strategier, detaljerade mål, handlingsplaner och arbetsrutiner.

AVKASTNINGSKRAV

Med hänsyn till bolagets speciella uppdrag har ägarna beslutat att inte ålägga bolaget några ekonomiska avkastningskrav.

Botniabanan omfattar en cirka 19 mil ny, enkelspårig järnväg mellan Nyland och Umeå.

Botniabanan syftar till att möjliggöra en effektivare godstrafik, en god regional persontrafik och en modern interregional snabbtågstrafik. Botniabanan bildar också ett funktionellt dubbelspår med stambanan vilket betyder snabbare, säkrare och effektivare transporter. Tillkomsten av Botniabanan innebär även stora miljö fördelar och bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling för samhället.

Enligt huvudavtalet skall Trafikverket planera banan och ansvara för marklösen och tillståndsfrågor. Botniabanan AB:s uppdrag är att utifrån Trafikverkets järnvägsplaner detaljprojektera, upphandla, bygga och finansiera Botniabanan. När banan är färdig för trafik skall bolaget hyra ut banan till Trafikverket som därefter blir infrastrukturförvaltare.

Den samhällsnytta som eftersträvas är att skapa en järnväg av nationell betydelse och hög standard genom Norrland. I ett internationellt perspektiv blir Botniabanan en integrerad del av det europeiska järnvägsnätet som binder samman de nordliga delarna av Norge, Sverige, Finland och Ryssland med övriga Europa.

I ett regionalt perspektiv kan Botniabanan på ett avgörande sätt skapa bättre förutsättningar för näringslivet i Norrland och dessutom bidra till regional utveckling och balans.

Miljömässigt blir vinsterna betydande genom den avlastning av vägtrafiken som blir möjlig i fråga om såväl person- som godstransporter.

Tidsplan

Etapp 1, delsträckan Örnsköldsvik C till Husum överlämnades till Trafikverket 15 oktober 2008. Etapp 2, delsträckan Nyland till Örnsköldsvik C överlämnades 15 oktober 2009 samt Etapp 3, delsträckan Husum till Umeå C överlämnas 15 augusti 2010. I augusti 2010 kommer det således att bli möjligt att trafikera hela Botniabanan och invigningen av Botniabanan sker den 28 augusti.

De utdragna tillståndsprocesserna har lett till avsevärda förseningar mot tidiga planer. Även tunnelarbeten på den södra delen har försenat banans färdigställande.

Kostnadsram

Kostnadsramen har reviderats vid tre tillfällen. I den senaste kostnadsöversynen som genomfördes årsskiftet 2003/04 bedömdes ramen till 13 200 MSEK i prisnivå januari 2003, exklusive index och finansiella kostnader. I dagens penningvärde motsvarar detta nästan 15 650 MSEK. Slutkostnaden, exklusive räntor, bedöms uppgå till drygt 15 000 MSEK vilket innebär att byggandet av Botniabanan blir drygt 600 MSEK billigare än fastställd kostnadsram.

Finansieringsram

Riksdagen har för närvarande beviljat en lånelimit om 17 800 MSEK för täckande av såväl investering och finansiella kostnader. Eftersom även räntekostnaden på investeringen blir betydligt lägre bedömer bolaget att nästan 1 000 MSEK av finansieringsramen inte behöver nyttjas.

Känslighetsanalys

I Botniabaneprojektet utgör osäkerhet om projekttidens längd den främsta riskfaktorn för kostnaderna. Den dominerande merkostnaden om inte banan kan tas i bruk enligt tidsplan är dels räntor på investerat kapital och dels uteblivna hyresintäkter. Ett års senare idrifttagande av Etapp 3 skulle öka investeringsräntan med cirka 160 MSEK och hyresbortfallet skulle bli cirka 300 MSEK.

I uthyrningsskedet, fullt driftsatt, kommer räntevillkoren på lånen att ha stor inverkan på hyresintäktsnivån. En halv procents förändring räntenivån höjer eller sänker hyran under banans hela hyrestid med cirka 1 700 MSEK.

HÅLLBAR UTVECKLING

Botniabanan AB:s sätt att lösa sitt uppdrag skall möta samhällets krav och samtidigt bidra till en långsiktigt hållbar utveckling. Företagets mål är att skapa värde ekonomiskt, socialt och miljömässigt.

Verksamhetssystem

Botniabanan AB arbetar enligt ett verksamhetssystem som är certifierat gentemot de krav avseende kvalitet, miljö och arbetsmiljö som ställs i ISO 9001:2000, ISO 14001:2004 och AFS 2001:1.

Sammanfattningsvis konstateras att ett verksamhetssystem med tillhörande planer och program underlättar ett systematiskt och effektivt arbete och bidrar till en hållbar utveckling. Detta gäller såväl inom bolaget som hos projektets leverantörer och intressenter.

Personal

För att kunna genomföra byggandet av Botniabanan krävs kompetenta och engagerade medarbetare som genomför projektet utifrån bolagets organisatoriska uppbyggnad och lever upp till etikpolicyn.

ETIKPOLICY

Botniabanan AB följer lagar, regler och god sed för verksamheten. Arbetet i projekt Botniabanan skall präglas av hög affärsmässig etik. De etikområden som berörs är främst korruption, bisysslor, jäv, gåvor och representation. Alla inom projektet skall uppträda så att oberoende aldrig kan ifrågasättas. Etiska bedömningar skall kännetecknas av:

- **VÄRDERING** – avstå från handling eller beslut om Du känner tveksamhet
- **INFORMATION** – diskutera med och informera medarbetare och intressenter om bolagets förhållningssätt
- **GODKÄNNANDE** – fråga om eller diskutera lämpligheten av planerade handlingar eller beslut med egen chef
- **ÖPPENHET** – handlingar eller beslut skall kunna redovisas och motiveras öppet gentemot omgivningen
- **RISKBEDÖMNING** – utsatta riskområden granskas i den övergripande riskbedömning som görs årligen.

Verksamheten är i ett skede som innebär successiv avveckling av projektorganisationen och behovet av nyrekrytering är begränsat.

För att motverka risken att personal säger upp sig innan de fullgjort sitt uppdrag har traditionella personalpolitiska åtgärder förstärkts med ett lojalitetsprogram.

Medelantal anställda	30 juni 2010	30 juni 2009
Kvinnor	19	33
Män	42	51
Summa	61	84
Medelålder	53	52

Förutom Botniabanans egen personal har ett 45-tal konsulter, de flesta tekniska, varit engagerade i projektet.

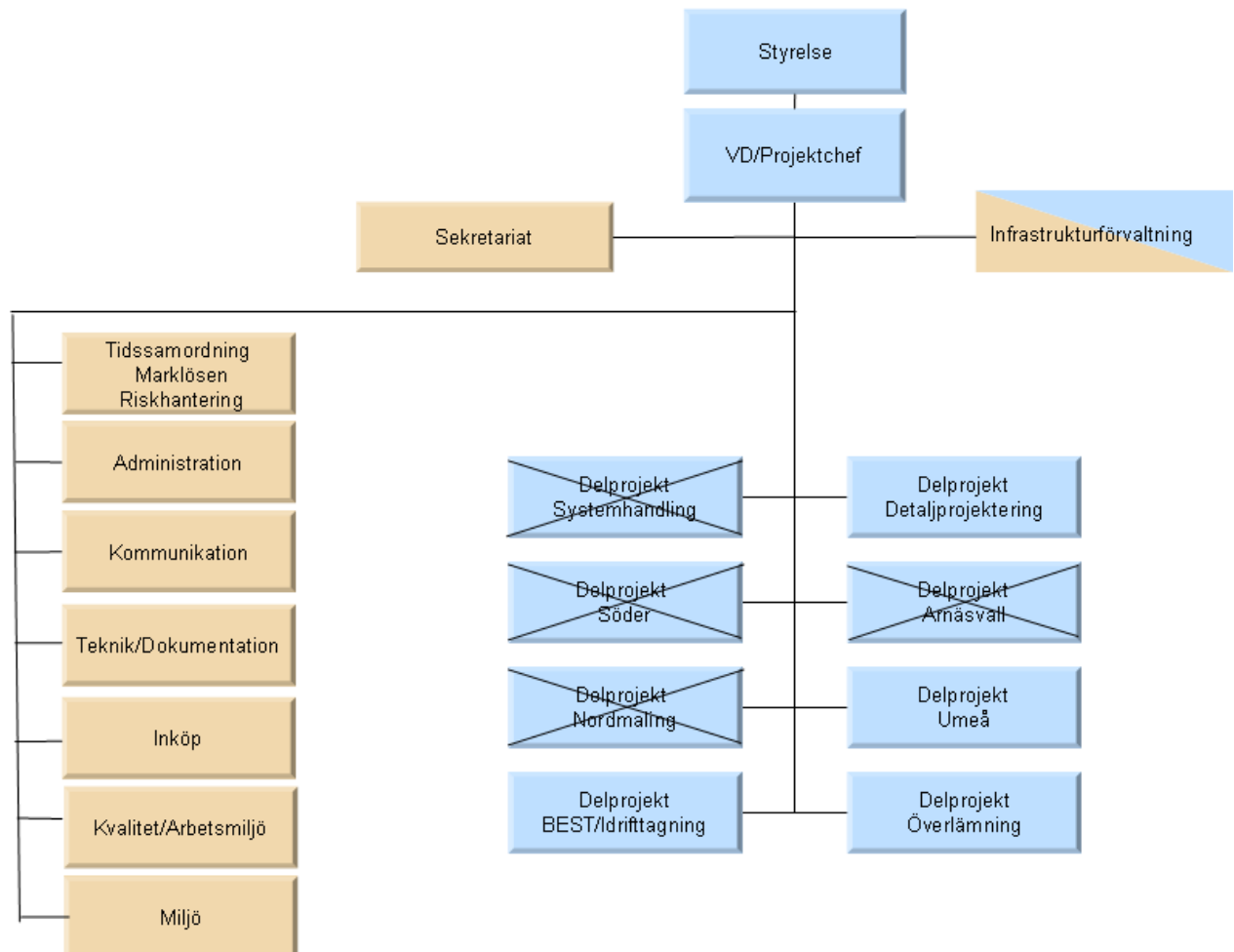
Sjukfrånvaro (%)	30 juni 2010	30 juni 2009
Total sjukfrånvaro i procent av sammanlagd ordinarie arbetstid	0,9	0,9
- sjukfrånvaro för kvinnor	1,3	1,4
- sjukfrånvaro för män	0,7	0,6
- anställda 30 – 49 år	1,3	1,0
- anställda 50 år –	0,7	0,8
Långtidssjukfrånvaro i procent av total sjukfrånvaro	0,0	0,0

Organisation

Bolaget är en beställarorganisation. Det innebär att bolaget inte bygger järnvägen i egen regi utan anlitar entreprenörer för att utföra anläggningsarbeten, järnvägs-specifika arbeten och valideringstester. För Botniabanan AB:s styrning och kontroll av byggandet har personal successivt anställts.

Organisationen genomför Projekt Botniabanan i enlighet med huvudavtal, projektplaner och verksamhetssystem. Ansvar och befogenheter, godkännande och attesträttigheter finns beslutade för varje medarbetare.

Bolaget är medlem i arbetsgivarorganisationen Almega och har kollektivavtal med Privattjänstemannakartellen (PTK).



Avslutade delprojekt har överkryssats.

Dialog med medarbetare

Botniabanan AB:s chefer ansvarar för att projektets medarbetare har tillgång till den information de behöver för att fullgöra sina arbetsuppgifter och för att de ska känna delaktighet. Arbetsmiljön uppfattas i huvudsak som god.

Arbetsmiljö

ARBETSMILJÖPOLICY

Med aktuell arbetsmiljölagstiftning och andra tillämpliga regelverk som grundnivå skall vårt arbetsmiljöarbete kännetecknas av:

- **FÖRBÄTTRING** – ett ständigt förbättringsarbete som omfattar fysiska, psykiska och sociala arbetsmiljöförhållanden och som resulterar i en låg sjukfrånvaro och olycksfrekvens
- **RISKELIMINERING** – risker i verksamheten identifieras bl.a. genom skyddsronder, förbättringsrapporter, utvecklingssamtal, inspektionsmeddelanden och årliga genomgångar. Handlingsplaner arbetsmiljöåtgärder upprättas och följs upp.
- **INFORMATION** – våra medarbetare och externa intressenter informeras dels via bolagets intranät, anslag, e-post och dels vid interna möten
- **SAMVERKAN** – arbetstagarna, arbetsgivaren, myndigheter, regionala skyddsombud och företagshälsovården samverkar i skyddskommittén, räddningsplangruppen och vid daglig kontakt för att minimera riskerna i verksamheten inklusive i trafiken
- **KUNSKAP** – kunskapsnivån identifieras i samband med introduktion, komplettering och uppföljning sker efterhand

Våra medarbetare ska väl känna till och arbeta enligt verksamhetssystemet. Arbetet styrs och följs upp med hjälp av rutiner och instruktioner.

Arbetsmiljösamordning

Botniabanan AB:s arbetsmiljöarbete har flera inriktningar; arbetsmiljöansvaret för den egna organisationen, arbetsmiljöansvaret som byggherre enligt arbetsmiljölagen och arbetsmiljöansvaret som åvilar bolaget som infrastrukturförvaltare. Riskinventering av arbetsmiljön sker planenligt. Inom bolaget har inga allvarliga olyckor inträffat.

Entreprenörernas arbetsmiljöarbete följs upp av entreprenörerna själva och av Botniabanan AB vid revisioner. Uppföljning av egenkontrollen sker vidare genom byggledningen, de regionala skyddsombuden samt av Arbetsmiljöverket. Hos de entreprenadföretag bolaget anlitar för att genomföra själva järnvägsbygget har under första halvåret 2010 inga allvarliga tillbud/olyckor rapporterats.

Miljöarbete

MILJÖPOLICY

Botniabanan ska bli en funktionell del av infrastrukturen i framtidens hållbara samhälle.

Den ska planeras och byggas utifrån höga miljömässiga ambitioner där hushållning med resurser är av stor betydelse.

Med aktuell miljölagstiftning och andra tillämpliga krav som grundnivå ska vårt miljöarbete kännetecknas av:

- **HELHETSSYN** – för att på ett optimalt sätt kunna väga samman teknik, ekologi och ekonomi
- **UPPMÄRKSAMHET** – för att kunna förebygga och lindra skador på fysisk och kulturell miljö
- **KUNSKAP** – för att lära mer och nå ständiga förbättringar i arbetet
- **ANSVAR** – för att få till stånd miljöhänsyn inom hela organisationen och i hela processen

Våra medarbetare, och våra entreprenörer, ska utbildas i miljöfrågor. Arbetet styrs och följs upp med hjälp av rutiner och instruktioner.

Vitbok Botniabanan och Miljön presenteras

Under rubrikerna miljöstyrning, formella frågor, miljökommunikation och kunskapsprojekt sammanfattas nu miljöarbetet i projekt Botniabanan. Vitboken – med en innehållsförteckning om fem sidor - kommer att innehålla såväl rutiner, instruktioner och checklistor för olika aktiviteter som ett stort antal resultatdokument i form av forskningsrapporter samt PM där våra erfarenheter beskrivs. Vitboken kommer att finnas tillgänglig via vår hemsida. Den överlämnas även till Trafikverket.

Miljövarudeklarationerna för Botniabanan är nu färdiga

Idén från 1999 har nu blivit verklighet i och med att Botniabanan miljödeklarerats. Åtta miljövarudeklarationer (EPD:er) har tagits fram för järnvägstransporter, infrastrukturen i sin helhet och delar därav.

Det har handlat om ett omfattande pionjärarbete som, enkelt beskrivet, inneburit en beräkning av hur stor den totala miljöpåverkan blir för en tågresor – oavsett om det är frågan om person- eller godstrafik. Det handlar inte bara om beräkning av material och resurser för byggande av, och transport på, infrastrukturen utan även om bullerstörningar och annan påverkan på djur och människor.

Återbetalningstiden ur ett klimatperspektiv för just detta projekt är 13,7 år. Stål- och betongtillverkning står för över hälften av klimatpåverkan, utsläpp och drift från entreprenadmaskiner är också betydande och i fallet Botniabanan där banan går genom många skogsområden är skogsavverkning en stor minuspost.

Miljövarudeklarationerna, som granskats och godkänts av ett certifieringsorgan, har överlämnats till Trafikverket för fortsatt förvaltning.

Miljöutbildningsinsatsen har varit omfattande

När vi nu summerar utbildningsinsatsen under projekttiden kan konstateras att den varit omfattande. Knappt 4000 personer, huvudsakligen inom entreprenörsledet, har deltagit i den entreprenadspecifika halvdagsutbildningen "Botniabanan och Miljön" som inriktats mot miljöåtgärder i det dagliga anläggningsarbetet. Knappt 200 personer i projektorganisationen har deltagit i den projektspecifika grundutbildningen i miljö om 1,5 dagar. Dessutom har ca 65 personer inom projektet deltagit i renodlade miljöbalksutbildningar.

Kvalitet

För att säkerställa att kvalitetskraven uppfylls, styr Botniabanan AB verksamheten med en övergripande projektplan, med delprojektplaner och med ett verksamhetssystem.

KVALITETSPOLICY

Botniabanan ska bli en funktionell del av infrastrukturen i framtidens hållbara samhälle. Vi ska genomföra våra åtaganden på ett ansvarsfullt sätt och inom gällande lagstiftning så att ett gott eftermäle erhålls.

Kvalitetsarbetet ska kännetecknas av:

- **LYHÖRDHET** – för att kunna utvecklas och nå ständiga förbättringar
- **OMTANKE** – för att med förtänksamhet kunna ta hänsyn till medarbetare och intressenter
- **TEKNIK** – så att föreskriven funktion kan rymmas inom given budgetram
- **SYSTEMATIK** – för att på ett säkert och noggrant sätt kunna innehålla fastställda planer

Våra medarbetare ska med god kunskap känna till och arbeta enligt det verksamhetssystem som är upprättat. Arbetet styrs och följs upp med hjälp av rutiner och instruktioner.

Revisionsprogram

Årligen upprättas program för interna och andrapartsrevisioner. Under första halvåret har i enlighet med programmet två interna revisioner utförts.

Dialog med intressenter

Kommunikationen med de talrika intressenterna sker enligt Botniabanan AB:s kommunikationspolicy. Personliga möten, samråd, överenskommelser, aktuell information etc. sker genom en mängd olika kanaler och är viktigt för ett gott slutresultat.

Bolagets upphandlingar är styrda av lagen om offentlig upphandling. Det är i de förfrågningsunderlag som vi projekterar som bolaget ställer kraven på våra kommande leverantörer, som till exempel att de ska utföra uppdragen för Botniabanan enligt gällande kvalitets-, miljö- och arbetsmiljösystem. Bolaget har även ett samarbete med Skatteverket och får löpande in uppgifter från dem om eventuella brister beträffande skatter, arbetsgivaravgifter och dylikt.

Allmänhetens attityder och kunskaper om Botniabanan har regelbundet mätts i opinionsundersökningar. Resultaten visar en uppåtgående trend genom åren. Vid den sista mätningen i september 2009 var 86 % positiva till projektet.

KOMMUNIKATIONSPOLICY

Det strategiskt planerade kommunikationsarbetet ska, både riktat internt och externt, alltid präglas av snabbhet, trovärdighet, öppenhet, lyhördhet och dialog.

- **SNABBHET** – utan dröjsmål skall saklig och korrekt information spridas till vår omvärld
- **TROVÄRDIGHET** – så att våra budskap innehållsmässigt är tillförlitliga, enhetliga, tydliga och målgruppsanpassade
- **ÖPPENHET** – för att projektet i allt väsentligt skall vara transparent och tåla granskning
- **LYHÖRDHET** – för att vara relationsskapande och öka projektets förtroendekapital
- **DIALOG** – för att fånga upp synpunkter och idéer och därigenom bidra till ett bättre beslutsunderlag

Våra medarbetare ska fortlöpande informeras för att med stort engagemang kunna sprida kunskap om och skapa förståelse för Projekt Botniabanan. Därigenom förstärks projektets anseende.

VERKSAMHETEN

Produktion

Anläggningsarbeten första halvåret 2010

Byggstart skedde planenligt i juli 1999. Produktionen har idag pågått i 11 år. Markentreprenaderna från anslutningen i Västerasby, strax söder om Ångermanälven upp till Umeå C är färdigställda och besiktade, en sträcka på 190 km. Längs Etapp 1 och 2 pågår efterarbeten i tunnlar med komplettering av dräner och sprutbetong samt förbättring av släckvattenutrustningen. Längs Etapp 3 pågår efterarbeten i form av återställning av upplagsytor, justering av trummor, skogsplantering, sådd i slänter, bullerminskningsåtgärder samt uppsättning av renstängsel på sträckan Grundsunda till Stöcke.

Vid halvårsskiftet var i stort sett alla entreprenader färdigställda och 125 (101) större entreprenader var avslutade.

Kvarstående arbeten sysselsatte cirka 40 (441) man med 6 (83) maskiner.

BEST-arbeten första halvåret 2010

På Etapp 3, Husum till Gimonäs, har arbete med färdigställande pågått planenligt. Inmätning av spår och kontaktledning samt spårjustering och ibruktagandebesiktning har utförts. Slutbesiktningar genomförs och fel och brister håller på att åtgärdas. Under juni upptäcktes ett fel i detekteringen av växellägen på mötesstationen i Hössjö. Åtgärder har satts in för att lösa problemen.

Under juni har provkörning med höghastighetståg gjorts för att validera järnvägens tillförlitlighet. Provkörningarna gav ett gott resultat.

Installation av det nya trafikstyrningssystemet pågår och är fortfarande tidskritiskt och bolagets väsentligaste verksamhetsrisk.

Vid halvårsskiftet pågick 4 (14) större BEST-entreprenader, som sysselsatte cirka 49 (63) man med 2 (8) maskiner.

Väsentliga verksamhetsrisker

Det är naturligt att teknik förändras under ett så långvarigt projekt som Botniabanan och den har i många avseenden varit ett pilotprojekt. Exempel på det är tillämpningen av den nya miljöbalken, krav på hög hastighet, höga laster och nya tekniska lösningar. Bolaget har ställt sig positivt till önskemål om ny teknisk utformning. I vissa fall har teknik saknats för de nya krav som ställs på banan och utveckling inom projektiden har varit den enda lösningen.

För att klara de ramar och beroenden som finns för dessa förändringar, ställs stora krav på ett väl fungerande verksamhetssystem. Bolaget genomför årligen en analys av vilka verksamhetsrisker som bedöms vara mest påtagliga för projektets tidsplan, kostnader och finansiering. Därefter utarbetas särskilda handlingsprogram för att hantera dessa risker. Största verksamhetsrisker under året har varit:

Ny teknik: Införande av ny teknik och otestade arbetsmetoder innebär risker, men också att ny teknik ställer krav på verifiering. ERTMS är en ny teknik för Sverige. De slutliga testerna av Projekt Botniabanans installationer är beroende av de utrustningar för ERTMS-systemet som Trafikverket utvecklar för installation i fordonen och att dessa finns tillgängliga enligt plan. Risken består således i att

erforderligt utvecklingsarbete och verifieringar drar ut på tiden vilket hotar möjligheten att innehålla tidsplanen, vilket kan leda till högre kostnader.

Beroende av externa parter: Projektets tidsplan och kostnadsram påverkas av externa parter. Exempel på externa beroenden är leverans av underlag till relationshandlingar, materialleveranser och utveckling av ombordutrustning för lok, byggande av resecentrum samt miljöprocesser. Konsekvensen av beroendet kan bli att planerade tider inte kommer att kunna innehållas och att kostnaderna ökar.

FINANSIELLA RAPPORTER

Flerårsöversikt sedan projektstart

(Beloppen för år 2010 avser perioden januari - juni. För övriga år redovisas helårsbelopp.)

Resultaträkning

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
MSEK										
Rörelsens intäkter	537	695	1009	2378	3212	2312	2258	2112	1 556	561
Produktionskostnader	432	567	826	2154	2852	1877	1716	1450	831	151
Övriga kostnader	76	104	129	153	175	175	166	162	262	208
EU-bidrag	0	30	23	51	0	9	14	0	8	17
Finansiella intäkter	1	1	1	1	1	1	3	6	1	0
Finansiella kostnader	30	56	78	123	186	270	393	505	472	219
Skatt	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Årets resultat	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

(Beloppen för år 2010 avser per balansdag 30 juni. För övriga år per balansdag 31 december.)

Balansräkning

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
MSEK										
Anläggningstillgångar	1092	1787	2796	5174	8386	10698	12956	15044	16294	16545
Omsättningstillgångar	71	36	416	395	306	208	128	61	52	115
Eget kapital	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Långfristiga skulder	1030	1650	2865	4880	7795	10140	12345	14648	16103	16378
Kortfristiga skulder	132	172	346	688	896	765	738	456	242	281
Balansomslutning	1163	1823	3212	5569	8692	10906	13084	15105	16346	16660

Redovisnings- och värderingsprinciper

Denna halvårsrapport har upprättats i enlighet med Redovisningsrådets rekommendation nummer 20, Delårsrapportering. Samma redovisningsprinciper, värderingsregler och beräkningsmetoder har använts som i den senast avgivna årsredovisningen.

Resultaträkning

MSEK	Jan-juni 2010	Jan-juni 2009	Apr-juni 2010	Apr-juni 2009	Helår 2009
Rörelsens intäkter					
Hysesintäkter	283	118	141	59	306
Aktiverat arbete för egen räkning	<u>278</u>	<u>636</u>	<u>188</u>	<u>329</u>	<u>1 250</u>
Summa rörelseintäkter	561	754	329	388	1 556
Rörelsens kostnader					
Produktionskostnader	-151	-397	-120	-210	-831
Övriga externa kostnader	-23	-27	-13	-18	-51
Personalkostnader	-38	-39	-21	-19	-76
Avskrivningar	<u>-130</u>	<u>-46</u>	<u>-65</u>	<u>-23</u>	<u>-127</u>
Summa rörelsekostnader	-342	-509	-219	-270	-1 085
Rörelseresultat	219	245	110	118	471
Resultat från finansiella poster					
Ränteintäkter och liknande resultatposter	0	0	0	0	1
Räntekostnader och liknande resultatposter	<u>-219</u>	<u>-245</u>	<u>-110</u>	<u>-118</u>	<u>-472</u>
Summa resultat från finansiella poster	-219	-245	-110	-118	-471
Resultat efter finansiella poster	0	0	0	0	0
Skatt på årets resultat	0	0	0	0	0
PERIODENS RESULTAT	0	0	0	0	0

Kommentarer till resultaträkningen

Hysesintäkter

Hysesintäkterna har i stort sett utvecklats enligt budget. På helårsbasis bedöms de bli 19 MSEK lägre än budget eftersom kostnaderna som hänför sig till intäkterna också blir 19 MSEK lägre.

Bolaget har tecknat ett hyresavtal med Trafikverket. Avtalet träder i kraft när en etapp är överlämnad till Trafikverket. Hyresavtalet anger att Trafikverket direkt ska svara för drifts- och underhållskostnader av järnvägen, för övrigt ska Botniabanan AB ha täckning för sina kostnader. Hyran kommer därför att variera över hyrestiden. Hyrestiden är 40 år från överlämnandet.

Ettapp 1, sträckan Örnköldsvik C till Husum, överlämnades 15 oktober 2008.

Ettapp 2, sträckan Nyland till Örnköldsvik C, överlämnades 15 oktober 2009. Den sista, Ettapp 3, sträckan Husum till Umeå C, överlämnas 15 augusti 2010. I augusti 2010 kommer således hela järnvägen vara överlämnad till Trafikverket.

Aktiverat arbete för egen räkning

Bolagets investeringar aktiveras och intäktsförs i sin helhet som arbete för egen räkning i pågående nyanläggning.

Produktion har bedrivits med olika intensitet på järnvägens hela sträckning från Ångermanälven till Umeå C.

Under första halvåret 2010 har bolaget investerat 278 (636) MSEK. För helåret bedöms utfallet bli 78 MSEK lägre än budget.

Produktionskostnader

Bolagets produktionskostnader består i huvudsak av inköp från entreprenadföretag, statliga verk och myndigheter samt tekniska konsultföretag.

Produktionskostnaderna nådde sin kulmen 2005.

Räntekostnader och liknande resultatposter

Botniabanan finansieras med lån i takt med att investeringar genomförs och amorteras i takt med att uthyrning sker. Vid halvårsskiftet uppgick investeringsräntan till 67 (173) MSEK och driftsräntan till 152 (72) MSEK. Räntesatsen på bolagets lån låg i intervallet 0,2 till 4,1 procent. Bolagets genomsnittliga låneränta uppgick till 2,7 (3,3) procent.

Bolagets räntekostnad är beroende av ränteutveckling på marknaden. Under första halvåret har räntorna sjunkit på grund av den pågående finansiella krisen. Projektet gynnas av att räntorna har varit betydligt lägre än ursprunglig projektkalkyl och därmed starkt bidragit till att hålla nere den totala investeringskostnaden. En ökning av räntenivån med 0,5 procent beräknat på låneskulden per den 30 juni 2010 skulle öka räntekostnaden med cirka 82 MSEK under de kommande tolv månaderna.

Balansräkning

MSEK	30 juni 2010	30 juni 2009	31 dec 2009
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Järnvägsanläggning	10 161	3 623	10 292
Pågående nyanläggningar	<u>6 107</u>	<u>11 965</u>	<u>5 828</u>
Summa materiella anläggningstillgångar	16 268	15 588	16 120
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andra långfristiga fordringar	<u>277</u>	<u>92</u>	<u>174</u>
Summa finansiella anläggningstillgångar	<u>277</u>	<u>92</u>	<u>174</u>
Summa anläggningstillgångar	<u>16 545</u>	<u>15 680</u>	<u>16 294</u>
Omsättningstillgångar			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar	101	16	43
Skattefordringar	4	6	2
Övriga fordringar	0	9	1
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>2</u>
Summa kortfristiga fordringar	107	34	48
Kassa och bank	<u>8</u>	<u>17</u>	<u>4</u>
Summa omsättningstillgångar	<u>115</u>	<u>51</u>	<u>52</u>
SUMMA TILLGÅNGAR	16 660	15 731	16 346
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget Kapital			
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital, 10 000 aktier, kvotvärde 100 kr	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>
Summa eget kapital	1	1	1
Skulder			
<i>Långfristiga skulder</i>			
Skulder till kreditinstitut	<u>16 378</u>	<u>15 308</u>	<u>16 103</u>
Summa långfristiga skulder	16 378	15 308	16 103
<i>Kortfristiga skulder</i>			
Leverantörsskulder	67	110	67
Övriga skulder	23	52	19
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	<u>190</u>	<u>260</u>	<u>156</u>
Summa kortfristiga skulder	<u>281</u>	<u>422</u>	<u>242</u>
Summa skulder	<u>16 659</u>	<u>15 730</u>	<u>16 345</u>
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	16 660	15 731	16 346

Kommentarer till balansräkningen

Järnvägsanläggning

MSEK	30 juni 2010	30 juni 2009	31 dec 2009
<i>Ettapp 1</i>			
Ingående anskaffningsvärde	3 688	3 688	3 688
Omklassificering av anläggningstillgång	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	3 688	3 688	3 688
<i>Ettapp 1</i>			
Ingående avskrivningar	-111	-19	-19
Årets avskrivningar	<u>-46</u>	<u>-46</u>	<u>-92</u>
Utgående ackumulerade avskrivningar	-157	-65	-111
Utgående planenligt restvärde	3 531	3 623	3 577

MSEK	30 juni 2010	30 juni 2009	31 dec 2009
<i>Ettapp 2</i>			
Ingående anskaffningsvärde	6 750	0	0
Omklassificering av anläggningstillgång	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>6 750</u>
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	6 750	0	6 750
<i>Ettapp 2</i>			
Ingående avskrivningar	-35	0	0
Årets avskrivningar	<u>-84</u>	<u>0</u>	<u>-35</u>
Utgående ackumulerade avskrivningar	-120	0	-35
Utgående planenligt restvärde	6 630	0	6 715
Totalt planenligt restvärde	10 161	3 623	10 292

Pågående nyanläggningar

MSEK	30 juni 2010	30 juni 2009	31 dec 2009
<i>Rörelsekostnader</i>			
Ingående balans	4 767	10 009	10 009
Omklassificering anläggningstillgång	0	0	-6020
Årets aktivering	<u>60</u>	<u>391</u>	<u>778</u>
	4 827	10 400	4 767
<i>Finansiella poster</i>			
Ingående balans	1 061	1 320	1 320
Omklassificering	0	0	-730
Årets aktivering	<u>219</u>	<u>245</u>	<u>471</u>
	1 280	1 565	1 061
Utgående balans	6 107	11 965	5 828

Kassa och bank

Bolaget eftersträvar så låg likviditet som möjligt.

Långfristiga skulder

	30 juni 2010	30 juni 2009	31 dec 2009
MSEK			
Låneskuld som ränteförfaller inom 1 år	1 140	7 690	5 665
Låneskuld som ränteförfaller inom 1-3 år	5 623	1 768	3 258
Låneskuld som ränteförfaller senare än 3 år	9 615	5 850	7 180
Summa	16 378	15 308	16 103

För att finansiera verksamheten tar bolaget upp lån hos Riksgäldskontoret och ansöker om EU-bidrag genom TEN (Trans-Europeiska Nätverk), hittills har drygt 173 MSEK betalats ut.

Vid halvårsskiftet uppgick låneskulden till 16 378 (15 308) MSEK. Lånelimiten är för närvarande 17 800 MSEK.

Samtliga lån omsätts och förlängs på förfallodag och betraktas som långfristiga i sin helhet. Lånen värderas till verkligt värde. Verkliga värden utgörs av lånens anskaffningsvärden.

Förfallostruktur investeringslån

År	Räntebindning			Kapitalbindning	
	MSEK	Ränta %	Andel %	MSEK	Andel %
0-1	1 140	0,2 - 0,3	19	1 140	19
1-3	-	-	-	-	-
3-5	4 800	1,8 - 2,6	81	-	-
39-40	-	-	-	4 800	81
Summa	5 940		100	5 940	100

Genomsnittlig räntebindningstid uppgick till 3,7 år.

Förfallostruktur lån överlämnade Etapper

År	Räntebindning			Kapitalbindning	
	MSEK	Ränta %	Andel %	MSEK	Andel %
1-2	1 768	3,5 - 4,1	17	-	-
2-3	3 855	1,7 - 4,1	37	-	-
3-4	3 925	1,9 - 4,0	38	-	-
4-5	890	2,7 - 2,8	8	-	-
38-40	-	-	-	10 438	100
Summa	10 438		100	10 438	100

Genomsnittlig räntebindningstid uppgick till 3,0 år.

De lån som upptas för etapper som överlämnats till Trafikverket tecknas med räntebindningstider på tre till fem år. Låneskulden avseende Etapp 1 uppgår vid halvårsskiftet till 3 688 MSEK och består av ett flertal lån med slutförfallodag 2048-10-14. Låneskulden avseende Etapp 2 uppgår vid halvårsskiftet till 6 750 MSEK och består av ett flertal lån med slutförfallodag 2049-10-14.

Finansiella risker

Bolagets finansiella riskhantering utgår från en av styrelsen fastställd finansiell policy. Ränterisk definieras som risken att förändringar i ränteläget påverkar bolagets upplåningskostnader negativt.

Räntekostnaden är en av de största kostnadsposterna för Botniabanan AB. Bolagets räntebindningsstrategi under byggtiden har inneburit en avvägning mellan längre räntebindning för att uppnå en stabil räntekostnadsutveckling och kort räntebindning för att dra fördel av lägre räntor. För att sprida ränterisken är låneportföljen fördelad på olika förfallodatum. I takt med att respektive Etapp närmar sig färdigställande blir räntebindningstiderna för investeringslånen allt kortare för att sedan bli omsatt till lån med längre räntebindningstid. Vid halvårsskiftet hade totala låneskulden en genomsnittlig bindningstid på 3,2 år.

All upplåning och betalning sker i svenska kronor varför inga valutarisker uppstår.

Bolaget bedömer att det för närvarande inte föreligger några risker att kunna omsätta lån eller uppta nya lån eftersom Riksdagen har beslutat att all upplåning som ligger inom kostnadsramen skall ske hos Riksgälden.

För närvarande har bolaget tillförsäkrat en kreditram om 17 800 MSEK, varav 92 procent nyttjats till halvårsskiftet. Bolagets bedömning är att det inte heller föreligger någon risk att inte tillräcklig finansieringsram beviljas.

När hela Botniabanan är färdigställd ska låneamortering påbörjas. Senast vid årsskiftet 2050 skall samtliga lån vara återbetalda. Återbetalningen sker med de leasingavgifter som bolaget får från infrastrukturförvaltaren/spårinnehavaren Trafikverket.

Transaktioner med närstående

Botniabanan AB ägs till 91 procent av svenska staten. Inköp och försäljning av produkter och tjänster till och från statliga myndigheter och andra statliga bolag sker på affärsmässiga grunder.

Kassaflödesanalys

MSEK	Jan-juni 2010	Jan-juni 2009	Helår 2009
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat	219	245	471
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	53	-63	-104
Ränteintäkter	0	0	1
Räntekostnader	-219	-245	-472
Betald skatt	0	0	-1
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	53	-63	-105
Förändring av kortfristiga fordringar (-ökning)	-59	19	6
Förändring av kortfristiga skulder (-minskning)	13	29	-110
Kassaflöde från den löpande verksamheten	7	-15	-209
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	-278	-636	-1 250
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-278	-636	-1 250
Finansieringsverksamheten			
Upptagna lån	275	660	1 455
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	275	660	1 455
Periodens kassaflöde	4	9	-4
Likvida medel vid periodens början	4	8	8
Likvida medel vid periodens slut	8	17	4

Justering för poster som inte ingår i kassaflödet

MSEK	Jan-juni 2010	Jan-juni 2009	Helår 2009
Avskrivningar	130	46	127
Förändring av ränteskulder	-1	-17	-103
Förändring av finansiella anläggningstillgångar	-76	-92	-128
Summa	53	-63	-104

Undertecknande

Styrelsen och verkställande direktören försäkrar att halvårsrapporten ger en rättvisande översikt över utvecklingen av bolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som bolaget står inför.

Örnsköldsvik den 27 augusti 2010

Anna Grönlund Krantz
Styrelseordförande

Elisabet Annell
Styrelseledamot

Lennart Holmlund
Styrelseledamot

Helena Lefvert
Styrelseledamot

Christer Nilsson
Styrelseledamot

Peter Nygårds
Styrelseledamot

Ingemar Sandström
Styrelseledamot

Elvy Söderström
Styrelseledamot

Björn Östlund
Styrelseledamot

Lennart Westberg
Verkställande direktör

Botniabanan AB (publ)

Besöksadress: Strandgatan 7
Postadress: Box 158, 891 24 Örnsköldsvik
Telefon: 0660-29 49 00, Fax: 0660-29 49 10
E-post: info@botniabanan.se
Internet: www.botniabanan.se

Botniabanan är ett publikt företag med säte i Örnsköldsvik. Organisationsnummer 556558-1971

REVISORS RAPPORT

Revisors rapport över översiktlig granskning av halvårsrapport

Inledning

Jag har utfört en översiktlig granskning av bifogade halvårsrapport för Botniabanan AB (publ) per 30 juni 2010 och perioden januari-juni 2010. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta och presentera denna halvårsrapport i enlighet med årsredovisningslagen. Mitt ansvar är att uttala en slutsats om denna halvårsrapport grundad på min översiktliga granskning.

Den översiktliga granskningens inriktning och omfattning

Jag har utfört min översiktliga granskning i enlighet med Standard för översiktlig granskning SÖG 2410 *Översiktlig granskning av finansiell delårsinformation utförd av företagets valda revisor*. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för finansiella frågor och redovisningsfrågor, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt Revisionsstandard i Sverige RS och god revisions sed i övrigt har. De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för mig att skaffa mig en sådan säkerhet att jag blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Slutsats

Grundat på min översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger mig anledning att anse att den bifogade halvårsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Stockholm den 27 augusti 2010

Per Wardhammar
Auktoriserad revisor
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB