

Årsredovisning 2019

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

1. Inledning

I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att vidta åtgärder för att tillgodose behovet av kollektivtrafik på ett sätt som är förenligt med Europeiska unionens bestämmelser om statligt stöd.

Den Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) bildades den 1 januari 2012 under organisationsformen kommunalförbund. Medlemmar i förbundet är kommunerna Arjeplog, Arvidsjaur, Boden, Gällivare, Haparanda, Jokkmokk, Kalix, Kiruna, Luleå, Pajala, Piteå, Älvsbyn, Övertorneå och Region Norrbotten.

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten ska verka med den grundläggande ambitionen att som myndighet samordna, effektivisera och utveckla kollektivtrafiken i länet. Myndigheten ska vidare medverka i lokala, regionala och nationella nätverk som skapar förutsättningar för en fortsatt utveckling och rationell hantering av kollektivtrafik.

2. Direktion

RKM har en direktion med 28 ledamöter, 14 ledamöter från Region Norrbotten och 14 ledamöter från kommunerna i länet, samt ersättare. Direktionen har haft 4 direktionsmöten under 2019.

Ordinarie från Region Norrbotten

Anders Öberg (S), (ordf)
Helena Öhlund (S)
Johannes Sundelin (S)
Anita Gustavsson (S)
Anna-Carin Aaro (S)
Kenneth Backgård (NS)
Bo Ek (NS)
Johnny Åström (NS)
Christer Bergdahl (NS)
Lennart Ojanlatva (NS)
Roland Nordin (M)
Perarne Kerttu (C)
Elisabeth Bramfeldt (V)
Ilkka Isaksson (SD)

Ordinarie från kommun

Britta Flinkfeldt (S), Arjeplog
Peter Rydfjäll (S), Arvidsjaur
Johan Gröhn (C), Boden
Birgitta Larsson (S), Gällivare
Sven Tornberg (C), Haparanda
Robert Bernhardsson (S), Jokkmokk
Tommy Nilsson (S), Kalix
Gunnar Selberg (S), Kiruna
Lenita Ericson (S), (vice ordf), Luleå
Ulrica Hammarström (S), Pajala
Helena Stenberg (S), Piteå
Tomas Egmark (S), Älvsbyn
Anne Jakobsson (S), Övertorneå
Tomas Mörtberg (C), Övertorneå

3. Arbetsutskott (AU)

Direktionen har ett arbetsutskott (AU) på 9 ledamöter. AU har under verksamhetsåret 2019 träffats och genomfört 4 beredningsmöten.

Ordinarie från Region Norrbotten

Anders Öberg (S), (ordf)
Helena Öhlund (S)
Elisabeth Bramfeldt (V)
Kenneth Backgård (NS)
Christer Bergdahl (NS)

Ordinarie från kommun

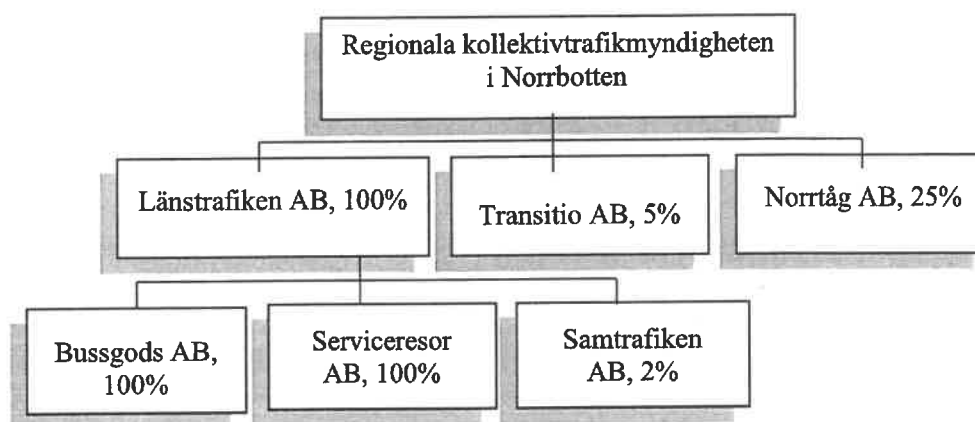
Lenita Ericson (S), (vice ordf), Luleå kommun
Tommy Nilsson (S), Kalix kommun
Britta Flinkfeldt (S), Arjeplogs kommun
Robert Bernhardsson (S), Jokkmokks kommun

4. Ändamål och Uppdrag

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten ska bedriva verksamheten enligt lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1056) och enligt fastställd förbundsordning, samverkansavtal och reglemente, samt lagar och föreskrifter som i övrigt gäller för verksamheten. Direktionen ska leda verksamheten och följa de frågor som kan inverka på förbundets utveckling och ekonomiska ställning.

5. Koncern och organisation

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten utgör en koncern med följande organisationsstruktur



6. Sammanställd redovisning koncernföretag bokslut 2019

I bokslut 2019 visar den sammanställda redovisningen av koncernens ett resultat på -6,6 mnkr. De olika delarna av koncernen redovisar nollresultat eller underskott. Det största delen är Bussgods driftunderskott och avvecklingskostnader. Koncernbidrag från Länstrafiken till Bussgods har lämnats men täcker inte hela underskottet. Resterande del täcks med kapitaltäckningsgaranti från Länstrafiken. Länstrafikens underskott efter lämnat koncernbidrag täcks delvis enligt överenskommelse i avtal genom extra finansieringsbidrag och resterande del täcks genom att nyttja bolagets reservfond. Den extra finansieringen av underskotten fördelas enligt överenskommelser för varje finansiär.

För presentation av siffror hänvisas till resultat- och balansräkningarna med noter i slutet av årsredovisningen.

Budgetavvikelse Myndigheten (RKM) 2019

	Budget	Utfall	Diff
Intäkter	5 140	4 133	-1 007
Trafikkostnader	0	-24	-24
Övriga kostnader	-4 300	-3 518	782
Personalkostnader	-6 599	-5 415	1 184
Avskrivningar o räntor	-21	-5	16
Finansiellt netto o skatt	0	0	0
Medlemsbidrag	5 780	5 780	0
Resultat	0	951	951

7. Allmän trafikplikt

Under 2019 har Regional kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten beslutat om allmän trafikplikt för följande:

Arvidsjaur kommun

Busslinjen 24, 25, 137 och 138

Piteå kommun

Busslinje 201, 202, 204, 206, 207, 208, 209, 210, 212, 213 samt

Skolskjuts linje 2, 3 och 4

Älvsbyns kommun

Busslinje L 242

Regioner

Busslinje 45 Gällivare – Östersund, beslutas av Region Jämtland - Härjedalen

Busslinje 20, 98 och 100, beslutas av Region Västerbotten

8. Kommersiell kollektivtrafik

Kommersiella aktörer har i och med inträdet av den lagstiftningen (lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1056)) möjlighet att inom den sk 21-dagars regeln anmäla till den regionala kollektivtrafikmyndigheten att man avser att starta upp kollektivtrafik som inte omfattas av beslut om allmän trafikplikt. Under verksamhetsåret 2019 har Hörvalls Trafik lämnat in anmälan om kollektivtrafik Kiruna – Nikkaluokta för perioden 2019-03-01—2019-05-01 samt 2019-06-14—2019-09-22, 2020-03-01—2020-09-30.

Flygbuss mellan Luleå centrum och Luleå Airport att gälla från 1 augusti 2019.

J.M Eskelinen Lapin Linjat Oy för kommersiell trafik mellan Rovaniemi – Luleå Airport perioden 2019-12-01—2020-03-15.

9. Personal

RKM har sedan januari 2016 sex färdtjänsthandläggare, där fyra är stationerade i Luleå och två i Överkalix.

Inom RKM finns därutöver en myndighetschef och en kollektivtrafikstrateg stationerad i Luleå. Under 2018 och 2019 har RKM fått finansiering från Region Norrbotten för en resurs som arbetar med tågfrågor i Norrbotten. Denna är placerad i Luleå.

Skifte av myndighetschef

Kenneth Johansson som varit Myndighetschef på RKM (och VD i bolagen) sedan 2013 slutade sin anställning i koncernen per 2018-12-31. Thomas Björk har från 2019-01-02 rekryterats som tillförordnad Myndighetschef och VD i bolagen. Mats Aspemo tillträdde som ny Myndighetschef och VD i bolagen 2019-08-12.

10. Lokalisering, kansli och administration

Myndighetens ekonomi- och lönefunktion hanteras sedan bildandet 2012 i Överkalix av den administrativa personalen som finns inom Länstrafiken i Norrbotten AB.

11. Ekonomi

Myndighetens finansiering av verksamhet och investeringar sker genom driftbidrag från medlemmarna. Under verksamhetsåret 2019 har medlemmarna tillskjutit driftbidrag enligt följande;

Driftbidrag från medlemmarna RKM

Budget			
Driftbidrag			
tkr	2019	2020	2021
Arjeplog	206,4	209,8	213,3
Arvidsjaur	206,4	209,8	213,3
Boden	206,4	209,8	213,3
Gällivare	206,4	209,8	213,3
Haparanda	206,4	209,8	213,3
Jokkmokk	206,4	209,8	213,3
Kalix	206,4	209,8	213,3
Kiruna	206,4	209,8	213,3
Luleå	206,4	209,8	213,3
Pajala	206,4	209,8	213,3
Piteå	206,4	209,8	213,3
Älvsbyn	206,4	209,8	213,3
Överkalix	206,4	209,8	213,3
Övertorneå	206,4	209,8	213,3
Landstinget	2 890,1	2 937,4	2 985,8
SA	5 780,1	5 874,8	5 971,7

För 2019 har medlemmarna tillskjutit medel för drift av myndighetens verksamhet med 5 780 Tkr.

Övrig ekonomisk redovisning, se resultat- och balansräkning punkt 26.

12. Trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammet utgår från de nationella transportpolitiska målen och är samordnat med den regionala utvecklingsstrategin (RUS), kommunernas trafikstrategier, Region Norrbottens länstransportplan och transportplan samt Luleåregionens trafikstrategi.

Den reviderade versionen av Trafikförsörjningsprogrammet beslutas i Direktionen den 27 februari 2018. Målen som finns med i TFP ska årligen följas upp, några av målen är svåra att mäta, varför en översyn och utveckling av målen är relevant och ska genomförs löpande. Tillgänglighet, miljö, färdtjänst och stomlinjenätet är viktiga områden som beaktas i TFP. Kopplat till TFP ska en handlingsplan finnas för att möjliggöra måluppfyllelse.

Trafikförsörjningsprogrammet omfattar kollektivtrafik på väg, spår och sjöfart inom länet, inom kommuner och den trafik som tillgodoser behov av arbetspendling och annat resande över läns- och landsgräns.

13. Internkontrollplan

En internkontrollplan är upprättad för hela koncernen och tillämpas i de olika delarna av koncernen där det är möjligt utifrån de frågeställningar som redovisas i planen. Riskanalysen görs i tre steg, kartläggning, uppskattning av väsentlighetsgrad och risk samt hantering och eventuella åtgärder.

Analys har gjorts över 18 punkter varav sex har valts ut och analyserats i samband med detta bokslut. Övriga har analyserats vid tidigare års- och delårsbokslut. Ny internkontrollplan 2019-2020 har antagits av Direktionen för RKM att gälla för hela koncernen.

14. SAM - Systematiska arbetsmiljöarbetet

En plan för hur koncernen ska arbeta med det systematiska arbetsmiljöarbetet är framtagen. En Samrådsgrupp som ska leda arbetet är utsedd och instruktion och förutsättningar samt uppgifter är specificerade för gruppen. Samrådsgruppen träffas två gånger per år.

Dokument för bedömning av riskkällor och risker i kontorsarbetsmiljö är fastställda.

En personalenkät har genomförts under senare delen av 2019. En åtgärdsplan är igångsatt under början av 2020 i avsikt att utveckla verksamhetens arbetsmiljöer.

15. RKM har övertagit myndighetsutövningen av färdtjänst från ett antal kommuner

Regionala kollektivtrafikmyndigheten har tillsammans med Länstrafiken under verksamhetsåret fortsatt att hantera färdtjänstuppgifter från länets kommuner.

Tanken är att en samordnad färdtjänsthantering i länet kommer innebära en mer likformig och rättvis hantering av framförallt tillståndsgivningen där ett gemensamt regelverk ligger till grund för handläggningen. Vidare kommer det innebära att de samhällsbetalda resorna så som färdtjänst och sjukresor i en allt större utsträckning kommer kunna samordnas och effektiviseras med hjälp av beställningscentralen som finns inom Länstrafiken i Överkalix.

I de kommuner som överlåter färdtjänsten till RKM kommer kostnaderna för framförallt persontransporter att minska. Dotterbolaget Länstrafiken upphandlar och avtalar om särskild kollektivtrafik i respektive kommun och samordnar trafiken vilket innebär att landstinget och kommunen delar på trafikkostnaden då fordonet i fråga kan ha både sjukresenärer och färdtjänstresenärer i samma fordon.

I december 2017 har 13 av länets 14 kommuner fattat beslut att överlåta färdtjänsten till RKM. Piteå kommun har fattat beslut om att överlåta och diskussioner om en tidpunkt för ett övertagande kommer att föras under våren 2019 mellan RKM och Piteå kommun. Diskussioner kommer även att genomföras med Bodens kommun under kommande år (Boden har beslutat att inte överlåta).

Länstrafiken i Norrbotten AB är operativt ansvarig för den allmänna kollektivtrafiken och även den särskilda kollektivtrafiken i Norrbotten och genomför upphandlingar löpande av färdtjänst, sjukresor mm. Under 2019 har upphandling av särskild kollektivtrafik genomförts i elva av länets kommuner.

16. Färdtjänstråd

Under verksamhetsåret 2016 bildade RKM ett färdtjänstråd som representeras av länets olika intresseorganisationerna inom färdtjänstområdet, samt tjänstemän från RKM och Länstrafiken.

Färdtjänstrådet har som målsättning att träffas två gånger per år för att diskutera och informera om färdtjänsten, samt ta del av information, förslag och idéer från medverkande intresseorganisationer. Under 2019 har färdtjänstrådet haft två sammankomster, en i Överkalix på Länstrafiken och en i Luleå på Regionhuset.

17. Norrbottens Bussgods

Under 2019 har beslutats om nedläggning av Bussgods i Norrbotten AB. Avvecklingen påbörjades under sommaren 2019 och har föranlett en stor förlust för verksamhetsåret. Under hösten har beslut fattats om att investera i 33 procent av aktierna i Bussgods i Norrbotten AB med säte i Umeå som tar över driften i Norrbotten som komplement till det man tidigare gjort i Västerbotten. På det sättet bibehålls den samhällsservice Bussgods ger på mindre orter i Norrbotten samtidigt som verksamheten drivs vidare med en effektivare kostnads massa i ny regi.

18. Kollektivtrafikmyndighetens mål

De nationella transportpolitiska övergripande målen är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målen har preciserats i funktionsmål och hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

Det är av vikt att målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet i Norrbotten kopplas till de nationella målen och målen i den regionala utvecklingsstrategin (RUS). Kollektivtrafikmyndigheten har i det fastställda trafikförsörjningsprogrammet ett antal långsiktiga mål som utgår från lagstiftningen, regeringens transportpolitiska mål. Målen i TFP är avgörande för i vilken riktning kollektivtrafiken ska utvecklas samt vilka satsningar som ska göras i framtiden i Norrbotten

Funktions- och hänsynsmål, fem olika funktionsområden

TILLGÄNGLIGHETSMÅLET

Ambitionen för funktionsmålet för tillgänglighet är att minst 80% av resenärerna ska bedöma sin sammanfattande nöjdhet med kollektivtrafiken som fyra eller fem på en femgradig skala.

Målet följs upp genom att mäta:

- Nöjdhet allmänhet och kund
- Andel tillgänglighetsanpassade fordon
- Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser

Nöjdhet allmänhet och kund

Kollektivtrafikbarometern är en nationell kvalitets-, attityd-, och resvaneundersökning för branschen. Syftet är att löpande följa och påverka utvecklingen i attityder samt kollektivtrafikens marknadsandel.

Svensk Kollektivtrafik ansvarar för undersökningen på uppdrag av dess medlemmar (regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag).

Datainsamlingen sker löpande under hela året. Den sker via en mixad insamlingsmetod med postal inbjudan till webbenkät, påminnelser via sms samt efterföljande telefonintervjuer.

Målgruppen för undersökningen är svenska allmänheten mellan 15 och 85 år, både de som reser med kollektivtrafiken och de som inte gör det. Antalet insamlade enkätsvar i Norrbotten är 1 200 st.

Länstrafiken i Norrbotten och Luleå Lokaltrafik (LLT) mäter Nöjdhet med bolaget. Nöjd Kund Index (NKI) definieras i denna undersökning som andelen personer som sammanfattningsvis är nöjda med kollektivtrafikbolaget i sin region. Med kund avses respondenter som anger att de reser med kollektivtrafikbolaget minst en gång varje månad. Med nöjda avses de som har gett betyget 4 eller 5 på svarsskalan 1-5.

NKI-resultatet för länets kollektivtrafikkunder (dvs Länstrafiken och Luleå lokaltrafik) är 73% (72% 2018) och för allmänheten 58% (58% 2018).

Den totala nöjdheten i riket uppgår till 60% bland kunder och 53% bland allmänheten.

Nöjdhet med bolaget (NKI)

År	Länstrafiken i Norrbotten	Luleå lokaltrafik (LLT)
2015	70%* / 54%**	85%* / 74%**
2016	69%* / 50%**	83%* / 74%**
2017	64%* / 60%**	75%* / 73%**
2018	61%* / 51%**	79%* / 73%**
2019	65%* / 52%**	79%* / 72%**

*Kunder (de som reser regelbundet) **Allmänheten (de som reser sällan eller aldrig)

*Allmänheten (de som reser sällan eller aldrig) **Kunder (de som reser regelbundet)

Andel tillgänglighetsanpassade fordon

Länstrafiken har i nuläget 64 fordon som är tillgänglighetsanpassade. Enligt definitionen är ett tillgänglighetsanpassat fordon utrustat med ramp/lift, rullstolsplats och har audiovisuellt utrop. Länstrafiken har prioriterat rullstolsramp och ramp/lift, 97 % av fordonen i Länstrafikens linjenät har ramp/lift. 92 % har rullstolsplats. 33,1 % av fordonen har audiovisuellt utrop.

Andelen fordon som är tillgänglighetsanpassade.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Piteå
2015	0 %*	0	0	0	0	0	93 %	0
2016	0 %*	0	0	0	0	0	92 %	0
2017	32,6 %*	0	0	0	0	0	93 %	0
2018	32,6 %*	0	0	0	0	0	93 %	0
2019	33,1 %*	0	0	0	0	0	93 %	0

*Anmärkning: Enligt definitionen är ett tillgänglighetsanpassat fordon utrustat med ramp/lift, rullstolsplats och audiovisuellt utrop. 97 % av fordonen i Länstrafikens linjenät har ramp/lift. 92 % har rullstolsplats. 32,6% av fordonen har audiovisuellt utrop.

Andel tillgänglighetsanpassade hållplats

I det reviderade trafikförsörjningsprogrammet har ett antal hållplatser/bytespunkter/stationer pekats ut i länet (cirka 150 stycken). Dessa hållplatser/bytespunkter/stationer kommer att tillgänglighetsanpassas, 25 % senast år 2020, 50 % senast år 2025 och 100 % kommer att vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030. Regionala kollektivtrafikmyndigheten har beskrivit vad en tillgänglighetsanpassad hållplats/bytespunkt/station ska innehålla, detta utifrån Trafikverkets och kommuner riktlinjer.

Attraktivitetsmålet

Attraktivitetsmålet innebär att kollektivtrafiksystemet håller en god kvalitet, är användarvänligt, sammanhållet och samordnat. Ambitionen är att möjliggöra en ökning av kollektivtrafikresandet med 10 till 15 procent under en femårsperiod. Attraktivitetsmålet ska årligen följas upp genom:

- Nöjdhet allmänhet och kund
- Antal påstigande (exklusive årskort)
- Marknadsandelen totalt

Nöjdhet allmänhet och kund

Vad gäller nöjdhet allmänhet och kund redovisas detta under föregående mål, Tillgänglighetsmålet.

Antal påstigande (exklusive årskort)

Då antalet resenärer registreras är det av vikt att alla resenärer är inkluderade, det vill säga även skolelever. Dessa resenärer är en framtida kundgrupp. Andelen resenärer redovisas (inklusive skolkort) dels för Länstrafiken i Norrbotten dels för alla kommuner med tätortstrafik.

Antal påstigande totalt per år (inklusive skolkort).

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda (ringlinjen)	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Piteå
2015	2 280 685*	406 905*	344 488*	20 959*	76 665*	402 506*	4 757 368**	351 342*
2016	2 356 062*	492 071*	343 234*	20 984*	72 480*	480 223*	5 123 534**	390 492*
2017	2 241 056*	572 229*	324 144*	24 850*	76 800*	487 569*	5 207 000**	407 575*
2018	2 299 299*	568 108*	278 451*	24 588*	75 323*	503 783*	5 353 000**	408 207*
2019	2 246 009*	530 445*	250 625*	23 048*	76 594*	465 545*	5 462 687**	414 011*

*Siffror från Länstrafiken

**Siffror från LLT (inklusive skolkort)

Kollektivtrafikens marknadsandel (av det motoriserade resandet)

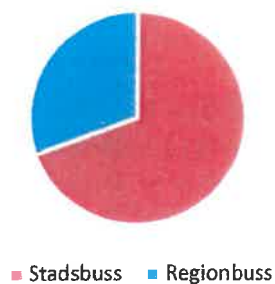
Marknadsandelen mäts i den riksomfattande kollektivtrafikbarometern. Då endast Länstrafiken i Norrbotten och Luleå lokaltrafik är med i Kollektivtrafikbarometern från Norrbottens län, är det endast dessa värden som redovisas. Tabellen redovisar marknadsandel av totalbefolkningen och andel av befolkningen som rest någon gång med Luleå lokaltrafik respektive Länstrafiken i Norrbotten.

Kollektivtrafikens marknadsandel beräknas som andelen resor med kollektiva färdmedel bland samtliga resor med motordrivna fordon.

År	Marknadsandel totalt	Andel kunder av befolkningen	Marknadsandel totalt	Andel kunder av befolkningen
	Länstrafiken i Norrbotten	Länstrafiken i Norrbotten	Luleå lokaltrafik (LLT)	Luleå lokaltrafik (LLT)
2015	5,5%	21%	19%	57%
2016	6%	22%	20%	57%
2017	8%	39%	29%	46%
2018	6%	32%	22%	47%
2019	9%	49%	21%	43%

Det vanligaste färdmedlet inom kollektivtrafiken i Norrbotten är stadsbuss (68%) följt av regionbuss (30%).

Val av kollektivt färdmedel Norrbotten



Miljömålet

Miljömålet innebär att kollektivtrafiken planeras och utformas så att miljöpåverkan minskar och energianvändningen ökar. Målet uppfylls genom mätning av:

- Andel fordonskilometer som drivs med förnybara bränslen.
- Fordonens totala utsläpp (emissioner).

Fossila bränslen

Fossila bränslen är olja, naturgas och kol. De har under mycket lång tid bildats av gammalt organiskt material som döda växtdelar och små djur på havsbotten och i marken. Fossila bränslen är icke-förnybara energikällor som är skadliga för miljön och så småningom kommer att ta slut. Bensin är det vanligaste drivmedlet för bilar i Sverige.

Förnybara drivmedel

De vanligaste förnybara drivmedlen är:

- Etanol E85 som i Sverige främst framställs från grödor.
- Biogas som framställs ur slam på avloppsreningsverk men också från matavfall, gödsel och andra rötbara organiska rester.
- El, om det är förnybar el såsom sol, vind- eller vattenkraft.
- Biodiesel är ett samlingsnamn för flytande biodrivmedel som kan blandas med fossil diesel eller användas utan inblandning i dieselmotorer, vanligast i Sverige är: RME (Rapsmetylester) som framställs genom omförestring av rapsolja. HVO (Hydrerade vegetabiliska oljor) är en syntetisk diesel.

RME är en blandning av 90 % rapsolja och 10 % metanol, i processen bildas RME och glycerol, med RME kan befintliga fordonsflottor ställas om till förnyelsebart bränsle med minskad klimatpåverkan som följd. Ett 100 % RME (som framställs av raps), minskar klimatutsläppen med upp till 60 %.

Genom att byta ut 100 liter fossil diesel till RME minskar du koldioxidutsläppen med 173 kg. HVO, tillverkas av slakteriavfall och vegetabiliska oljor. HVO kan användas som bränsle i alla typer av dieselmotorer och är identiskt med fossil diesel. HVO klarar ner till minus 32 grader Celsius. Om en jämförelse görs mellan fossil diesel och HVO har HVO ett lägre utsläpp; partiklar 33 % lägre, NOx, 9 % lägre, HC 30 % lägre och CO 24 % lägre utsläpp (<https://www.energifabriken.se/branslen/rme>).

Genom att byta ut 100 liter fossil diesel till HVO minskar du koldioxidutsläppen med 286 kg.

Alternativa drivmedel

Alternativa drivmedel används oftast som ett alternativ till bensin och dieselolja och innefattar alla drivmedel (utom bensin och diesel) och behöver inte vara förnybar energi. Till exempel naturgas, som är ett fossilt drivmedel. El, kan vara både förnybar (från till exempel vind- och vattenkraft) eller från fossila eller andra ändliga källor (från till exempel kol- respektive kärnkraftverk). Elbilar släpper inte ut farliga ämnen, bullret från fordonet är nästan obefintligt men en viktig aspekt är elens källa, det vill säga om elen kommer från vattenkraft (bättre för miljön) eller från kolkraft (mindre bra för miljön). Hybridbilar har två olika energisystem, till exempel en el- och en bensinmotor.

Andel fordonskilometer som drivs med förnybara bränslen

All linjetrafik i Norrbotten förutom Norrlandskustens bussar och Bodens tätort drivs enbart med Miljöklass MK1-diesel. Norrlandskusten drivs med HVO/RME. Bodens tätort kör fordon med biogas/fordonsgas. LLT kör fordon med el, diesel mk1, biogas och HVO.

Andel fordonskilometer med förnybart bränsle.

År	Länstrafiken Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Piteå
2015	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %		0 %
2016	8,9 %	50 %	0 %	0 %	0 %	0 %	29 %	0 %
2017	18,5 %	50 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %
2018	21,1 %	37 %	0 %	0 %	0 %	0 %	65 %	0 %
2019	19 %	54 %	4,7 %	4,7 %	4,6 %	4,7 %	34,4 %	4,3 %

Fordonens utsläpp (emissioner) totalt

Värdena är hämtade från databasen FRIDA.

Fordonens utsläpp (emissioner) totalt.

Koldioxid CO2

	2015	2016	2017	2018	2018
CO 2 (KG)	CO2 (kg)	CO2 (kg)	CO2 (kg)	CO2 (kg)	CO2 (kg)
Länstrafiken i					
Norrbotten	8 978 653	7 524 000	9 349 000	9 188 000	11 984 000
Luleå	3 157		2 888	1 798	3 817
Lokaltrafik	000	1 651 000	000	000	000

Effektivitetsmålet

Funktionsmålet för effektivitet innebär att kollektivtrafiken planeras och utförs för ökad kostnadseffektivitet med målet att kostnadstäckningsgraden ska ligga på 50 %. Målet följs upp genom:

- Intäktsutveckling
- Kostnadstäckningsgrad: totalt och per linje och/eller stråk
- Nettokostnad per personkilometer

Intäktsutveckling

Nedan visar intäktsutveckling från Länstrafiken i Norrbotten och alla kommuner med tätortstrafik. Siffrorna är inte jämförbara mellan kommunerna då siffrorna innehåller olika kostnadsintäkter. Länstrafiken redovisar sina siffror inklusive skolkort medan Haparanda kommun inte gör det.

Intäktsutveckling 1000-tal.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå lokaltrafik (LLT)	Piteå
2015	134 290*	2 119*	6 344*	49**	324*	2 662*	55 784***	5 150*
2016	140 515*	2 140*	6 650*	43**	392*	2 301*	60 797***	5 397*
2017	142 409*	1966*	6 650*	43**	350*	2 764*	65 451***	5 685*
2018	142 636*	2 935*	7 239*	56**	340*	2 764*	68 238***	5 983*
2019	140 013*	2 465*	6 195*	49**	364*	2 350*	69 569***	4 845*

*Siffror från Länstrafiken (Totala intäkter på linjen inkl skolkort, resplus, busstationsförsäljning mm).

**Intäkter per år exklusive färdtjänst och skolkort (från Haparanda kommun).

***Siffror från LLT (Inklusive biljettintäkter och övriga trafikintäkter).

Kostnadstäckningsgrad: totalt och per linje och/eller stråk

Enligt konsortialavtalet har kommunerna i länet möjlighet att göra tillköp för att subventionera kommuninvånarnas biljetter gällande kollektivtrafiken. I till exempel Kiruna kan kommuninvånarna köpa ett årskort på bussen för en låg kostnad och sedan färdas med detta kort under ett helt år. Dessa tillköp påverkar kostnadstäckningsgraden. Varje tillköp gör att kostnadstäckningsgraden sjunker, varför värdena är låga för vissa kommuner. Boden, Gällivare, Haparanda, Kalix, Kiruna, Luleå och Övertorneå har egna taxesytem som ej är samordnat med Länstrafiken. Piteå följer Länstrafiken taxor. Andra exempel i länet är att Luleå tekniska universitets pendlare subventioneras samt Älvsbyns kommun subventionerar arbetspendling. Tabellen visar att kostnadstäckningsgraden ökat i några av kommunerna och minskat i andra.

Kostnadstäckningsgrad, totalt i länet.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå lokaltrafik (LLT)	Piteå
2015	51,91*	15,5*	42,6*	4,2*	8,9*	7,0*	44,4**	25,5*
2016	52,87*	15,3*	44,5*	3,7*	10,9*	14,9*	46,3**	26,8*
2017	50,09*	13,5*	42,1*	3,3*	8,5*	21,1*	53,5**	38,0*
2018	51,11*	20,1*	24,3*	4,3*	7,1*	21,1*	48,2**	28,8*
2019	49,35*	15,6*	17,4*	3,7*	7,2*	13,1*	49,0**	23,3*

* Siffror från Länstrafiken

**Siffror från LLT

Nettokostnad per personkilometer

Nedan visar nettokostnad per personkilometer.

Nettokostnad per personkilometer.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå lokaltrafik (LLT)	Piteå
2015	1,46*	5,69*	5,08*	19,12*	14,62*	7,17*	3,26**	8,46*
2016	1,43*	4,82*	4,92*	19,20*	14,95*	6,80*	3,07**	7,56*
2017	1,52*	5,81*	5,75*	16,78*	16,97*	4,3*	3,15**	7,31*
2018	1,74*	4,21*	4,09*	16,85*	19,92*	4,20*	3,55**	7,25*
2019	1,74*	4,08*	4,94*	18,09*	20,28*	6,81*	3,54*	7,70*

*Siffror från Länstrafiken

**Siffror från LLT

Nettokostnad per invånare i riket

Kollektivtrafiken i Norrbotten har en relativt låg nettokostnad per invånare i förhållande till övriga regioner och landsting i riket. Det är bara Gotland och Halland som har en lägre nettokostnad per invånare. (Senaste uppgifterna är från 2017.)

Nettokostnad kollektivtrafik, kr/inv	2014	2015	2016	2017
Region Gotland	829	787	816	855
Norrbottens läns landsting	1 086	1 122	1 236	1 286
Västerbottens läns landsting	1 213	1 251	1 290	1 422
Region Gävleborg	1 289	1 362	1 412	1 516
Region Halland	1 245	1 084	1 423	1 527
Region Örebro län	1 367	1 470	1 561	1 797
Landstinget Västernorrland	1 317	1 498	1 573	1 646
Landstinget Dalarna	1 538	1 721	1 837	2 009
Region Skåne	1 710	1 674	1 847	1 711
Region Jönköpings län	1 537	1 609	1 849	1 843
Landstinget i Kalmar län	1 834	1 818	1 859	1 898
Landstinget Sörmland	-	-	1 873	1 794
Region Jämtland Härjedalen	1 363	1 582	1 917	1 906
Landstinget i Värmland	1 741	1 887	1 965	1 986
Region Östergötland	1 946	1 970	1 967	1 959
Riket (ovägt medel)	1 618	1 718	1 865	1 934
Västra Götalandsregionen	2 712	2 771	2 884	2 934
Landstinget i Uppsala län	2 366	2 482	3 313	3 589
Stockholms läns landsting	3 371	3 585	3 854	3 945
Landstinget Västmanland	1 385	1 462	1 461	1 520
Landstinget Blekinge	1 133	1 747	1 792	1 895

Källa: Kolada, kommun- och landstingsdatabasen

Regionalt effektivitets mål

Regional utveckling innebär att kollektivtrafiken utvecklas för att stärka förutsättningarna för en sammanhållen och utvidgad arbetsmarknadsregion. Målet följs upp genom:

- Arbetspendlingens utveckling
- Marknadsandel av arbetspendling i starka stråk
- Resmöjligheter mellan ett urval av kommunhuvudorter och viktiga målpunkter för arbetspendling i angränsande län

-

19. Samråd

Under 2019 har samråd skett med de flesta kommunerna i länet. Samråden har skett i samarbete mellan RKM och Länstrafiken och berörda tjänstemän och politiker på respektive kommun. Från respektive kommun har fyra/fem tjänstemän deltagit, oftast kommunalråd, trafikplanerare, skolskjutshandläggare och ytterligare någon från samhällsbyggnadsavdelningen och/eller ytterligare någon politiker.

Trafikverket har under 2019 träffats vid några tillfällen.

Samrådsmötet gällande färdtjänst har skett under två tillfällen (vår och höst) i RKM:s färdtjänstråd, med intresse- och brukarorganisationerna för färdtjänst och Riksfärdtjänst i Norrbotten. Trafikverkets RFTA, Råd för personer med funktionsnedsättning har under året haft två möten där RKM deltagit. Dessa samråd hålls för att olika intresseorganisationer ska kunna komma till tals gällande väginfrastruktur och tillgänglighet av både vägar, hållplatser, bytespunkter etc. i Norr- och Västerbotten.

Samråd sker löpande med Region Norrbotten, Länsstyrelsen i Norrbotten, turistnäringen, SJ, Norrtåg och Vy Tåg.

20. Trafikstrategi Luleå regionen

Under 2019 tog Bodens kommun över ordförandeskapet från Älvsbyns kommun för arbetet, med Trafikstrategin för Luleåregionen (SARETS). Luleåregionen omfattar Luleå, Boden, Kalix, Älvsbyn och Piteå och sker i samarbete med RKM, Länsstyrelsen och Region Norrbotten. Syftet med den gemensamma trafikstrategin är att hitta regionala samverkansformer samt att skapa ett bättre underlag och förutsättningar för aktörerna att ta beslut i planeringsarbetet. Fokus är arbets- och studiependling i/mellan de fem kommunerna. På mötena diskuteras hela resan för arbets- och studiependlare däribland hållplatser och pendlingstråk. Starten av Pendeltåget mellan Boden-Luleå som skett under 2019 är ett viktigt pendlingstråk för att få fler att välja kollektivtrafik framför bilen.

21. Projekt flygbilar

Länstrafiken deltar tillsammans med Trafikverket och RKM i ett projekt med syfte att ge bättre möjligheter till långväga resor med flyg till Stockholm och vidare till andra destinationer. Projektet har finansierats av Trafikverket, Region Norrbotten samt kommunerna Haparanda, Jokkmokk, Älvsbyn och Övertorneå.

Trafiken startade 4 april 2016 och har löpt fram till 2019-04-03. Samtliga parter har önskat en förlängning av projektet och i avvaktan på beslut om finansiering gjordes en direktupphandling och avtal tecknades för perioden 2019-04-04 -- 2019-09-30.

Med anledning av sent beslut om finansiering görs uppehåll i trafiken oktober 2019 till mars 2020. Tillkommande kommuner i projektet är Kalix kommun och Övertorneå kommun. Upphandling av flygbilar annonserades i december 2019 och trafikstart är planerad till 1 april 2020. Trafiken på flygbilarna är anropsstyrd och beställs hos Länstrafikens kundservice.

År 2019	Nyttjade turer	Antal pass	Erlagd avgift (inkl moms)	Kostnad (exkl. moms)
Haparanda - LLA	551	889	276 250 kr	479 907 kr
Jokkmokk - LLA	542	923	312 660 kr	784 726 kr
Älvsbyn - LLA	54	58	14 820 kr	27 106 kr
Övertorneå - LLA	417	631	210 240 kr	490 986 kr
Totalt	1 564	2 501	813 970 kr	1 782 725 kr

22. Kollektivtrafikkonferens

Den kollektivtrafikkonferens som RKM tidigare arrangerat hölls senast den 11 oktober 2017, där temat var taxor. Ett antal föreläsare föreläste om ungdomars syn på kollektivtrafik, deras resande och taxor. Konferensen belyste även Länstransportplanen och Trafikförsörjningsprogrammet. Norrtåg AB fanns på plats och berättade om sin verksamhet och tågtrafiken i Norrbotten. Under 2018 och 2019 har ingen kollektivtrafikkonferens genomförts med anledning av bristande kontinuitet i Myndighetschef och att befintlig kollektivtrafikstrateg hyrts ut som projektledare för tågsatsningar.

23. Tågutredning

Under 2019 har RKM arbetat med pendeltågstrafik på Haparandabanan fortsatt. Region Norrbotten har finansierat RKM under tre år med start 2018 för att arbeta med att utveckla tågtrafik i Norrbotten. Fokus ligger under de första åren på delen Luleå-Boden-Kalix-Haparanda där tågtrafik planeras för att starta april 2021.

Två arbetsgrupper finns, dels för hela sträckan Luleå-Boden-Kalix-Haparanda, del för sträckan Luleå - Boden. Arbetsgrupperna träffas regelbundet, fysiskt och via telefon.

Ett intensivt arbete har pågått där sträckan Boden-Luleå som startade 1 april 2019. Under året har ca 12 000 personer nyttjat möjligheten att resa på denna sträcka.

Ett arbete har skett med Länstrafiken, Luleå lokaltrafik, Boden lokaltrafik för att finna en lösning på ett gemensamt Pendlarkort. Politikerna har beslutat om ett pris på 999 kr för ett 30-dagars pendlarkort mellan Boden och Luleå. Pendlarkortet är giltigt på Luleå lokaltrafiks alla linjer, Bodens lokaltrafiks alla Linjer, Norrtåg mellan Boden och Luleå, Länstrafiken alla busslinjer mellan Boden c och Luleå C.

Arbete har skett för att få till lämpliga betalsätt för Pendlarkortet. Pendlarkortet kan köpas på Bodens järnvägsstation, Luleå busstation, på Länstrafikens bussar mellan Boden och Luleå, på Länstrafikens webshop samt i Länstrafikens app.

24. Hållplatser

Under våren 2014 har ett samarbete inletts mellan RKM, Länstrafiken och Trafikverket gällande busshållplatser i länet. Under sommaren 2014 har Trafikverket tillsammans med Piteå kommun sett över och dokumenterat skolskjutshållplatser i Piteå kommun.

Sommaren 2015 har Trafikverket sett över alla Norrtågs perronger och ett antal busshållplatser ur ett tillgänglighetsperspektiv. RKM, Länstrafiken och Trafikverket träffas regelbundet för att diskutera hållplatser. Årligen träffas alla kommuner och bland annat diskuterar kommunens hållplatser. I Trafikförsörjningsprogrammet finns per kommun de viktigaste hållplatser/stationer. Utifrån denna sammanställning och prioritering kommer hållplatser/stationer att ses över.

25. Framtida inriktning

Det finns många utmaningar för Länstrafiken när det gäller att utveckla kollektivtrafiken på ett effektivt och miljömässigt sätt. För år 2019 uppgår Länstrafikens marknadsandelar till 9% vilket är en höjning från föregående år (6 % 2018). Genom ny teknik, en effektiv informationsspridning och bra marknadsföring bör Länstrafiken kunna bidra till en volymökning av kollektivtrafiken, där målet under en 5 års period ska öka med 10-15 procent.

Att utveckla kollektivtrafiken i Norrbotten som ett hållbart och miljömässigt resealternativ är en viktig faktor. År 2030 ska 100 % av kollektivtrafikens persontransportarbete utföras med fossilfri energi eller att nettoutsläppen av koldioxid får vara högst åtta gram per personkilometer.

Vilka fossilfria alternativ finns det för kollektivtrafik i Norrbotten idag;

- Biogas Endast Luleå och Boden har produktion idag
- HVO100 - Antalet tillverkare som producerar 100 % HVO till svensk marknad är starkt begränsad och tillgången till råvara är en begränsad faktor
- EL - Begränsad till stadstrafik, Infrastruktur saknas

För Norrbottens del är eldrivna bussar intressanta i våra större städer. Det kan vara möjligt att bygga upp laddningsstationer vid strategiska punkter och ändhållplatser som laddar upp och försörjer bussarnas eldrift. I dagsläget kan en el buss köra en sträcka på ca 3 - 4 mil innan laddning, som sker på ca 6 minuter (så kallad snabbbladdning). För att detta ska vara möjligt måste satsningar på infrastrukturen göras.

Elhybrider är en annan busstyp som nu börjar komma ut på marknaden och dessa modeller kan också ha en stor betydelse för oss i Norrbotten med långa stomlinjer, där en el buss inte är något alternativ på den korta räckvidden på ren eldrift. Hybridbussarna kan då vara ett bra alternativ för oss om de dessutom går på fossilfria bränslen mellan våra kommunhuvudorter och när de kommer in till en stadskärna där medelhastigheten för eldrift är möjlig går de per automatik över på eldrift. Med dessa typer av fordon har vi en stor förbättringspotential av miljön i våra städer/samhällen i Norrbotten.

Samhällsplanering utgör en allt viktigare del i kommunernas strategiska arbete beträffande infrastrukturlösningar som gynnar kollektivtrafiken.

Vi arbetar mot en kollektivtrafiklösning som med hjälp av ny teknik kommer att underlätta och förbättra tillgängligheten för alla resenärer. Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland arbetar med ett projekt med inriktning på framtidens biljett- och betalsystem. vilket kommer innebära fler funktioner och betalsätt, realtidssystem som både kan berätta när bussen kommer och vilken hållplats som är nästa stopp mm.

Kollektivtrafiken är en samhällsnytta som ska anpassas till alla resenärers behov. Ett viktigt arbete där länstrafiken medverkar till att förbättra strategiskt viktiga hållplatser och bytespunkter i länet. Under året har Länstrafiken utfört hållplatsinventering i länet. Det övergripande syftet är att säkerställa kvaliteten och funktionen i våra informations- och betalsystem samt att utöka det nuvarande hållplatsregistret med ytterligare parametrar för att kunna erbjuda nya funktioner till våra kunder som efterfrågar mer och detaljerad information.

I takt med framväxande tågsatsningar krävs samordning av trafikslag för kostnadseffektivitet samtidigt som kundnyttan ökar och ger förutsättningar för fler kollektivtrafikpassagerare.

Länstrafiken följer utvecklingen och arbetar för en förbättring av programvaror och digitala verktyg som höjer servicenivån, förenklar administration och samtidigt stimulerar till ökat resande med kollektivtrafik. Ett exempel är att ersätta företagskortet med ett konto kopplat till Länstrafikens mobilapp och ett annat är att erbjuda kunder att i den appen både beställa och betala sin resa med efterfrågestyrd trafik. Ett tredje alternativ är möjligheten för kunden att via mobilappen i realtid följa var bussen/bilen är kommer också att utvecklas.

26. Resultat- och balansräkning 2019

Nedan redovisas resultat- och balansräkning för RKM som koncern och som moderbolag. I koncernen är Bussgods i Norrbotten AB och Serviceresor i Norr AB konsoliderade och eliminerade via dotterbolaget Länstrafiken i Norrbotten AB som RKM äger till 100 %. Båda dotter - dotterbolagen ägs till 100 % av dotterbolaget Länstrafiken i Norrbotten AB. Genom förvärv och upprättad förvärvsanalys är även 25 % av Norrtåg AB konsoliderad och eliminerad inom koncernen.

AB Transitio omfattar enbart 5 % och uppfyller inte kriterierna för konsolidering, bolaget redovisas enbart som intressebolag i balansräkningen.

**Sammanställd
Resultaträkning**

Tkr

	Not	2019-01-01 -2019-12-31	2018-01-01 -2018-12-31
Verksamhetens intäkter	2	374 886	382 470
Verksamhetens kostnader	3	-635 308	-603 652
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella anläggningstillgångar	4	-8 390	-7 290
Verksamhetens nettokostnader		-268 813	-228 472
Bidrag från medlemmarna med flera	5	262 266	228 519
Verksamhetens resultat		-6 547	46
Finansiella intäkter	6	39	53
Finansiella kostnader	7	-95	-30
Resultat efter finansiella poster		-6 603	69
Årets resultat		-6 603	69

Sammanställd Balansräkning	Not	2019-12-31	2018-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	8	3 675	3 234
Nedlagda kostnader på annans fastighet	9	0	1 826
Inventarier, verktyg och installationer	10, 11	6 913	9 816
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	12	0	293
		10 588	15 169
Finansiella anläggningstillgångar			
Andra långfristiga värdepappersinnehav	13	1 045	1 045
Summa anläggningstillgångar		11 633	16 214
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		15 174	61 845
Aktuella skattefordringar		672	1 329
Övriga kortfristiga fordringar	14	17 445	3 190
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	15	49 789	25 786
		83 080	92 150
Kassa och bank		125 234	109 416
Summa omsättningstillgångar		208 314	201 566
SUMMA TILLGÅNGAR		219 947	217 780

**Sammanställd
Balansräkning**

Tkr

	Not	2019-12-31	2018-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	16		
Eget kapital		23 190	29 793
Avsättningar			
Uppskjuten skatteskuld		37	30
Övriga avsättningar	17	12 066	4 432
		12 103	4 462
Långfristiga skulder	18		
Skulder till kreditinstitut	11	2 099	458
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	11	107	358
Leverantörsskulder		41 287	40 714
Övriga kortfristiga skulder		12 777	1 925
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	128 384	140 070
		182 555	183 067
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		219 947	217 780

Sammanställd	Not	2019-01-01	2018-01-01
Kassaflödesanalys		-2019-12-31	-2018-12-31
Tkr			
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster	20	-6 603	65
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m.m	21	14 050	6 877
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		7 447	6 942
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Förändring kundfordringar		46 671	-5 314
Förändring av övriga kortfristiga rörelsefordringar		-37 601	5 198
Förändring leverantörsskulder		573	-665
Förändring av övriga kortfristiga rörelseskulder		-834	13 202
Kassaflöde från den löpande verksamheten		16 256	19 363
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-2 653	-2 918
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		825	641
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-1 828	-2 277
Finansieringsverksamheten			
Ökning av eget kapital		0	-70
Upptagna lån och amortering, netto		1 390	-365
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		1 390	-435
Årets kassaflöde		15 818	16 651
Likvida medel vid årets början		109 416	92 765
Likvida medel vid årets slut		125 234	109 416

**Myndighetens
Resultaträkning**

Tkr

	Not	2019-01-01 -2019-12-31	2018-01-01 -2018-12-31
Verksamhetens intäkter	2	3 241	2 981
Verksamhetens kostnader	3	-8 957	-9 357
Avskrivningar	4	-5	-26
Verksamhetens nettokostnader		-5 721	-6 402
Bidrag från medlemmarna med flera	5	6 672	6 454
Verksamhetens resultat		951	52
Resultat efter finansiella poster		951	52
Årets resultat		951	52

**Myndighetens
Balansräkning**

Tkr

	Not	2019-12-31	2018-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	16		
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserad vinst eller förlust		11 979	11 928
Årets resultat		951	52
Summa eget kapital		12 930	11 980
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		203	150
Skulder till koncernföretag		2 026	1 690
Övriga kortfristiga skulder		11 584	139
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	6 526	6 789
Summa kortfristiga skulder		20 339	8 768
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		33 269	20 748

Myndighetens	Not	2019-01-01	2018-01-01
Kassaflödesanalys		-2019-12-31	-2018-12-31
Tkr			
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster	20	951	52
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	21	5	26
Resultat efter finansiella poster		956	78
Kassaflöde från förändring av rörelsekapitalet			
Förändring av kundfordringar		420	6 951
Förändring av övriga kortfristiga rörelsefordringar		-11 772	-239
Förändring av leverantörsskulder		53	-7 203
Förändring av övriga kortfristiga rörelseskulder		11 517	724
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 174	311
Årets kassaflöde		1 174	311
Likvida medel vid årets början		7 001	6 690
Likvida medel vid årets slut		8 175	7 001

Noter

Tkr

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Allmänna upplysningar

Den ekonomiska redovisningen är upprättad enligt Lagen om Kommunal Bokföring Redovisning (LKBR) samt rekommendationer och information (normering) från Rådet för kommunal redovisning (RKR). Anpassningen efter värdering av verkligt värde för finansiella instrument har genomförts. Jämförelsesiffror har räknats om. De grundläggande redovisningsprinciper som benämns i 4 kap 4§ i LKBR har beaktats vid upprättandet av räkenskaper.

Intäkter

Intäkter har värderats, periodiserats, klassificerats samt redovisats i enlighet med RKR rekommendation R2 Intäkter.

I posten verksamhetens intäkter redovisas intäkter från avgifter, ersättningar och gåvor, försäljningar av omsättningstillgångar och materiella och immateriella anläggningstillgångar. Här redovisas även bidrag som innehåller villkor i form av motprestation samt kostnadsersättningar.

Bidrag från staten, kommuner och regioner, utan villkor, redovisas under posten generella statsbidrag och utjämning.

I posten finansiella intäkter redovisas intäkter från utdelningar samt från försäljning av finansiella omsättnings- och anläggningstillgångar.

Materiella anläggningstillgångar

RKR R4 har tillämpats vid tidpunkt för redovisning, anskaffning, värdering, komponentavskrivning samt upplysning av materiella anläggningstillgångar tillgångar.

Gränsdragning mellan kostnad och investering

Tillgångar avsedda för stadigvarande bruk eller innehav med en nyttjandeperiod om minst 3 år klassificeras som anläggningstillgång om beloppet överstiger gränsen för mindre värde. Gränsen för mindre värde har satts till ett halvt prisbasbelopp och gäller som gemensam gräns för materiella tillgångar och därmed också för finansiella leasingavtal.

Bestämd mängd och fast värde

För inventarier som används i myndighetens eller dess dotterbolags verksamhet tillämpas regeln om bestämd mängd och fast värde.

Anskaffningsvärde

Ränteutgifter aktiveras ej. Kommunen tillämpar konsekvent huvudmetoden och redovisar ränteutgifter som kostnad i resultaträkningen det räkenskapsår de hänför sig till.

Avskrivning

Avskrivning av materiella anläggningstillgångar görs för den beräknade nyttjandeperioden med linjär avskrivning baserat på anskaffningsvärdet exklusive eventuellt restvärde. På tillgångar i form av mark, konst och pågående arbeten görs emellertid inga avskrivningar. För tillgångar med identifierbara och väsentliga komponenter med olika nyttjandeperioder tillämpas komponentavskrivning.

Avskrivningstider

För tillgångar där nyttjandeperioden styrs i avtal (till exempel finansiell leasing) används den planerade verkliga nyttjandeperioden som avskrivningstid. Omprövning av nyttjandeperioden sker om det finns omständigheter som pekar på att det är nödvändigt (till exempel verksamhetsförändringar, teknikskiften och organisationsförändringar).

Nyttjandeperiod

Byggnader	10-50 år
Inventarier, verktyg och installationer	3-10 år

Byggnaderna består av ett antal komponenter med olika nyttjandeperioder. Huvudindelningen är byggnader och mark. Ingen avskrivning sker på komponenten mark vars nyttjandeperiod bedöms som obegränsad. Byggnaderna består av flera komponenter vars nyttjandeperiod varierar.

Följande huvudgrupper av komponenter har identifierats och ligger till grund för avskrivningen på byggnader:

- Stomme, stomkopleteringar	40 år
- Installationer; värme, el, VVS, fasad och yttertak	40 år
- Hiss	25 år
- Ventilation och styr- och övervakning	15-20 år
- Inre ytskikt / hyresgästanspassningarr	10 år

Avskrivningsmetod

Avskrivning sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod eftersom det återspeglar den förväntade förbrukningen av tillgångens framtida ekonomiska fördelar. Avskrivningen redovisas som kostnad i resultaträkningen. Avskrivning påbörjas när tillgången tas i bruk.

Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella tillgångar avsedda för stadigvarande bruk eller innehav klassificeras som en anläggningstillgång i enlighet med RKR R7. Finansiella tillgångar som inte brukas stadigvarande klassificeras som omsättningstillgångar.

Redovisning i och borttagande från balansräkningen

En finansiell tillgång eller finansiell skuld tas upp i balansräkningen när företaget blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor. En finansiell tillgång tas bort från balansräkningen när den avtalsenliga rätten till kassaflödet från tillgången har upphört eller reglerats. Detsamma gäller när de risker och fördelar som är förknippade med innehavet i allt väsentligt överförs till annan part och företaget inte längre har kontroll över den finansiella tillgången. En finansiell skuld tas bort från balansräkningen när den avtalade förpliktelsen fullgjorts eller upphört.

Värdering av finansiella tillgångar

Finansiella tillgångar värderas vid första redovisningstillfället till anskaffningsvärde, inklusive eventuella transaktionsutgifter som är direkt hänförliga till förvärvet av tillgången.

Finansiella omsättningstillgångar värderas efter första redovisningstillfället till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet på balansdagen.

Kundfordringar och övriga fordringar som utgör omsättningstillgångar värderas individuellt till det belopp som beräknas inflyta.

Finansiella anläggningstillgångar värderas efter första redovisningstillfället till anskaffningsvärde med avdrag för eventuella nedskrivningar och med tillägg för eventuella uppskrivningar.

Räntebärande finansiella tillgångar värderas till anskaffningsvärde.

Värdering av finansiella skulder

Finansiella skulder värderas till upplupet anskaffningsvärde.

Leasingavtal

Redovisning av leasingavtal ska göras enligt RKR R5 Leasing. Myndigheten och dess dotterbolag ska klassificera och dokumentera sina leasingavtal i operationella respektive finansiella leasingavtal. Avgörandet om ett avtal bedöms som operationellt eller finansiellt avtal är i vilken omfattning de ekonomiska riskerna och fördelarna med ägandet finns hos leasinggivaren eller leasingtagaren. Ett leasingavtal kan klassificeras som finansiellt om fördelarna & riskerna i all väsentlighet överförs från leasinggivaren till leasingtagaren. Ett leasingavtal som inte klassas som finansiellt anses som operationellt.

Finansiella leasingavtal

Rättigheter och skyldigheter enligt finansiella leasingavtal redovisas som tillgång och skuld i balansräkningen. Vid det första redovisningstillfället värderas tillgången och skulden till det lägsta av tillgångens verkliga värde och nuvärdet av minimileaseavgifterna. Utgifter som är direkt hänförbara till ingående och upplägg av leasingavtalet läggs till det belopp som redovisas som tillgång.

Efter det första redovisningstillfället fördelas minimileaseavgifterna på ränta och amortering av skulden enligt effektivräntemetoden. Variabla avgifter redovisas som kostnader det räkenskapsår de uppkommit.

Den leasade tillgången skrivs av över leasingperioden.

Operationella leasingavtal

Leasingavgifterna enligt operationella leasingavtal, inklusive förhöjd förstagångshyra men exklusive utgifter för tjänster som försäkring och underhåll, redovisas som kostnad linjärt över leasingperioden.

Avsättningar

En avsättning redovisas i balansräkningen när företaget har en legal eller informell förpliktelse till följd av en inträffad händelse och det är sannolikt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera förpliktelsen och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Vid första redovisningstillfället värderas avsättningar till den bästa uppskattningen av det belopp som kommer att krävas för att reglera förpliktelsen på balansdagen. Avsättningarna omprövas varje balansdag.

Ersättningar till anställda

Ersättningar till anställda efter avslutad anställning

Planer för ersättningar efter avslutad anställning klassificeras som avgiftsbestämda

Vid avgiftsbestämda planer betalas fastställda avgifter till ett annat företag, normalt ett försäkringsföretag, och företaget har inte längre någon förpliktelse till den anställde när avgiften är betald. Storleken på den anställdes ersättningar efter avslutad anställning är beroende av de avgifter som har betalats och den kapitalavkastning som avgifterna ger.

Ersättningar vid uppsägning

Ersättningar vid uppsägningar redovisas endast när företaget har en detaljerad plan för uppsägningen och inte har någon realistisk möjlighet att annullera planen.

Kassaflödesanalys

RKR rekommendation R13 för uppställning av kassaflödesanalys (indirekt metod) har använts. Indirekt metod innebär att resultatet justeras för transaktioner som inte medfört in- eller utbetalningar, upplupna eller förutbetalda poster som avser tidigare eller kommande perioder samt för eventuella intäkter och kostnader som är hänförliga till investerings- eller finansieringsverksamhetens kassaflöden.

Sammanställda räkenskaper

I myndighetens koncern ingår samtliga bolag där kommunalförbundet har minst 20 % inflytande, i enlighet med RKR R16. Därtill ingår övriga bolag som är av särskild betydelse för kommunalförbundet, i enlighet med RKR R16. Proportionell konsolidering (klyvningsmetoden) har använts vid beräkning av koncernens resultat.

Eliminering av transaktioner mellan koncernföretag

Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter och kostnader och orealiserade vinster eller förluster som uppkommer vid transaktioner mellan koncernföretag elimineras i sin helhet i de sammanställda räkenskaperna.

Not 2 Verksamhetens intäkter
Sammanställda räkenskaper

	2019	2018
Intäkter tjänster	16 100	15 814
Intäkter personbefordran	140 520	143 932
Intäkter serviceresor	142 297	144 046
Intäkter godsbefordran	44 748	45 553
Tåghyror	26 671	27 208
Övriga hyresintäkter	488	488
Övriga intäkter	4 061	5 429
	374 885	382 470

Myndigheten

	2019	2018
Övriga intäkter	3 241	2 981
	3 241	2 981

Not 3 Verksamhetens kostnader
Sammanställda räkenskaper

	2019	2018
Trafikkostnader	-548 849	-528 218
Leasingkostnader	-4 253	-4 480
Övriga externa kostnader	-25 268	-14 556
Löner	-39 519	-39 451
Sociala avgifter	-12 123	-11 963
Pensioner	-2 522	-3 161
Övriga personalkostnader	-2 764	-1 823
Inkomstskatt och uppskjuten skatt	-10	0
	-635 308	-603 652

Den totala kostnaden för revision uppgick till 510 tkr för 2019 (555 tkr för 2018).

De övriga externa kostnaderna innehåller 2019 bland annat 6 526 tkr i avsättning för hyror i samband med avveckling av verksamhet i Bussgods i Norrbotten AB. Detta bolag har även kostnader för inhyrd personal på cirka 1,5 mkr. Dessa poster skiljer sig markant mellan åren.

Myndigheten

	2019	2018
Leasingkostnader	-73	-99
Övriga externa kostnader	-3 469	-2 516
Löner	-3 174	-4 507
Sociala avgifter	-1 152	-1 519
Pensioner	-625	-415
Övriga personalkostnader	-464	-301
	-8 957	-9 357

Den totala kostnaden för revision uppgick till 40 tkr för 2019 (40 tkr för 2018).

**Not 4 Avskrivningar
Sammanställda räkenskaper**

	2019	2018
Byggnader och mark	-253	-182
Nedlagda kostnader på annans fastighet	-322	-284
Inventarier, verktyg och installationer	-6 299	-6 824
	-6 874	-7 290

Under året gjorda nedskrivningar uppgår till 1 504 tkr (0 tkr).

Myndigheten

	2019	2018
Inventarier, verktyg och installationer	-5	-26
	-5	-26

**Not 5 Bidrag från medlemmarna med flera
Sammanställda räkenskaper**

	2019	2018
Region Norrbotten	100 531	79 586
Kommuner	93 332	77 186
Trafikverket	32 844	32 345
Övriga bidrag	35 559	39 402
	262 266	228 519

Myndigheten

	2019	2018
Region Norrbotten	2 890	2 786
Kommuner	2 890	2 786
Övriga bidrag	892	882
	6 672	6 454

**Not 6 Finansiella intäkter
Sammanställda räkenskaper**

	2019	2018
Ränteintäkter	39	53
	39	53

**Not 7 Finansiella kostnader
Sammanställda räkenskaper**

	2019	2018
Räntekostnader	-95	-30
	-95	-30

Not 8 Byggnader och mark
Sammanställda räkenskaper

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	5 850	5 850
Inköp	694	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	6 544	5 850
Ingående avskrivningar	-2 616	-2 434
Årets avskrivningar	-253	-182
Utgående ackumulerade avskrivningar	-2 869	-2 616
Utgående redovisat värde	3 675	3 234

Not 9 Nedlagda kostnader på annans fastighet
Sammanställda räkenskaper

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	2 835	2 835
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	2 835	2 835
Ingående avskrivningar	-1 009	-725
Årets avskrivningar	-322	-284
Utgående ackumulerade avskrivningar	-1 331	-1 009
Ingående nedskrivningar	0	0
Årets nedskrivningar	-1 504	0
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-1 504	0
Utgående redovisat värde	0	1 826

Not 10 Inventarier, verktyg och installationer
Sammanställda räkenskaper

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	54 042	51 979
Inköp	1 959	2 704
Försäljningar/utrangeringar	-7 729	-641
Omklassificeringar	293	0
Rättelse fel finansiell leasing tidigare år	3 948	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	52 513	54 042
Ingående avskrivningar	-44 226	-37 715
Försäljningar/utrangeringar	6 904	313
Årets avskrivningar	-6 299	-6 824
Rättelse fel finansiell leasing tidigare år	-1 979	0
Utgående ackumulerade avskrivningar	-45 600	-44 226
Utgående redovisat värde	6 913	9 816

Det har upptäckts att koncernen inte har redovisat leasing som finansiell tidigare år (har redovisats som operationell). Denna hantering har varit felaktig. Med hänvisning till RKR 12 bedöms detta vara ett ej väsentligt fel varför rättelse sker i innevarande period.

Myndigheten

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	330	330
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	330	330
Ingående avskrivningar	-319	-293
Årets avskrivningar	-5	-26
Utgående ackumulerade avskrivningar	-324	-319
Utgående redovisat värde	6	11

Not 11 Finansiell leasing
Sammanställda räkenskaper

2019-12-31

I posten inventarier ingår det finansiell leasing till belopp:

Anskaffningsvärde tidigare år	3 948
Årets anskaffningsvärde	945
Årets avskrivning	-486
Tidigare års avskrivning	-1 979
	2 428

Det har upptäckts att koncernen inte har redovisat leasing som finansiell tidigare år (har redovisats som operationell). Denna hantering har varit felaktig. Med hänvisning till RKR 12 bedöms detta vara ett ej väsentligt fel varför rättelse sker i innevarande period.

Förfallotider finansiell leasing

Förfaller till betalning inom ett år från balansdagen	107
Förfaller till betalning mellan ett och fem år från balansdagen	2 099
Förfaller till betalning senare än fem år från balansdagen	0
	2 206

Not 12 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar
Sammanställda räkenskaper

2019-12-31 **2018-12-31**

Ingående anskaffningsvärden	293	79
Under året nedlagda utgifter	0	214
Under året omförda belopp	-293	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	0	293
Utgående redovisat värde	0	293

**Not 13 Andra långfristiga värdepappersinnehav
Sammanställda räkenskaper**

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	1 045	1 045
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	1 045	1 045
Utgående redovisat värde	1 045	1 045

Koncernen äger andelar i AB Transitio (bokfört värde 1 000 tkr), Samtrafiken i Sverige AB (bokfört värde 30 tkr) och i övriga bolag (bokfört värde 15 tkr).

Myndigheten

	2019-12-31	2018-12-31
Vid årets början	1 000	1 000
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	1 000	1 000
Utgående redovisat värde	1 000	1 000

Samtliga de andelar som myndigheten äger avser AB Transitio.

**Not 14 Övriga kortfristiga fordringar
Sammanställda räkenskaper**

I de sammanställda räkenskaperna finns det en fordran på 11 958 tkr som avser Norrtåg AB. Denna fordran avser de 75% som Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafik inte äger. Övriga 25% har eliminerats i de sammanställda räkenskaperna.

**Not 15 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter
Sammanställda räkenskaper**

	2019-12-31	2018-12-31
Förutbetalda leverantörsfakturor	3 393	8 556
Upplupna intäkter trafik	44 423	14 520
Övriga poster	1 973	2 710
	49 789	25 786
Myndigheten		
	2019-12-31	2018-12-31
Förutbetalda leverantörsfakturor	60	58
Övriga poster	0	137
	60	195

Not 16 Eget kapital

Sammanställda räkenskaper

	2019-12-31	2018-12-31
Vid årets början	29 793	29 724
Årets resultat	-6 603	69
Vid årets slut	23 190	29 793

Myndigheten

	2019-12-31	2018-12-31
Vid årets början	11 979	11 928
Årets resultat	951	51
Vid årets slut	12 930	11 979

Not 17 Övriga avsättningar

Sammanställda räkenskaper

	2019-12-31	2018-12-31
Avsättning för underhåll	4 120	4 432
Avsättning vid avveckling av Bussgods i Norrbotten AB	7 946	0
	12 066	4 432

Det har beslutats att Bussgods i Norrbotten ABs verksamhet ska avvecklas. Avsättning har gjorts för kostnader vid uppsägning av personal och lokaler.

Not 18 Långfristiga skulder

Sammanställda räkenskaper

	2019-12-31	2018-12-31
--	-------------------	-------------------

Det finns inga skulder som förfaller till betalning senare än fem år efter balansdagen.

Myndigheten

	2019-12-31	2018-12-31
--	-------------------	-------------------

Det finns inga skulder som förfaller till betalning senare än fem år efter balansdagen.

Not 19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter
Sammanställda räkenskaper

	2019-12-31	2018-12-31
Interima skulder trafikutövare	9 162	2 218
Förutbetalda ägartillskott	87 455	81 172
Förutbetald statlig medfinansiering	3 883	7 994
Upplupna personalkostnader	4 610	5 284
Övriga poster	23 274	43 402
	128 384	140 070

Myndigheten

	2019-12-31	2018-12-31
Förutbetalda ägartillskott	5 780	5 572
Upplupna personalkostnader	645	499
Övriga poster	101	719
	6 526	6 790

Not 20 Räntor och utdelningar
Sammanställda räkenskaper

	2019-12-31	2018-12-31
Resultatet efter finansiella poster innehåller nedan finansiella poster		
Erhållen ränta	39	53
Erlagd ränta	-95	-30
	-56	23

Myndigheten

	2019-12-31	2018-12-31
--	------------	------------

Myndighetens resultat efter finansiella poster innehåller inga finansiella poster.

**Not 21 Justering för poster som inte ingår i kassaflödet
Sammanställda räkenskaper**

	2019-12-31	2018-12-31
Avskrivningar	6 874	7 290
Nedskrivningar	1 504	0
Förändring avsättningar	7 634	30
Rättelse finansiell leasing	-1 969	0
Övrigt	7	-443
	14 050	6 877

Myndigheten

	2019-12-31	2018-12-31
Avskrivningar	5	26
	5	26

**Not 22 Andelar i koncernföretag
Myndigheten**

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	10 500	10 500
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	10 500	10 500
Utgående redovisat värde	10 500	10 500

**Not 23 Specifikation andelar i koncernföretag
Myndigheten**

Namn	Kapital- andel	Rösträtts- andel	Antal andelar	Bokfört värde
Länstrafiken i Norrbotten AB	100	100	10 000	10 000
Norrtåg AB	25	25	500	500
				10 500

	Org.nr	Säte
Länstrafiken i Norrbotten AB	556156-2058	Överkalix
Norrtåg AB	556758-3496	Umeå

Länstrafiken i Norrbotten AB har i sin tur två helägda dotterbolag, nämligen Bussgods i Norrbotten AB (556256-4590) med säte i Luleå och Serviceresor i Norr AB (559042-0492) med säte i Luleå.

Kommunala koncernbolag inkluderas i de sammanställda räkenskaperna då kommunalförbundet har ett inflytande på över 20%. Bolag där kommunalförbundet har ett lägre inflytande än 20% inkluderas om dess verksamhet är en kommunal angelägenhet och bedöms ha särskild betydelse för kommunalförbundets verksamhet.

Not 24 Ställda säkerheter

Sammanställda räkenskaper

Koncernen har inte några ställda säkerheter.

Myndigheten

Myndigheten har inte några ställda säkerheter.

Not 25 Ansvarsförbindelser

Sammanställda räkenskaper

2019-12-31

2018-12-31

Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti fram till och med 2036 avseende den av INAB, Umeå kommun, uppförda tågverkstaden i Umeå. Eventualförpliktelsens storlek är 42 750 tkr (37 800 tkr).

Myndigheten

2019-12-31

2018-12-31

Myndigheten har ingen ansvarsförbindelser.