

2021



ÅRS- REDO- VISNING

Styrelsen och verkställande direktören för
Länstrafiken i Norrbotten Aktiebolag avger
följande årsredovisning för räkenskapsåret 2021.

Årsredovisningen är upprättad i svenska kronor, SEK.
Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i tusentals
kronor (Tkr). Uppgifter inom parentes avser föregående år.

Foto: Johan Baggström, Liza Simonsson, Per Pettersson, Shutterstock med flera.



FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Inledning	4
Allmänt	5
Ägardirektiv	5
Ekonomi.....	6
Verksamhetens mål	10–19
Verksamheten	20–27
- Personal	20
- Marknad och kommunikation	20
- Trafik	21
- Kundenservice	23
- Sjukresor	24
- Färdtjänst.....	24
- Miljö	25
- Bussgods i Norr AB.....	25
- Framtida utveckling	27

FINANSIELLA RAPPORTER

Förslag till vinstdisposition.....	28
Resultaträkning.....	29
Balansräkning	30-31
Rapport över förändringar i eget kapital	32
Kassaflödesanalys	33
Noter	34-39
Underskrifter	40

ÖVRIGT

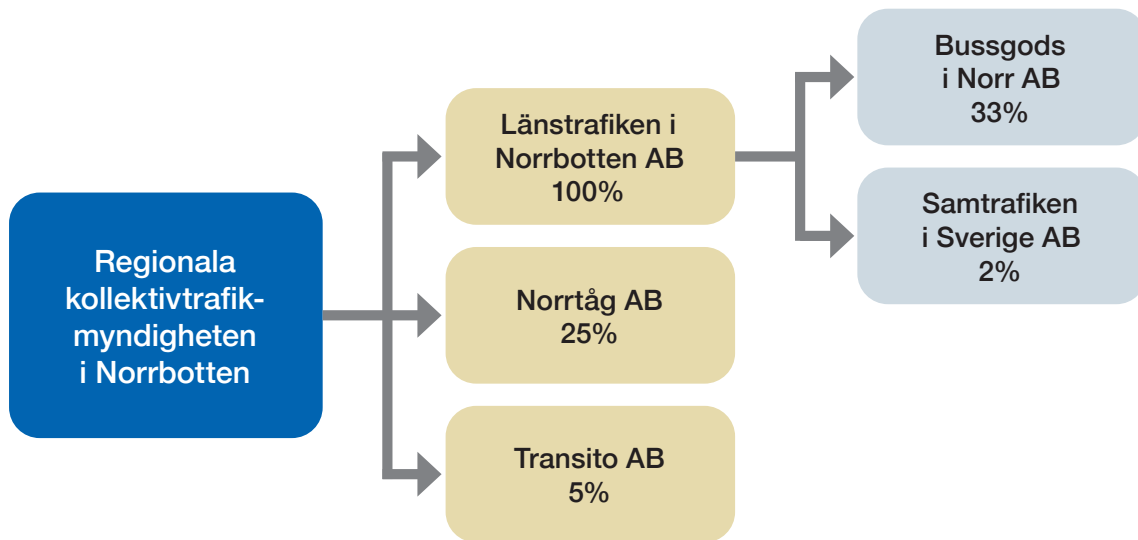
Internkontroll	41
Ordlista	42
Bilaga 1: Revisionsberättelse	43

INNEHÅLLS- FÖRTECKNING

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

INLEDNING

Länstrafiken i Norrbotten AB ägs av Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten (RKM Norrbotten). RKM Norrbotten är organiserat som ett kommunalförbund med Region Norrbotten och länets 14 kommuner som medlemmar. Länstrafiken i Norrbotten äger i sin tur Bussgods i Norr AB till 33% och Samtrafiken i Sverige AB till 2%.



ALLMÄNT

Bolaget har till föremål för sin verksamhet att på uppdrag av RKM Norrbotten biträda kollektivtrafikmyndigheten med planer, upphandling och uppföljning av den regionala kollektivtrafik som RKM Norrbotten ansvarar för enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik samt stöd för genomförande.

Bolaget ska också bedriva verksamhet omfattande planering, upphandling samt samordning av samhällsbetalda resor och av tjänster avseende persontransporter enligt Lag (1997:736) om färdtjänst eller Lag (1997:735) om riksfärdtjänst, i de kommuner som överlåtit sina uppgifter till RKM Norrbotten.

Bolagets syfte är inte att vara vinstdrivande, däremot ska kollektivtrafikverksamheten bedrivas på affärsmässiga grunder och i övrigt vara förenlig med bestämmelserna om kollektivtrafik i lagen om vissa kommunala befogenheter. För anknytande verksamheter ska de kommunala självkostnads- och lokaliseringsprinciperna tillämpas. Självkostnadsprincipen är inte tillämplig i den verksamhet som gäller upplåtelse och försäljning av fast eller lös egendom och annan förvaltning av egendom.

ÄGARDIREKTIV

Målsättningarna med den regionala kollektivtrafiken är att inom angivna ekonomiska ramar:

- arbeta för att nå målen som uttrycks i det regionala trafikförsörjningsprogrammet,
- bidra till en god tillgänglighet i länet genom att erbjuda ett attraktivt utbud av resmöjligheter för alla trafikantgrupper,
- bidra till en bättre trafiksäkerhet och miljö genom ett ökat kollektivt resande,
- bidra till en ökad samordning av samhällsbetalda resor,
- utveckla samarbetet över länsgränser och arbeta för en ökad samordning mellan transportslagen,
- utveckla kollektivtrafiken genom att aktivt arbeta för nya innovativa och kostnadseffektiva lösningar utifrån en helhetssyn, i samverkan med medborgare och andra aktörer.

EKONOMI

Länstrafiken Norrbotten får driftsbidrag via RKM Norrbotten för att kunna bedriva verksamheten enligt uppdraget i bolagsordningen och ägardirektivet. Driftsbidraget beräknas utifrån den finansieringsmodell som är framtagen i samband med bildandet av RKM Norrbotten. Det innebär att det årliga trafikunderskottet per linje inklusive en andel av Länstrafikens gemensamma kostnader ska täckas av den som är politiskt och ekonomiskt ansvarig för linjen. Det får till följd att det redovisade resultatet för bolaget i budget och resultat är 0 kr (noll kr).

Driftbudgeten för Länstrafiken för 2021 beräknades till 189,2 mkr samt en korrigerig av driftsbidraget från Piteå kommun med ytterligare 0,9 mkr som tillfördes utfallet för 2021 från 2020 års överskott, totalt 190,1 mkr. Utfallet för driftbidraget för 2021 blev 190,1 mkr, så trots pågående pandemi och utmaningar med restriktioner till och från under året kunde budgeten för den allmänna kollektivtrafiken hållas enligt beslutad verksamhetsplan och budget för 2021.

Kundservice/beställningscentralen, visar för andra året i rad ett underskott på 3,6 mkr mot budget. Ersättningen för beställningscentralens tjänster baseras på en rörlig ersättning per bokad färdtjänstresa och en fast respektive rörlig ersättning per bokad sjukresa. Denna ersättning täcker inte självkostnaden för att utföra tjänsten i dagsläget. Något som framgår än tydligare framförallt då antalet bokade resor minskat avsevärt under den pågående pandemin och bolagets kostnader har varit bestående under året.

Piteå kommun anslöt som ny färdtjänstkund 1 januari 2021 vilket medförde en ökning av volymen resor trots pågående pandemi. Det medförde inga nya rekryteringar men innebar att bolaget inte haft möjlighet att minska personalkostnader i motsvarande grad som minskade volymer eftersom nya rutiner skulle implementeras. Utvärderingsperioden för en reseadministratör uppgår till ungefär 6 månader, vilket gör att bolaget valt att inte genomföra uppsägningar och därmed riskera kvalitetsbrister när pandemin upphör, vilket varit en ovisst tidsram. Vid lättnader i restriktionerna under årets gång har bolaget sett en ökning av antalet bokningar av resor och har därmed kunnat behålla en hög grad av kvalitet genom att bibehålla full kapacitet.

Länstrafiken i Norrbotten AB		Budget 2021	2021-12-31	Avvikelse
INTÄKTER	Personbefordran	123 600	118 628	-4 972
	Godsbefordran	1 800	3 632	1 832
	Tjänster	18 360	10 738	-7 622
	Serviceresor	138 650	139 906	1 256
	Hysesintäkter lokaler	500	493	-7
	Bidrag	11 300	15 379	4 079
	Finansieringsbidrag	189 240	190 054	814
	Vidarefakturerig koncern	2 700	2 281	-419
	Övriga intäkter	1 700	4 495	2 795
	Ersättning covid-19	9 000	12 021	3 021
SUMMA		496 850	497 627	777
KOSTNADER	Linjetrafik kostnader	-304 500	-307 276	-2 776
	Busstationstjänster	-4 500	-5 127	-627
	Anropsstyrd trafik	-4 100	-5 021	-921
	Biljetter/biljettmaskiner	-4 500	-3 360	1 140
	Serviceresor	-136 650	-140 388	-3 738
	Övriga rörelsekostnader	-11 660	-11 796	-136
	Personalkostnader *)	-29 639	-27 374	2 265
TOTALT		-495 549	-500 342	-4 793
	Avskrivningar	-1 300	-955	345
	Finansiella kostnader	-1	-292	-291
	Bokslutsdisposition, uppskj skatt		701	701
RESULTAT		0	-3 261	-3 261

Poster med störst avvikelse mot budget kommenteras nedan:

Biljettintäkter (personbefordran) visar en budgetavvikelse på -5,0 mkr. När budgeten för biljettintäkter lades beräknades ett tapp mot 2019 års biljettintäkter på ca 22%. Utfallet för 2021 blev ca 29% mot 2019 med anledning av fortsatt restriktioner för kollektivtrafiken under året. Skolkortsintäkterna för gymnasie- och grundskolekorten visar en positiv avvikelse mot budgeten på 1,9 mkr, vilket beror på fler antal elever som berättigats skolkort än när budgeten lades.

Godsbefordran visar en positiv avvikelse mot budget på ca 1,8 mkr där vår gemensamma affär med vårt delägda dotterbolag, Bussgods i Norr AB, bidragit till ökade godsintäkter. Utfallet på intäkter från Bussgods i Norr AB blev 2,2 mkr och ersättning labbtransporter från Region Norrbotten 1,4 mkr.

Tjänster, som till stor del består av kundservice/beställningscentralen visar ett underskott på intäktssidan med totalt 7,6 mkr mot budget, varav kundservice 3,6 mkr med anledning av minskat antal bokade resor på grund av den pågående pandemin. Stationstjänster och telefoni för allmänna kollektivtrafiken visar underskott

Trafikverkets bidrag visar en positiv avvikelse mot budget på 4,1 mkr med anledning av att bidraget för samverkande inland förlängdes efter budgeten för 2021 beslutades.

Övriga intäkter visar en positiv avvikelse mot budget på ca 2,8 mkr varav upplupna intäkter för ersättning Flygbilen 2021 visar 0,9 mkr bättre än budgeterat, medfinansiering marknadsföring Norrlandskusten 2020-2021 visar 0,8 mkr bättre än budgeterat samt försäljning av poolbilarna på Länstrafiken gett ett positivt resultat på ca 0,2 mkr.

Ersättning covid-19 från Trafikverket visar en positiv avvikelse mot budgeten på 3,0 mkr. Det återsökta beloppet för förlorade biljettintäkter januari-juni 2021 jämfört med motsvarande period 2019 var för Länstrafiken 19,0 mkr och ersättningen blev 12,0 mkr.

Linjetrafikkostnader visar en negativ avvikelse mot budget på ca 2,8 mkr vilket kan förklaras av att avtalskostnaderna för trafikavtalen för vissa kommuner blivit högre eller lägre än budgeterat med anledning av utfallet i upphandlingarna, indexutvecklingen under hösten med de kraftigt stigande drivmedelspriser har ökat kostnaderna sista kvartalet 2021, samt förändring genom tilläggsavtal har skett i löpande dialog med respektive finansiär. Detaljer kring trafikekonomiutfallet redovisas i årsredovisningen för RKM Norrbotten.

Serviceresor visar en negativ avvikelse mot budget på 2,5 mkr totalt. I samband med den fördjupade internkontrollgranskning som genomfördes 2020/2021 med påföljande momsutredning på bolagets begäran har det uppdagats att serviceresorna visat ett överskott årligen sedan 2017 på ca 2,0 mkr på grund av felaktigt avdragen ingående moms på färdtjänstresor, vilket rättats under året och bidrar till underskottet.

Personalkostnader visar ett överskott mot budgeten på 2,3 mkr med anledning av några vakanta tjänster som inte tillsatts under året, tjänstledighet och återhållsamhet med tillsättande av vikarier under den pågående pandemin.

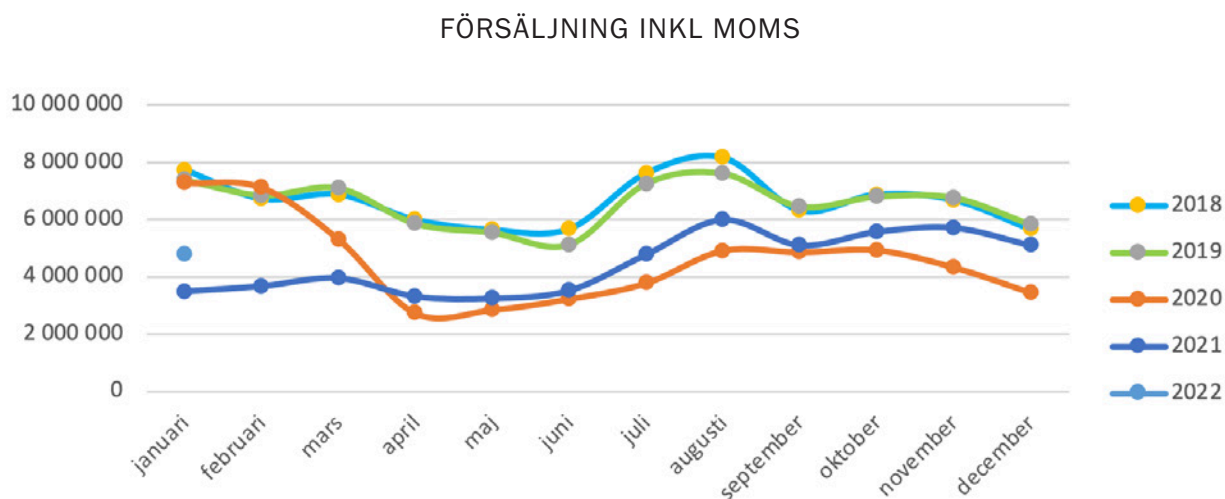
För att återställa det egna kapitalet till 10,0 mkr, vilket det bundna aktiekapitalet ligger på, föreslås ett aktieägartillskott från RKM Norrbotten till Länstrafiken på totalt 5,9 mkr. I beloppet på 5,9 mkr ingår återställandet av eget kapital med anledning av rättelse av tidigare års fel i redovisningen på 10,4 mkr och årets underskott med anledning av kundservice/beställningscentralens utfall på 3,6 mkr. På sikt behöver avtalet med kommunerna och Region Norrbotten omförhandlas, alternativt att en kapitaltäckningsgaranti upprättas för att undvika förluster i bolaget vid snabba volymtapp av bokade resor.

Trafikekonomi

Under årets första kvartal är intäkterna långt under det normala, även jämfört med 2020 eftersom pandemin inte påverkade bolagets resandentäkter kraftigt förrän slutet av första kvartalet 2020. Efter månadsskiftet mars/april har intäkterna legat något över föregående år, dock långt under normalåret 2019. Under sommarmånaderna skedde viss återhämtning i intäkter, detta bedöms till stor del bero på ökat antal resande på fjällinjerna. Det ger genomslag eftersom fjällinjerna har differentierat pris med en högre taxa än övriga linjer i trafikutbudet.

Den 29 september lyfts restriktioner bort rörande kollektivtrafiken och med det följer en uppgång i intäkterna under årets sista månader. Året avslutas med att nya nationella restriktioner för kollektivtrafiken införs i slutet av december.

Med anledning av pandemin har alla Regionala kollektivtrafikmyndigheter i landet haft möjlighet att ansöka om kompensation för förlorade biljettintäkter under perioden januari–juni 2021 jämfört med motsvarande period 2019. Tillgängliga medel som staten avsatt uppgick till tre miljarder. De återsökta medlen översteg denna summa och därför sattes det återsökta beloppet ned procentuellt lika mycket för alla parter. Vid budget inför 2021 antogs försiktighetsprincipen för medel Länstrafiken kunde få tillbaka, 9 mkr reserverades i budget och prognos. Länstrafiken erhöll 12,1 mkr av de 19,1 mkr i kompensation för uteblivna biljettintäkter bolaget återsökte för perioden.



Från sommaren, men främst under sista kvartalet, ökar kostnaderna till följd av indexutvecklingen på främst drivmedel. Detta slår dock inte fullt ut under året eftersom indexuppräknningen genomförs med ett kvartals fördröjning och är beroende på viktningen av bränsle i indexkorgarna. Risken för kraftigt ökade indexuppräknningar gällande drivmedel för 2022 är stor och trafikentreprenörerna har flaggat för ett behov av att indexreglera avtalen månadsvis, istället för kvartalsvis för att möta de ökade drivmedelskostnaderna. Fortsätter utvecklingen i samma takt under 2022 riskerar bolaget en kostnadsökning under 2022-2023 på 5–10% (15–30 mkr).

Statligt stöd för interregionalt resande

Tillsammans med länstrafikföretagen i Västernorrland, Jämtland och Västerbotten hade Länstrafiken i Norrbotten samverkansavtal med Trafikverket om statligt stöd för interregionalt resande inom följande trafikområden under året:

- Samverkande system för interregional trafik för norra Sverige, där de fyra nordligaste länen ingår.
- Interregional expressbusstrafik utmed E4 mellan Haparanda–Umeå, i detta berörs Norrbotten och Västerbotten.

För samverkande systemet fanns under året ett gemensamt avtal mellan Trafikverket och länstrafikföretagen i de fyra nordligaste länen för perioden 2019-12-15–2021-12-09 med möjlighet till förlängning genom två optionsår. Då nya trafikavtal tecknats på flertalet linjer beslutades att nytt avtal skulle tecknas med avtalstid om två år i stället. Statens ersättning till de fyra länstrafikföretagen uppgår till 38 mkr varav ca 10,2 mkr tillfaller Länstrafiken i Norrbotten. De linjer som ingår för Norrbottens del är: linje 21, linje 26, linje 44, linje 45, linje 55 och linje 91.

För busslinjetrafiken på väg E4 mellan Haparanda–Umeå finns ett avtal med Trafikverket om statens stöd till interregional trafik. Ett fast belopp ersätts årligen beräknat utifrån nettokostnaden för två dubbelturer Umeå–Haparanda samt en dubbeltur Umeå–Luleå. Ersättningen delas mellan Norrbotten och Västerbotten varav Norrbotten erhållit ca 3,7 mkr för första halvåret 2021. Efter halvårsskiftet upphörde medfinansiering för linje 100.

På uppdrag av Norrtåg har Länstrafiken utfört busstrafik i stället för att det bedrivits tågtrafik på sträckan längs med väg E10 mellan Kiruna–Narvik, dessa turer benämns Karven. Karven utgör en del av statens avtal med Norrtåg, detta avtal upphörde 2021-07-31. Dessa turer finansieras av Trafikverket och Norrtåg med ca 1,5 mkr för trafiken under trafikeringsperioden 2021.



VERKSAMHETENS MÅL

Målsättningarna med den regionala kollektivtrafiken är att inom angivna ekonomiska ramar arbeta för att nå de mål som är uppställda i Regionalt Trafikförsörjningsprogram Norrbottens län 2018–2030. Länstrafiken Norrbotten är således en väsentlig del av den regionala kollektivtrafiken.



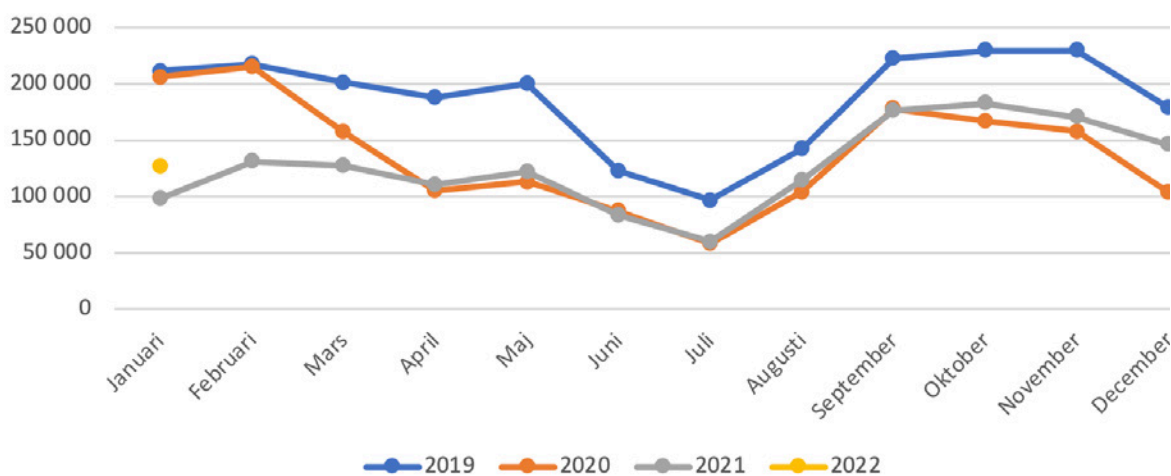
ÖKA ANTALET RESOR MED KOLLEKTIVTRAFIKEN



Resandet under året har varit kraftigt påverkat av pandemin och de vågor av ökad smittspridning, råd och restriktioner som kommit på både lokal- och nationell nivå under årets gång. Året började på en väsentligt lägre nivå än motsvarande period 2020, vilket var före pandemins inträde. Fram till april 2021 var denna lägre nivå markant men från april 2021 fram till november följs resandestatistiken åt relativt nära för de två åren. Viss återhämtning har funnits över sommaren, främst på fjällinjerna där resandet varit gott. Resandekurvan följer normalåret 2019 tämligen bra över tid men på en lägre nivå. Upphävande av restriktioner och allmänna råd per 29 september 2021 gällde även kollektivtrafiken, vilket gjorde att en viss uppgång i resandet förväntades. Under slutet av 2021 syns således en viss återhämtning i resandet jämfört med året före, dock på en fortsatt lägre nivå än normalt.

Totalt sett för Länstrafikens stom- och lokala linjer sker lite drygt 1,5 miljoner resor för 2021.

RESANDE - ALLA LINJER

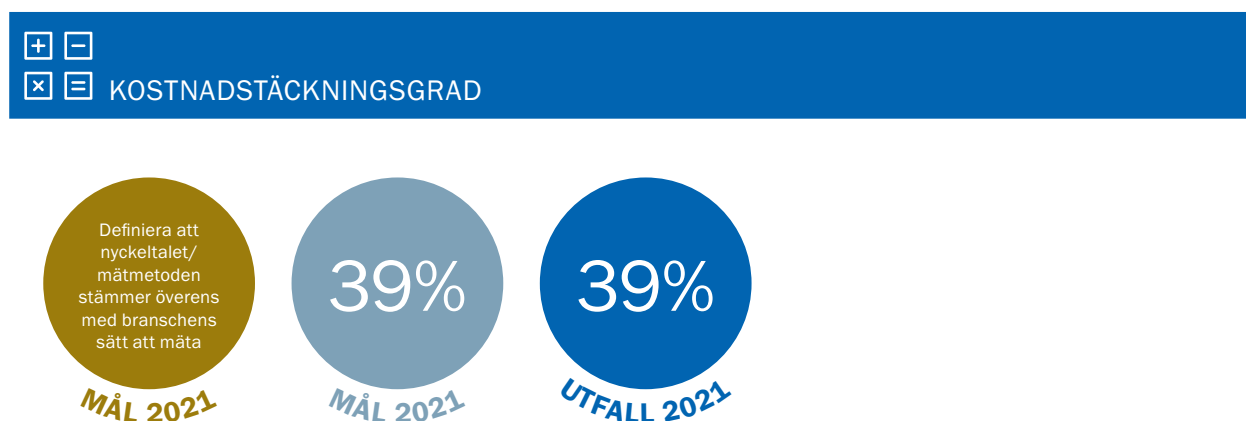


Faktorer som driver kollektivt resande

Bland de förutsättningar för kollektivtrafik som undersöks i KollBar så framkommer att relevans – möjligheten att kunna använda bolaget för de flesta resor – är den största drivkraften för en högre resefrekvens. Relevansen i form av att avgångstiderna passar ens behov är också en stark drivkraft för kollektivt resande totalt sett.

Länstrafiken Norrbotten	2018	2019	2020	2021	Nationellt snitt 2021
Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör	30%	32%	28%	28%	48%
Avgångstiderna passar mina behov	27%	27%	27%	25%	52%

Andelen som är nöjda med kollektivtrafiken är något lägre bland de som reser mest frekvent med kollektivtrafikbolagen. Detta indikerar att det är andra faktorer som påverkar resefrekvensen, bland annat de egna förutsättningarna att resa kollektivt. Det innebär att en fokusering på att öka nöjdheten med varumärket inte nödvändigtvis leder till ett ökat resande.



Under 2021 har översyn gjorts gällande branschens sätt att mäta kostnadstäckningsgrad. Utredningen har påvisat att det inte finns någon nationell standard för detta, dock har det konstaterats att de olika aktörerna har någorlunda likvärdiga sätt att ta fram detta nyckeltal där den uträkning Länstrafiken i Norrbotten använt till största del stämmer väl överens med hur övriga i branschen mäter.

Utfallet av kostnadstäckningsgraden för stomlinjerna blir 38,5 procent för 2021 före samtliga statliga bidrag läggs till på intäktsidan. För lokala linjer uppgick kostnadstäckningen till 39,5 procent. För stom- och lokala linjer tillsammans blev kostnadstäckningsgraden 39 procent exklusive statliga bidrag.

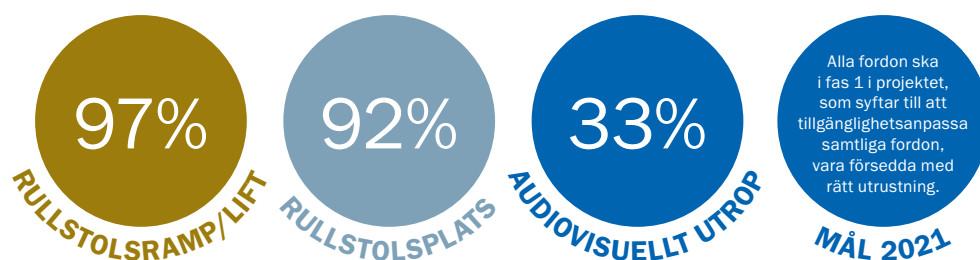
Under året har trafiken bedrivits i samma omfattning som tidigare enligt direktiv från regering och myndighet för att minska risken för trängsel, vilket gör att trafik kostnaderna ej minskat till följd av lägre antal resenärer. Detta har således inverkat på linjernas kostnadstäckningsgrad. Kostnadstäckningsgraden inkl kompensation för förlorade biljettintäkter landar på 44 procent för stomlinjerna och 41,4 procent för lokala linjer, totalt för alla linjer 42,9 procent.

Under det gångna året har utveckling skett i arbetet med trafikekonomin där stora resurser lagts på att utveckla och förfina arbetet för att kunna fördela största möjliga andel kostnader och intäkter direkt på den linjen de härrör till. I takt med att trafikekonomiarbetet utvecklas gör det att kostnadstäckningsgraden per linje överensstämmer ytterligare på respektive linje.



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 procent av fordonen i Länstrafikens linjenät har ramp/lift och 92 procent har rullstolsplats. Av fordonen har 33,1 procent audiovisuellt utrop, vilket motsvarar de fordon som går på stomlinjerna.

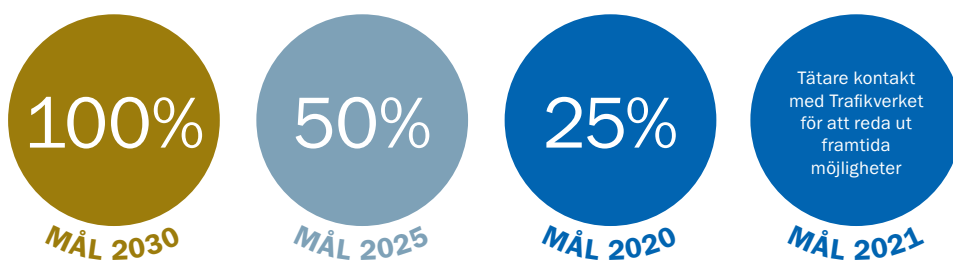


Projektet som påbörjats syftar till att samla in positioner från fordonen. Dessa positioner kan sen användas för exempelvis "buss på karta" eller andra lösningar. I den första delen förbereds mjukvaror och gränssnitt för detta, samt att positionering från nuvarande realtidssystem tas in i lösningen. Nästa steg blir att samla in positioner från samtliga fordon. I projektet ingår inte investeringar som möjliggör audiovisuellt utrop, vilket innebär att tillgänglighetsanpassningen inte kommer att nås för alla fordon.



ANDEL TILLGÄNGLIGHETSANPASSADE HÅLLPLATSER

I RKM Norrbottens Trafikförsörjningsprogram för 2018–2030 har 150 stycken hållplatser/bytespunkter/stationer pekats ut i länet. Målet är att 25 procent av dessa ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2020, 50 procent senast år 2025 och 100 procent kommer att vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030.



Med anledning av pandemin har medlen för hållplatsarbete reducerats som en del i att minska företagets omkostnader. Under våren pågick tät dialog tillsammans med RKM Norrbotten och Trafikverket för att kartlägga och prioritera områden och hållplatser inför ombyggnationer/förbättringsåtgärder och på så sätt samarbeta och samverka kring samsyn på tidsplan och prioritering av hållplatsåtgärder. Uppföljningsmöten ska hållas fyra gånger per år. Vid dessa ombyggnationer kommer även tillgänglighetsperspektivet vid hållplatserna att beaktas.

Ombyggnationen av väg 97 på sträckan Luleå–Boden har resulterat i fyra nya trafikplatser där hållplatserna finns. Dessa hållplatser kommer att öka trafiksäkerheten för resenärerna då de ligger på trafikplats och är avskilt från trafiken på väg 97. En ljussignal som kunden aktiverar är förberedd vid respektive trafikplats.



Definiera
mätmetod för
att kunna följa upp
sjuk-/färdtjänst-
resor

MÅL 2021

Sjukresor på det allmänna resande har påverkats kraftigt av pandemin och vågor av ökad smittspridning i samhället. En viss återhämtning har skett mellan åren 2020 och 2021 men volymen resor ligger fortfarande på en betydligt lägre nivå än 2019.

Sjukresor

För sjukresor som åker allmän kollektivtrafik ersätter Region Norrbotten för biljettpris som ligger från 80 kr och högre. Dessa resor är därför möjliga för Region Norrbotten att mäta och uppgifter om detta levereras, i dagsläget, till Länstrafiken på årlig basis. Resor där biljettpriset understiger 80 kr ersätts inte och är därför inte möjliga att mäta.

Antal sjukresor	2018	2019	2020	2021
Buss (inkl komfortbussar)	26 745	27 520	17 198	15 884
Tåg	10 659	11 319	7 397	8 099

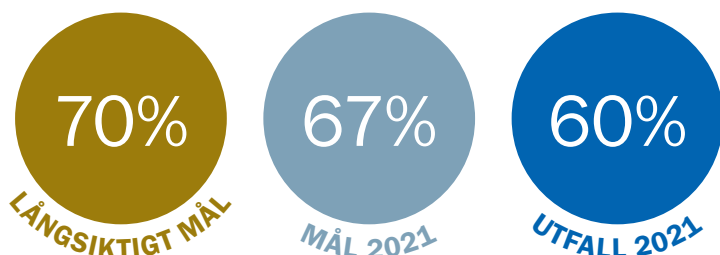
Tabell visar resor för biljetpris över 80 kr.

Färdtjänst

Personer som har färdtjänst och kan åka med buss om de har en ledsagare med på resan har möjlighet att ansöka om ett Färdtjänstkort för buss. Färdtjänstkortet medger att färdtjänstresenären får ta med en ledsagare utan extra kostnad. Resor med Länstrafikens färdtjänstkort valideras i bussen och statistik på dessa tas fram. Färdtjänstresenärer som åker utan ledsagare betalar vanligt biljettpris och är med befintligt produktutbud inte möjliga att följa upp. Målet att definiera mätmetod för färdtjänstresorna har inte nåtts under 2021.

Tågprojektet

Länstrafiken har tillsammans med RKM Norrbotten, i det tågprojekt som bedrivs, jobbat med att styra fler sjuk- och färdtjänstresor till tåget. Under oktober månad utfördes en gemensam aktivitet tillsammans med RKM Norrbotten med en riktad aktivitet där kundservice involverades med ambitionen att få fler sjukresenärer att välja att åka tåg på sträckan Haparanda–Sunderbyn. Aktiviteten bidrog till att fler sjukresenärer valde tåget och försöket fortsätter under 2022.



NKI (nöjd kundindex) för Länstrafikens kunder har minskat det senaste året. Där visar resultatet att kvinnor blivit mer missnöjda i jämförelse med männen mot föregående år.

NKI Länstrafiken Norrbotten	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Kunder*	70%	69%	64%	61%	65%	67%	60%
Allmänhet**	54%	50%	60%	51%	52%	55%	47%

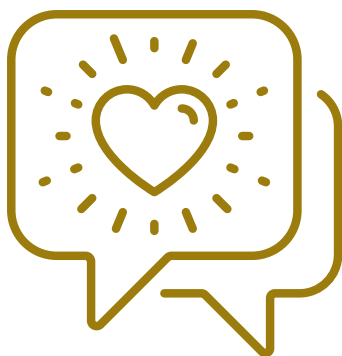
* De som reser regelbundet. ** De som reser sällan eller aldrig.

Andelen nöjda är högst bland vuxna/äldre 26-85 år (71%) och lägre bland ungdomar 15-25 år (43%). Den största minskningen är i gruppen ungdomar jämfört med förra året.

Den totala nöjdheten i riket uppgår till 60% bland kunder och 52% bland allmänheten.

De enskilda frågor som påverkar NKI mest är "Det är enkelt att resa med bolaget" och "Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med bolaget".

Länstrafiken Norrbotten	2018	2019	2020	2021	Nationellt snitt 2021
Det är enkelt att resa med bolaget	46%	46%	45%	42%	60%
Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med bolaget	65%	62%	61%	53%	45%



Jag vill bara passa på att rikta ett stort tack till alla busschaufförer som har rattat Länstrafikens bussar mellan Luleå och Boden, tryggt och säkert, både under vägbyggnationen och dessutom i samband med pandemin. Tack och hurra till alla busschaufförer!

Inger, trogen bussresenär



Majoriteten av färdtjänstresenärerna är överlag mycket nöjda med sina resor 2021 och NKI (nöjd kundindex) har ökat sen föregående år. Andelen med lägst nöjdhet är de som är rullstolsburna eller har nedsatt syn.

Norrbotten ligger i nästan alla frågekategorier på eller över det nationella snittet. Endast betyget för beställning ligger under nationellt snitt, och då endast marginellt.

Andelen resenärer som kom fram i tid enligt branschens definition på försening (max 5 minuter sen) är 96 procent, både för Norrbotten och nationellt snitt.

NKI FÄRDTJÄNST 2021	Sammanfattande nöjdhet	Intryck av beställning	Rimlig väntetid i telefon	Bemötande vid beställning	Förarens bemötande
Norrbotten	94%	91%	94%	94%	94%
Nationellt snitt	92%	92%	94%	94%	92%

Även majoriteten av sjukresenärerna är överlag mycket nöjda med sina resor 2021 och NKI (nöjd kundindex) har ökat sen föregående år.

Norrbotten ligger i nästan alla frågekategorier över det nationella snittet.

Andelen sjukresenärer som kom fram i tid, enligt branschens definition på försening (max 5 minuter sen) är 96 procent, både för Norrbotten och nationellt snitt.

Av samtliga sjukresor i Norrbotten är 71 procent 15 kilometer eller kortare. Nationellt snitt för samma sträcka är 55 procent.

NKI SJUKRESOR 2021	Sammanfattande nöjdhet	Intryck av beställning	Rimlig väntetid i telefon	Bemötande vid beställning	Förarens bemötande
Norrbotten	93%	94%	96%	96%	94%
Nationellt snitt	91%	90%	93%	94%	93%



MEDARBETARINDEX

Varje år genomförs en medarbetarundersökning och ett antal pulsundersökningar. Vi mäter tre index, ett för attraktiv arbetsgivare (eNPS), ett för ledarskap och ett för engagemang.

Målet för 2021 var att anställda i högre grad ska känna stolthet och rekommendera företaget vidare som arbetsgivare. Detta mäts genom eNPS (Attraktiv arbetsgivare), där mätetalet skulle nå upp till 10.

Under året har eNPS fluktuerat mellan -18 till 13 men landar för 2021 på -6 och når inte riktigt upp till målet men vi ser en positiv förflyttning sett till 2020 års resultat.



Ett av målen för 2021 var ett förbättrat ledarskap och vi kan i undersökningen se att det upplevda ledarskapet ligger på en fortsatt hög nivå genom att ledarskapsindex uppnår det mätetal vi satt för 2021. Ledarskapsindex har under hela 2021 legat på en stabil nivå, vilket är glädjande att se trots de annorlunda förutsättningarna som varit för både ledare och medarbetare under 2021.



Länstrafiken/RKM är stolta vinnare av Brilliant Awards Employee Experience i kategorin 'Årets förändringsresa'

Engagemanget hos våra medarbetare har varit högt under pandemin, målet för 2021 var att fler skulle anse att det finns en tydlighet i arbetet och känner sig engagerade att göra ett gott jobb och bidra till verksamhetens mål. Detta mäter vi genom engagemangsindex, där målet för mätningen var 80. Det målet nåddes inte, där finns mer arbete att göra gällande måltydlighet och uppföljning men vi är otroligt stolta över att vara det bolag som förbättrat sin medarbetarupplevelse allra mest i Brilliant Awards Employee Experience – kategorin 'Årets förändringsresa'. En utmärkelse som delas ut av undersöknings- och actionplattformen Brilliant Future.

Utmärkelsen tilldelas de företag som gjort den största positiva utvecklingen i sitt medarbetarengagemang mellan 2020 och 2021. Resultatet är helt baserat på vad våra medarbetare faktiskt tycker om oss som arbetsgivare och hur väl vi har lyckats anpassa organisationen efter deras feedback.

Index	eNPS*	Ledarskap	Engagemang
Feb 2021	-18	72	75
Maj 2021	-2	-	77
Sept 2021	13	74	76
Jan 2022	-6	74	74
Mål för 2021	10	70	80



Bolaget ska ha en god finansiell stabilitet.

Länstrafiken visar ett underskott för 2021 på -3,2 mkr vilket består av underskott för kundservice/ beställningscentralen -3,6 mkr, räntekostnad -0,3 mkr p.g.a. rättelse av moms 2015-2021 och uppskjuten skatt 0,7 mkr.

Bolaget gjorde på egen begäran en fördjupad internkontrollgranskning av flertalet ekonomiska transaktioner med anledning av misstankar om felaktig bokföring och redovisning i bolaget sedan tidigare år som uppdagades under 2020/2021. Det ledde till en utredning av momsbehandlingen på flera av bolagets verksamhetsområden. Denna utredning genomfördes på bolagets uppdrag av skatteexperter inom PWC, Västerås, tillsammans med konsulter från Aspia och bolagets ekonomiavdelning. Utredningen påvisade att bolaget felaktigt har dragit av ingående moms på vissa inköp till verksamheten gällande kostnader i samband med tillhandahållandet av färdtjänst, samt att utgående moms inte har debiterats på fakturor avseende fakturering av tjänster till RKM Norrbotten. Följden har blivit att bolaget under åren 2015–februari 2021 har redovisat felaktiga momsbelopp till Skatteverket och betalat in totalt 11,3 miljoner kronor för lite i moms. Det har korrigerats genom att bolaget på egen begäran har gjort en moms rättelse och betalat in det felaktiga beloppet till Skatteverket i slutet av oktober 2021. För åren 2015–2020 har rättelsen skett via eget kapital, enligt gällande redovisningslagstiftning, totalt ca 10,4 mkr.

För att återställa det egna kapitalet till 10,0 mkr, vilket det bundna aktiekapitalet ligger på, föreslås ett aktieägartillskott från RKM Norrbotten till Länstrafiken på totalt 5,9 mkr.

Driftsbudgeten för Länstrafiken för 2021 var 189,2 mkr samt en korrigerad driftsbidraget från Piteå kommun med ytterligare 0,9 mkr som tillfördes utfallet för 2021 från 2020 års överskott, totalt 190,1 mkr. Utfallet för driftbidraget för 2021 blev 190,1 mkr, så trots pågående pandemi och utmaningar med restriktioner till och från under året kunde budgeten för den allmänna kollektivtrafiken hållas enligt beslutad verksamhetsplan och budget för 2021.

Kundservice/beställningscentralen, visar för andra året i rad ett underskott på 3,6 mkr mot budget. Det med anledning av den befintliga ersättningen, som bygger på en rörlig ersättning per bokad färdtjänstresa och en fast och en rörlig ersättning för sjukresor, inte täcker de fasta och rörliga kostnader som finns för att utföra tjänsten då antalet bokade resor minskat under den pågående pandemin. Översyn av ersättningsmodellen för kundservice/ beställningscentralen och tydliggörande av innehållet av levererade tjänster i avtalen är initerad av RKM direktionen. Dialogmöten är påbörjade med respektive kommun under våren 2022. Avtalen för färdtjänst är tecknade mellan RKM och 13 av länets 14 kommuner. Avtalet gällande sjukresor är tecknat mellan Länstrafiken och Region Norrbotten. Med anledning av att befintliga avtal har en uppsägningstid på 12 månader kan ingen reglering för 2021 ske för beställningscentralens underskott.

Ägaren ser positivt på att bolaget kan använda sina medel som medfinansiering i projekt inom ramen för bolagets kärnverksamhet och på så sätt kan växla upp sina medel med annan finansiering.

Bolaget bedriver tillsammans med Länstrafiken Västerbotten, Din Tur (Västernorrland), Länstrafiken Jämtland, Skellefteåbuss och Luleå Lokaltrafik (LLT) ett gemensamt projekt att utveckla ett gemensamt biljett- och betalsystem, benämnt Projekt Snowracer.

Arbetet med ett gemensamt biljett- och betalsystem startade redan 2016. Under 2020-2021 genomfördes en förstudie till projektet som visade att ersättningen av dagens system bör ske i två etapper.

Etapp 1 – Nytt centralsystem enligt BoB standard samt en ny gemensam resenärsapp.

Etapp 2 – Ersättning av försäljningssystem på buss och ombud, anslutning till nya centralsystemet.

Projektstart för etapp 1 gjordes 2021-02-10. Länstrafiken Norrbotten bidrar med en heltidsresurs i projektet från it-avdelningen, samt löpande resurser enligt behov beroende på vilka delar i projektet som är aktuella. Lansering av den gemensamma resenärsappen planeras till hösten 2022.

Syftet med projektet är att;

- Skapa ett modernare biljett- och betalsystem för kollektivtrafiken i Norrland.
- Öka samverkan men behålla lokal beslutskraft
- Lägre kostnader och högre frihetsgrad att välja tekniska produkter

Bolagets styrelse ska i årsredovisningens förvaltningsberättelse, utöver vad aktiebolagslagen i detta avseende stadgar, redovisa följande:

- om verksamheten bedrivits och utvecklats mot bakgrund av det i bolagsordningen angivna ändamålet med bolagets verksamhet och utförts inom ramen för de kommunala befogenheterna

Bolaget har genom att följa den av direktionen beslutade driftsbudgeten för Länstrafiken Norrbotten och utifrån givna förutsättningar med under året fortsatt stor påverkan av den pågående pandemin bedrivit verksamheten utifrån det i bolagsordningen angivna ändamålet med bolagets verksamhet.

Underskottet för beställningscentralen för den särskilda kollektivtrafiken, som enligt bolagsordningen bör finansieras enligt självkostnads- och lokaliseringsprincipen nås inte under 2021. Anledning är för att de av RKM Norrbotten tecknade avtalen för färdtjänst med 13 av 14 av länets kommuner och avtalet för sjukresor som Länstrafiken har med Region Norrbotten, baseras på en fast ersättning per bokad resa, som inte längre täcker självkostnaden att bedriva beställningscentralen.

Ett förslag till ny ersättningsmodell för kundservice/beställningscentralen tas fram under våren 2022, för diskussion och omförhandling av befintliga avtal under 2022.

Bolaget har genom dialog med medlemmarna i RKM Norrbotten planerat, upphandlat och följt upp den regionala kollektivtrafiken i enlighet med de trafikbeslut som är fattade och utifrån Regionalt Trafikförsörjningsprogram Norrbottens län 2018-2030 som är beslutat 2018-02-27.

Beställningscentralen har jobbat med samordning av samhällsbetalda resor och beställningar av färdtjänst och riksfärdtjänst enligt fattade beslut under året. Pandemin har fortsatt påverkat bolagets möjligheter att jobba med tillväxten av kollektivtrafiken, då restriktioner under året gjort att resandet inom både den allmänna och särskilda kollektivtrafiken varit fortsatt påverkade även under 2021.

Bedömningen är att bolaget har uppfyllt ändamålet enligt bolagsordningen.



Verksamheten

PERSONAL

Långsiktigt hållbar organisation

Vår resa mot en långsiktigt hållbar organisation har pågått under andra halvan av 2021 och fortsätter under 2022. Första steget har varit att rekrytera en ny ekonomichef samt utökning av ekonomiavdelningen med en redovisningsansvarig, som båda påbörjar sina uppdrag under 2022.

Kultur och värderingsarbete

Det framgick tydligt i medarbetarundersökning år 2020 att vi behöver arbeta med företagskulturen på arbetsplatsen för att öka trivsel och känsla av sammanhang och för att nå goda resultat i arbetet. Vi har därför under 2021 påbörjat en resa mot Länstrafiken 2.0, där vi gjort en kartläggning för att få en nulägesbild av vilka områden vi behöver arbeta med.

Vi har arbetat fram en målbild för den önskade kulturen och kommer fortsatt att arbeta med att utveckla kulturen tillsammans med medarbetare och ledare i organisationen, det gör vi genom att genomlysa styrprocesser, rutiner, riktlinjer, policys, vi pratar beteenden och gemensamt om sätt att fokusera på vårt uppdrag och fira och premiera framgångar.

Målbild:

Att bli en av Sveriges bästa arbetsplatser med en sund kultur och rätt kompetens, där vi:

- Är tydliga med vad vi står för och vad vi vill
- Är trygga att ta initiativ, lyfta problem och stå upp för värderingar
- Är respektfulla mot varandra och tar ansvar för vårt bidrag
- Har fokus på uppdraget att leverera kollektivtrafik och service i toppklass

Arbetsmiljö och hälsobild

Det har varit ett omtumlande år i pandemins tecken och vi har lagt mycket fokus på hälsofrämjande aktiviteter som stärker sammanhållning, ökar välmående och skapar utrymme för reflektion och återhämtning hos våra medarbetare. Under pandemin har vi arbetat systematiskt med att minska smittspridning och samtliga medarbetare har getts möjlighet att arbeta hemifrån, vi har inte haft någon smitta kopplat till arbetsplatsen. Sjukfrånvaron ligger fortsatt på 2,51% och vi ser ingen ökad sjukfrånvaro p.g.a. covid-19 under 2021.

MARKNAD OCH KOMMUNIKATION

Länstrafiken har endast genomfört ett par enstaka kommunikationsaktiviteter under året med anledning av pandemin. Kommunikationen har mestadels skett genom sociala medier, hemsida, affischer på bussar och busstationer samt digitala skyltar, och då i informationssyfte.

Länstrafiken har arbetat tillsammans med finansörerna, länets kommuner och Region Norrbotten, för att över tid utveckla kollektivtrafiken till att uppfylla de grundläggande behov som länets invånare och kommuner har. Detta genom att se över hur linjer och turer nyttjas samt hur kostnadstäckningen ser ut på respektive linje. Där dessa kriterier inte uppfyllts har linjer avvecklats allt eftersom. Trafiken som bedrivs idag kan enkelt beskrivas som att den uppfyller de krav som kan ställas på länets kollektivtrafik med de förutsättningar som finns.

Biljettpriser

Biljettpriserna höjdes inte under 2021 utan lämnades oförändrade.

Coronapandemin

Under år 2021 har busstrafiken haft en stor påverkan av pandemin där stora mängder resenärer valt att inte nyttja kollektivtrafiken under långa perioder. Sett över hela året är resandeminskningen cirka -32 procent för samtliga linjer, varav stomlinjerna -38 procent och lokala linjer -43 procent sett till år 2019.

Under året bedrevs undervisning i långa perioder på distans för både gymnasieskolor och universitet, alla som hade möjlighet uppmanades att arbeta hemifrån under hela året och den kommunikation som gick ut både lokalt och nationellt var att välja andra färdssätt såsom bil, cykel eller gång och undvika kollektivtrafiken, framför allt i rusningstid. Samtidigt som resandet varit lägre än normalt har trafikhuvudmännen haft nationella råd och rekommendationer att förhålla sig till, ett av dessa har varit att upprätthålla fullt turutbud i syfte att minska risken för trängsel.

I januari rekommenderades resenärerna för första gången att använda munskydd i kollektivtrafiken under resor klockan 07.00–09.00 och eftermiddag klockan 16.00–18.00. I mars infördes nationella restriktioner, med stöd i den tillfälliga pandemilagen, för den långväga kollektivtrafiken. Detta begränsade antal resenärer ombord på fordonen på de linjer med en linjesträckning över 15 mil, på dessa linjer fick ej fler resenärer än motsvarande 50 procent av bussens kapacitet tas ombord. Länstrafiken tog fram riktlinjer för tillämpningen av denna begränsning, vilken godkändes av tillsynsmyndigheten Länsstyrelsen. Det här gjorde att förstärkningar fick sättas in vid några tillfällen och under en period mer frekvent på kusten. Länstrafiken fick under våren 2021 svara på ett par tillsynsärenden gällande tillämpning av förordningen där Länsstyrelsen begärde in uppgifter.

I slutet av maj infördes skärpta råd och rekommendationer i Norrbotten med anledning av hög smittspridning, dessa gällde under två veckor. I juli upphörde ett antal restriktioner nationellt, de som berörde kollektivtrafiken var rådet om att använda munskydd i rusningstid och begränsningen om antal passagerare på långväga kollektivtrafik. Från den 29 september togs alla rekommendationer rörande att hålla avstånd och undvika trängsel i kollektivtrafiken bort. Även de allmänna råden riktade till kollektivtrafiken om att se till att trafiken kan köras i den omfattning som behövs för att minska risken för trängsel och att informera sina passagerare om hur de kan minska risken för smittspridning. Framdörrarna öppnade stegvis för påstigning fram igen efter att ha varit stängda under året.

Den 8 december infördes nationella råd och rekommendationer för kollektivtrafiken på nytt, där vuxna uppmanas att undvika trängsel i kollektivtrafiken genom att resa utanför rusningstid eller välja andra färdssätt. Resenärerna uppmanas återigen att använda munskydd när trängsel inte kan undvikas. Trafikhuvudmännen uppmanas på nytt att upprätthålla fullt turutbud för att minska risk för trängsel. Under december stängs framdörrarna för påstigning i samråd med entreprenörerna stegvis. I slutet av december infördes skärpta nationella råd och rekommendationer för den långväga kollektivtrafiken där linjer över 15 mil måste säkerställa att alla resenärer har en sittplats så långt det är möjligt.

Upphandlingar

Under året har det skett ett antal upphandlingar av både stom- och lokala linjer. De upphandlingar av stomlinjer som slutförts och tecknats avtal på är linje 21, 44, 53, 54 samt trafiken på sträckan Luleå–Boden där linjerna 23, 28, 29, 30 ingår. Dessa stomlinjer har upphandlats på två år för att dels beakta hur resandet påverkats av pandemin och den förändrade vardagen för flertalet människor, dels för att invänta utfallet av projekt Åkerbär där Länstrafiken deltar. Projektet syftar till att ta fram en ny kollektivtrafikkarta för länet och därigenom öka resandet och minska nettokostnaden totalt sett. Innan projekt Åkerbär startades tecknades avtal för linje 26 som är upphandlad tillsammans med Länstrafiken Västerbotten, det avtalet skrevs på 8 år.

Ett antal lokala linjer i flertalet kommuner har upphandlats under året, i Kalix linje 308, i Övertorneå linjerna 361, 362 och 363. I Jokkmokk och Gällivare är linjerna 47, 94, 402 och 406 respektive 420 och 422 upphandlade. I Kiruna kommun är linjerna 91, 505 och 506 ny upphandlade och i Pajala linje 524. I Luleå är flertalet lokala linjer upphandlade under året, dessa är 224, 225, 226, 227 och 228. I Arjeplog och Arvidsjaur gäller det linjerna 102 och 133. Även linje 910 som går mellan Arjeplog och Arvidsjaur upphandlades och tecknades nytt avtal för.

Upphandlingen av trafiken längs med väg E4 mellan Umeå och Haparanda, som är upphandlad i samarbete med Länstrafiken Västerbotten (upphandlande enhet), tilldelades under slutet av 2020. Denna upphandling har dock överklagats i flertalet instanser och nuvarande trafiklösning har avtalats till utgången av mars 2023. Med anledning av den utdragna upphandlingsprocessen beslutade styrelsen för Länstrafiken Norrbotten och Länstrafiken Västerbotten därför i november 2021 att avbryta den pågående upphandlingsprocessen och göra om den. I början av december inkom dock en begäran av prövning gällande avbrytande beslutet. För att upprätthålla processen och ta steg framåt har prekvalificering och nytt upphandlingsunderlag arbetas fram parallellt under slutet av året för en ny upphandling av Norrlandskusten. Detta har annonserats under tiden Länstrafikbolagen inväntar att beslutet om avbrytande vinner laga kraft eller dom kommer gällande överprövningen av avbrytandebeslutet.

Under året har linje 15 och linje 241 avvecklats enligt beslut i RKM Norrbotten direktion till följd av låg kostnadstäckningsgrad och lågt resande.

År 2021 har upphandling av samhällsbetalda transporter gjorts i Arjeplog, Gällivare och Piteå. Avtal med trafikstart 2022-01-01 har tecknats i samtliga av dessa kommuner.

Taxi har en viktig roll

Taxiföretagen har en viktig roll för länets trafikförsörjning och Länstrafiken upphandlar trafikuppdrag för ca 140 mkr per år från länets taxiföretag. Uppdraget innefattar sjukresor, färdtjänst, efterfrågestyrda linjer samt busstaxi.

Norrbottens taxiföretag har hög flexibilitet och håller en hög kvalitet i sin verksamhet. Det syns inte minst i resultatet av en riksomfattande kvalitetsmätning för anropsstörd trafik där de norrbottniska taxiföretagen får bland de bästa betygen i landet. Dock har flera taxitransportörer haft problem med både fordons- och chaufförsbrist när återstarten av resor skett under hösten då de under den pågående pandemin har försökt parera fordonsflottan efter volymen resor, vilket tidvis har drabbat resenärerna med förseningar.

Trafik över riksgrensarna

Förbindelser med Norge:

Länstrafiken har under 2021 bedrivit upphandlad busslinjetrafik på sträckan Narvik–Kiruna genom avtalet för linje 91, trafiken har dock ej gått över landsgränsen stora delar av året p.g.a. pandemin. Trafiken bedrivs när anläggningarna har öppet och anpassas till turistverksamhet under vårvinter och sommar.

Trafiken styrs i övrigt av ankommande och avgående flyg på Kiruna flygplats. På uppdrag av Trafikverket och Norrtåg har även buss ersatt tåg under samma period (se Karven sid 9).

Nytt avtal för linje 91 tecknades under våren 2021, i det nya avtalet går linjen endast mellan Kiruna och Riksgränsen, det innebär att trafiken till Narvik upphör när det nya avtalet träder i kraft.

Samarbete Länstrafiken – Region Norrbotten – kommunerna

I viss mån har samråd genomförts med kommunerna och Region Norrbotten avseende trafikutbud, löpande drift, kommande trafikupphandlingar, aktuella projekt samt redovisning av trafikekonomi. Samråden behöver öka i antal och en regularitet vilken är anpassad till respektive parts budgetprocesser. Avsikten är att åtgärda detta under 2022 där vissa steg tagits under 2021.

KUNDSERVICE

Länstrafikens kundservice arbetar i huvudsak med beställningsmottagning, samordning och administration av anropsstyrd trafik. Trafiken består till största delen av länets sjukresor och färdtjänst i samtliga av länets kommuner förutom Bodens kommun. En mindre del av den anropsstyrda trafiken avser efterfrågestyrda linjer. Avdelningen arbetar även med trafikupplysning och fungerar som växel för Länstrafiken och RKM samt har ansvar för hantering av kundärenden och förseningsersättningar som avser den allmänna kollektivtrafiken.

Kundservice hanterar normalt nära 400 000 samtal per år men pandemin har lett till att samtalsmängden år 2021 ligger 17% lägre än normalåret 2019. Även antal beställda resor har påverkats av pandemin och ligger för år 2021 11% lägre än 2019. Kundservice har under hösten och vintern haft problem att klara nödvändig bemanning då det varit hög frånvaro på grund av sjukdom och vab.

Årets sista månader har präglats av hög arbetsbelastning även med anledning av fordons- och chaufförsbrist hos flera taxitransportörer och brist på chaufförer på grund av pandemin hos bussentreprenörer, vilket har lett till flera samtal från kunder med anledning av förseningar och missade resor. Det i sin tur har ökat administrationen kring kundsynpunkter, återbetalningar av biljetter och ombokningar av resor. Fokus framåt blir att säkerställa att entreprenörerna håller kvaliteten enligt avtal och tätare uppföljning och avtalskontroll med vitesföreläggande kommer ske både inom allmänna och särskilda kollektivtrafiken för att säkerställa kvaliteten för våra resenärer.

Verksamheten håller i övrigt en stabil, jämn och hög kvalitetsnivå trots arbetets komplexa karaktär med många regelverk, stort antal resor och ett geografiskt område som omfattar halva Sverige. På avdelningen pågår ett kontinuerligt förbättringsarbete för att höja kompetens och kvalité.

SJUKRESOR

Inom sjukresor sker ett nära samarbete med Region Norrbotten där löpande avstämning skett under året. Samarbetet har historiskt bl. a. lett till att tre av Länstrafikens linjer är utnämnda till komfortbussar och att dessa ska vara bemannade med värdar som kan hjälpa sjukresenärer. Komfortbussarna är bokningsbara och resenären åker med utan kostnad. Pandemin har inneburit begränsad service på två av tre komfortbussar då de bemannas av värdar från Röda Korset, vilka i huvudsak tillhör riskgrupp för covid-19 och därmed inte har bemannat bussarna.

Pandemin har sedan 2020 haft en stor påverkan på volymen sjukresor med taxi och specialfordon. En viss återhämtning har skett under 2021 där volymen för året ligger ca 24% lägre än normalåret 2019. Under pandemin har Region Norrbotten beslutat om tillfälligt avsteg från ordinarie regelverk för sjukresor vilket bl. a. inneburit en begränsade möjligheter att samordna sjukresor samt att vissa patientgrupper som normalt hänvisas till komfortbuss vid resa till Norrlands universitetssjukhus i Umeå istället får åka taxi utan särskild prövning. Lägre volymer och tillfälliga avsteg från regelverk för sjukresor har lett till ökade kostnader för sjukresorna.

Nedanstående tabell visar resande och kostnadsutveckling för sjukresor beställda via Länstrafikens kundservice.

SJUKRESOR för personer folkbokförda i Norrbotten					
Taxi, spec, sjuktransportbil	2017	2018	2019	2020	2021
Antal (tusental)	170,8	180,3	186,9	136,1	141,9
Kostnad (mkr)	83,5	88,9	94,8	84,5	91,5
Samordning	46,1%	44,5%	44,4%	34,8%	33,1%

Tjänsteresor, godstransporter samt sjukresor för personer från annat län/land är inte redovisade i ovanstående tabell.

FÄRDTJÄNST

Under 2021 hanterade RKM/Länstrafiken färdtjänst- och riksfärdtjänstresor i 13 av länets kommuner. Ny färdtjänstkommun från 1 januari 2021 är Piteå kommun. RKM som ansvarar för själva myndighetsutövningen och Länstrafiken ansvarar för beställningsmottagning och planering av resor. Huvuddelen av resorna sker inom respektive kommun.

Rådande pandemi har även under 2021 haft stor påverkan på volymen färdtjänstresor och trots tillkommande volymer för Piteå kommun så utfördes det ca 8% färre resor än 2019. Lägre volymer och begränsad samordning för att minska risken för smittspridning har varit kostnadsdrivande och inneburen en ökad kostnad för resorna.

Färdtjänst-, riksfärdtjänst- samt övriga kommunala resor					
Beställningar	2017	2018	2019	2020	2021
Antal (tusental)	174,9	176,1	180,1	115,7	164,9
Kostnad (mkr)	33,2	33,6	33	22	34,6
Samordning	31,3%	29,4%	27,7%	17,0%	20,5%

Den trafik som Länstrafiken bedriver är bolagets enskilt största miljöpåverkan. Övrig miljöpåverkan från verksamheten är relativt liten i förhållande till trafikverksamheten men är för den skull inte försumbar.

Miljöarbetet omfattar i huvudsak två delar:

- Den ordinarie verksamheten, dvs. att utveckla kollektivtrafiken så att vi ökar våra marknadsandelar och får fler att välja bussen istället för bilen, och på så sätt bidra till en bättre miljö och ett mer hållbart samhälle.
- Genom våra upphandlingar av ny trafik ställer vi krav på teknisk utveckling av fordon, motorer och bränsle för att vara så miljövänliga som möjligt utifrån den infrastruktur som finns att tillgå.

Busstrafiken

Den största miljöpåverkan från företagets verksamhet består av de emissioner som busstrafiken genererar. Vagnparken har en genomsnittlig fordonsålder på 8,3 år. Antalet fordon i linjetrafiken uppgår till totalt 223 bussar, vi har även 6 st personbilar.

Norrlandskusten använder biodrivmedel och det drivmedlen som nyttjas är RME/HVO. Båda är helt förnybara och giftfria. HVO är bättre anpassat för vårt nordiska klimat, klarar en temperatur på -34 grader, ger låga emissioner och en växthusbesparing på upp till 90%. Detta drivmedel nyttjas vinterhalvåret. RME framställs av rapsolja och har betydligt lägre emissionsvärden än fossil diesel, RME ger en växthusbesparing på upp till 66%. Från december 2021 kör även linje 26 på RME/HVO.

Under år 2021 uppgick andelen fordonskilometer med förnybart drivmedel till 35,5%*.

**Mätmetoden är ändrad från år 2021 och framåt, värdet för den procentuella inblandningen förnybart i diesel MK1 är förändrad. Tidigare har fem procent inblandning av RME rapporterats men från år 2021 anges den procentuella inblandningen förnybart enligt reduktionsplikten.*

BUSSGODS I NORR AB

Bussgods i Norr AB ägs av Länstrafiken Norrbotten till 33% och Länstrafiken Västerbotten till 67%. Bolaget har under 2021 jobbat med övertagandet av bussgodsverksamheten i Norrbotten. Intäktsutvecklingen i bolaget har varit positivt och skapat goda tillväxtpotentialer för verksamheten. Under 2021 har bolaget haft stora utmaningar med att anpassa avtal- och personalfrågor och koordinerat resurserna effektivt för att kunna skapa framtida förutsättningar för ett gemensamt effektivt bussgodsbolag med betydligt större marknad att agera på. Utfallet för bolaget 2021 är ett positivt resultat på 2,1 mkr vilket innebär ett positivt resultat jämfört mot budgeten på 0,2 mkr. I årets resultat ingår en ersättning till ägarna på 5,7 mkr, varav Norrbottens del uppgår till 2,2 mkr.



FRAMTIDA UTVECKLING

Under sista delen av 2021 ökar index och priset på drivmedel, ökningen fortsätter även inledningsvis under 2022 och prognosen är att ökningen kommer fortsätta. Det är svårt att anta hur utvecklingen kommer ske men ett antagande, och arbetshypotesen, för kommande år är att dieseln kommer nå 25 kronor per liter under 2023. Även HVO möts av kraftigt stigande priser i början av 2022, denna ökning bedöms även den fortgå under året. Kostnadsökningen på drivmedel slår hårt på trafik kostnaderna då det handlar om stora avtalssummor som indexerats fyra gånger per år. Budgeten för 2022 beräknades och beslutade före nya beslut om reduktionsplikt kom, vilket innebar att en genomsnittlig kostnadsökning för trafiken bedömdes till 2,5%. En indexökning på 1% ger ca 3 mkr i ökade kostnader, en genomsnittlig ökning av indexen på 5% för 2022 ger ökade kostnader på ca 15 mkr.

Under de sista två åren har resandet varit reducerat med anledning av pandemin. Det är svårt att gissa hur återgången till kollektivtrafiken kommer ske framöver, då den dels beror på hur pandemin fortsatt utvecklas, om nya råd och restriktioner kommer behövas och om resenärerna har hittat andra former för jobb och resor. Resandevolymer bedöms dock fortsatt ligga under nivån för det sista normalåret 2019, arbetshypotesen är att det kommer vara tio procent lägre än 2019.

Länstrafiken deltar som nämnt ovan i projekt ÅKERbär, vilket drivs av RKM i Norrbotten. I detta projekt deltar Länstrafiken som en av flertalet aktörer, bland de andra återfinns exempelvis länets kommuner och tätortstrafiker. Projektet syftar till att skapa en sammanhållen och effektiv kollektivtrafik i länet genom att kartlägga samtliga aktörer och ta ett helhetsgrepp vad gäller bland annat trafikutbud och linjesträckningar. Målet för projektet är att öka resandet och minska nettokostnaden. Utfallet av projektet kommer att påverka framtida upphandlingar hos Länstrafiken under de närmsta åren. Det är ett antal stomlinjer vilka är aktuella för upphandling under 2022 eftersom avtalet löper ut och trafikstart är december 2023. Enligt den interna upphandlingsplanen Länstrafiken jobbar efter planeras dessa linjer ha ett tilldelat kontrakt redan under hösten. Denna planering kommer mest troligt att revideras för att stämma överens med presentationen av utfallet i ÅKERbär och hur den framtida kollektivtrafiken kommer att se ut i Norrbotten.

Översyn av ersättningsmodellen för kundservice/ beställningscentralen och tydliggörande av innehållet av levererade tjänster i avtalen kommer genomföras under 2022. Dialogmöten är påbörjade med respektive kommun under våren 2022. Avtalen för färdtjänst är tecknade mellan RKM och 13 av länets 14 kommuner. Avtalet gällande sjukresor är tecknat mellan Länstrafiken och Region Norrbotten. Uppdraget blir att tillsammans säkerställa att vi genomför rätt tjänster till rätt kostnader, så vi kan fortsätta jobba för en kollektivtrafik med hög kvalitet och samtidigt vara kostnadseffektiva.

Fokus framåt blir att fortsätta jobba tillsammans med våra medarbetare för att bidra till en hållbar kollektivtrafik för Norrbotten, med en service i toppklass och där vi har roligt på jobbet tillsammans!

Förväntad framtida utveckling samt väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

FLERÅRSÖVERSIKT (MSEK)	2021	2020	2019	2018	2017
Finansieringsbidrag, mkr	190	183	188	160	156
Persontrafiksintäkter, mkr	119	118	142	144	145
Fraktintäkter, mkr	0	9	1	1	9
Trafikkostnader, mkr	461	436	460	552	434
Antal anställda	46	51	47	47	46

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

	2021-12-31
balanserad vinst	3 260 147
årets förlust	-3 260 147
	0
Någon vinst eller förlust finns ej att disponera	
I ny räkning överföres	0

Företagets resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkning samt kassaflödesanalys med noter.

Resultaträkning

	Not	2021-01-01 -2021-12-31	2020-01-01 -2020-12-31
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning	3	479 202	460 050
Övriga rörelseintäkter	4	18 424	18 288
		497 626	478 338
Rörelsens kostnader			
Trafikkostnader		-461 172	-436 539
Övriga externa kostnader	5, 6	-11 796	-16 384
Personalkostnader	7	-27 374	-27 961
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar		-955	-2 325
Övriga rörelsekostnader		0	-547
		-501 297	-483 756
Rörelseresultat		-3 671	-5 418
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter		0	4
Räntekostnader		-291	0
		-291	4
Resultat efter finansiella poster		-3 962	-5 414
Resultat före skatt		-3 962	-5 414
Skatt på årets resultat	8, 9	702	50
Årets resultat		-3 260	-5 364

Balansräkning

	Not	2020-12-31	2020-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar			
Pågående projekt för immateriella anläggningstillgångar	10	1 561	0
		1 561	0
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	11	4 245	4 426
Inventarier, verktyg och installationer	12	1 208	1 511
		5 453	5 937
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	13	0	0
Andelar i intresseföretag och gemensamt styrda företag	14, 15	1 652	1 652
Andra långfristiga värdepappersinnehav	16	30	30
Uppskjuten skattefordran	9, 17	521	0
		2 203	1 682
Summa anläggningstillgångar		9 217	7 619
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		8 773	26 827
Fordringar hos koncernföretag	18	10 276	306
Aktuella skattefordringar		512	512
Övriga kortfristiga fordringar		2 436	2 432
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	19	19 021	16 871
		41 018	46 948
Kassa och bank		11 748	19 397
Summa omsättningstillgångar		52 766	66 345
SUMMA TILLGÅNGAR		61 983	73 964

Balansräkning

	Not	2021-12-31	2020-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	20, 21		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		10 000	10 000
Reservfond		0	20 000
		10 000	30 000
Fritt eget kapital			
Balanserad vinst eller förlust		3 260	-17 279
Årets resultat		-3 260	-5 364
		0	-22 643
Summa eget kapital		10 000	7 357
Avsättningar			
Uppskjuten skatteskuld	9, 22	0	181
Övriga avsättningar	23	148	617
Summa avsättningar		148	798
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		27 946	22 494
Skulder till koncernföretag	24	0	0
Övriga kortfristiga skulder		629	10 928
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	25	23 260	32 387
Summa kortfristiga skulder		51 835	65 809
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		61 983	73 964

Rapport över förändringar i eget kapital

	Aktiekapital	Reservfond	Balanserat resultat	Summa eget kapital
Ingående eget kapital 2020-01-01	10 000	20 000	-17 517	12 483
Fusionsresultat			238	238
Årets resultat			-5 364	-5 364
Utgående eget kapital 2020-12-31	10 000	20 000	-22 643	7 357
Aktieägartillskott			5 904	5 904
Årets resultat			-3 260	-3 260
lanspråktagande av reservfond		-20 000	20 000	0
Utgående eget kapital 2021-12-31	10 000	0	0	10 000

Aktiekapitalet består av 10 000 aktier med kvotvärde 1 000 kr.

Rättelse av fel har påverkat följande poster:

Balanserat resultat 2020-01-01 har justerats från 9 290 tkr till 17 517 tkr p.g.a. rättelser 2015–2019. Årets resultat 2020 har justerats negativt med 2 184 tkr. Se redovisningsprinciperna för mer information om vad rättelse av fel avser.

Kassaflödesanalys

	Not	2021-01-01 -2021-12-31	2020-01-01 -2020-12-31
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		-3 962	-5 414
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	26	245	84
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		-3 717	-5 330
Kassaflöde från förändring av rörelsekapitalet			
Förändring av kundfordringar		18 054	-17 494
Förändring av kortfristiga fordringar		-6 219	35 944
Förändring av leverantörsskulder		5 452	-12 015
Förändring av kortfristiga skulder		-19 428	-65 724
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-5 858	-64 619
Investeringsverksamheten			
Investeringar i immateriella anläggningstillgångar		-1 561	0
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-685	-516
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		455	0
Investeringar i intressebolag		0	-1 652
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-1 791	-2 168
Årets kassaflöde		-7 649	-66 787
Likvida medel vid årets början			
Likvida medel vid årets början	27	19 397	86 184
Likvida medel vid årets slut	27	11 748	19 397

Noter

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Allmänna upplysningsar

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3). Redovisningsprinciperna är oförändrade jämfört med föregående år.

Tillgångar, avsättningar och skulder har värderats till anskaffningsvärden om inget annat anges nedan.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar [Alt. med tillägg för uppskrivningar.] I anskaffningsvärdet ingår förutom inköpspriset även utgifter som är direkt hänförliga till förvärvet.

Tillkommande utgifter

Tillkommande utgifter som uppfyller tillgångskriteriet räknas in i tillgångens redovisade värde. Utgifter för löpande underhåll och reparationer redovisas som kostnader när de uppkommer.

För byggnader har skillnaden i förbrukningen av betydande komponenter bedömts vara väsentlig. Dessa tillgångar har därför delats upp i komponenter vilka skrivs av separat.

Avskrivningar

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

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	5–20 år
- Inre ytskikt / hyresgästanspassningarr	10 år

Nedskrivningar - materiella anläggningstillgångar samt andelar i koncernföretag

Vid varje balansdag bedöms om det finns någon indikation på att en tillgångs värde är lägre än dess redovisade värde. Om en sådan indikation finns, beräknas tillgångens återvinningsvärde. Återvinningsvärdet är det högsta av verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader och nyttjandevärde. Vid beräkning av nyttjandevärdet beräknas nuvärdet av de framtida kassaflöden som tillgången väntas ge upphov till i den löpande verksamheten samt när den avyttras eller utrangeras. Den

diskonteringsränta som används är före skatt och återspeglar marknadsmässiga bedömningar av pengars tidsvärde och de risker som avser tillgången. En tidigare nedskrivning återförs endast om de skäl som låg till grund för beräkningen av återvinningsvärdet vid den senaste nedskrivningen har förändrats.

Leasing

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

Finansiella tillgångar och skulder

Finansiella tillgångar och skulder redovisas i enlighet med kapitel 11 (Finansiella instrument värderade utifrån anskaffningsvärdet) i BFNAR 2012:1.

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.

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.

Skatt

Skatt på årets resultat i resultaträkningen består av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Aktuell skatt är inkomstskatt för innevarande räkenskapsår som avser årets skattepliktiga resultat och den del av tidigare räkenskapsårs inkomstskatt som ännu inte har redovisats. Uppskjuten skatt är inkomstskatt för skattepliktigt resultat avseende framtida räkenskapsår till följd av tidigare transaktioner eller händelser.

Uppskjuten skatteskuld redovisas för alla skattepliktiga temporära skillnader. Uppskjuten skattefordran redovisas för avdragsgilla temporära skillnader och för möjligheten att i framtiden använda skattemässiga underskottsavdrag. Värderingen baseras på hur det redovisade värdet för motsvarande tillgång eller skuld förväntas återvinnas respektive regleras. Beloppen baseras på de skattesatser och skatteregler som är beslutade per balansdagen och har inte nuvärdeberäknats.

Uppskjutna skattefordringar har värderats till högst det belopp som sannolikt kommer att återvinnas baserat på innevarande och framtida skattepliktiga resultat. Värderingen omprövas varje balansdag.

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.

Eventualförpliktelser

En eventualförpliktelse är:

- En möjlig förpliktelse som till följd av inträffade händelser och vars förekomst endast kommer att bekräftas av en eller flera osäkra framtida händelser, som inte helt ligger inom företagets kontroll, inträffar eller uteblir, eller
- En befintlig förpliktelse till följd av inträffade händelser, men som inte redovisas som skuld eller avsättning eftersom det inte är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen eller förpliktelsens storlek inte kan beräknas med tillräcklig tillförlitlighet.

Eventualförpliktelser är en sammanfattande beteckning för sådana garantier, ekonomiska åtaganden och eventuella förpliktelser som inte tas upp i balansräkningen.

Intäkter

Det inflöde av ekonomiska fördelar som företaget erhållit eller kommer att erhålla för egen räkning redovisas som intäkt. Intäkter värderas till verkliga värdet av det som erhållits eller kommer att erhållas, med avdrag för rabatter.

Ränta och utdelning

Intäkt redovisas när de ekonomiska fördelarna som är förknippade med transaktionen sannolikt kommer att tillfalla företaget samt när inkomsten kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Utdelning redovisas när ägarens rätt att erhålla betalningen har säkerställts.

Offentliga bidrag

Ett offentligt bidrag som inte är förknippat med krav på framtida prestation redovisas som intäkt när villkoren för att få bidraget uppfyllts. Ett offentligt bidrag som är förenat med krav på framtida prestation redovisas som intäkt när prestationen utförs. Om bidraget har tagits emot innan villkoren för att redovisa det som intäkt har uppfyllts, redovisas bidraget som en skuld.

Redovisning av bidrag relaterade till anläggningstillgångar

Offentliga bidrag relaterade till tillgångar redovisas i balansräkningen genom att bidraget reducerar tillgångens redovisade värde.

Andelar i dotterföretag, intresseföretag och gemensamt styrda företag

Andelar i dotterföretag, intresseföretag och gemensamt styrda företag redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade nedskrivningar.

Koncernbidrag och aktieägartillskott

Koncernbidrag som erhållits/lämnats redovisas som en bokslutsdisposition i resultaträkningen. Det erhållna/lämnade koncernbidraget har påverkat företagets aktuella skatt.

Kassaflödesanalys

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

Rättelser av fel

Rättelse av fel har skett avseende moms för åren 2015–2020 samt för avskrivningar avseende åren 2018–2020. Se sammanställning nedan för vad rättelsen består av respektive år.

År	Moms	Avskrivningar
2015	- 209 164 kr	
2016	- 459 714 kr	
2017	- 2 436 456 kr	- 21 847 kr
2018	- 2 493 820 kr	3 496 kr
2019	- 2 685 756 kr	- 39 156 kr
2020	- 2 231 044 kr	- 47 027 kr

Totalt belopp avseende rättelse av fel som har påverkar balanserat resultat uppgår till 10 411 420 kr och påverkar det egna kapitalet.

2020 års resultat har påverkats via ökade trafik kostnader (2 231 044 kr) och minskade avskrivningar (47 027 kr) vilket får en negativ effekt på årets resultat om 2 184 017 kr.

I balansräkningen har byggnad och mark ökat (104 534 kr) liksom övriga skulder (10 515 954 kr). Det egna kapitalet har justerats via den ingående balanserade vinsten som har påverkats negativt (8 227 403 kr) för rättelserna 2015-2019 samt effekten på resultatet 2020 som var negativ (2 184 017 kr).

Det här har även påverkat kassaflödesanalysen 2020 genom att resultat efter finansiella poster har påverkats negativt (2 184 017 kr) samtidigt som justering för poster som inte ingår i kassaflödet har minskat genom justerade avskrivningar (47 017 kr). Momsrättelsen har i sin tur påverkat förändringen av övriga rörelseskulder då justering av posten ej har skett med likvida medel (2 231 044 kr).

Not 2 Uppskattningar och bedömningar

Länstrafiken Norrbotten gör uppskattningar och bedömningar om framtiden. De uppskattningar för redovisningsändamål som blir följden av dessa kommer, definitionsmässigt, sällan att motsvara det verkliga resultatet. Det finns inga uppskattningar som innebär en betydande risk för väsentliga justeringar i redovisade värden för tillgångar och skulder under nästkommande år.

Not 3 Nettoomsättningens fördelning

Nettoomsättningen per rörelsegren	2021	2020
Finansieringsbidrag regioner och kommuner	190 054	179 816
Intäkter tjänster	10 738	11 638
Intäkter Trafikverket	13 933	17 230
Intäkter personbefordran	118 628	118 318
Intäkter serviceresor	139 906	121 394
Intäkter godsbefordran	5 943	11 655
	479 202	460 051

Not 4 Övriga rörelseintäkter

	2021	2020
Ersättning förlorade biljettintäkter på grund av covid-19	12 021	13 781
Övriga bidrag från Trafikverket	1 446	2 369
Hysesintäkter	493	665
Övriga poster	4 464	1 473
	18 424	18 288

Not 5 Operationell leasing

Årets leasingkostnader avseende leasingavtal, uppgår till 1 297 tkr (1 341 tkr).

Framtida leasingavgifter, för icke uppsägningsbara leasingavtal, förfaller till betalning enligt följande:

	2021	2020
Inom ett år	1 520	1 225
Senare än ett år men inom fem år	1 618	2 332
Senare än fem år	0	0
	3 138	3 557

Not 6 Arvode till revisorer

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föränsas av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter.

	2021	2020
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB		
Revisionsuppdrag	205	350
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	107	0
Skatterådgivning	228	489
	540	839

Not 7 Anställda och personalkostnader

Medelantalet anställda	2021	2020
Kvinnor	32	37
Män	14	14
	46	51
Löner och andra ersättningar	2021	2020
Styrelse och verkställande direktör	1 080	779
Övriga anställda	17 020	18 610
	18 100	19 389
Sociala kostnader	2021	2020
Pensionskostnader för styrelse och verkställande direktör	423	239
Pensionskostnader för övriga anställda	1 582	1 794
Övriga sociala avgifter enligt lag och avtal	5 505	5 073
	7 510	7 106
Totala löner, ersättningar, sociala kostnader och pensionskostnader	25 610	26 495

Könsfördelning bland ledande befattningshavare	2021	2020
Andel kvinnor i styrelsen	40%	29%
Andel män i styrelsen	60%	71%
Andel kvinnor bland övriga ledande befattningshavare	100%	83%
Andel män bland övriga ledande befattningshavare	0%	17%

Not 8 Aktuell och uppskjuten skatt

	2021	2020
Skatt på årets resultat		
Aktuell skatt		0
Uppskjuten skatt	702	50
Totalt redovisad skatt	702	50

	2021		2020	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Redovisat resultat före skatt		-3 962		-3 230
Skatt enligt gällande skattesats	20,60	816	21,40	691
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader		-147		-439
Skatteeffekt av ej skattepliktiga intäkter		275		1 652
Underskottsavdrag vars skattevärde ej redovisas som tillgång		-3 081		-1 855
Under året utnyttjande av tidigare års underskottsavdrag vars skattevärde ej redovisats som tillgång				0
Övrigt		2 137		
Totalt redovisad skatt	0,00	0	1,55	50

Not 9 Uppskjuten skatt på temporära skillnader

Uppskjuten skatt på temporära skillnader			
2021			
	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld	Netto
Byggnader och mark	521	0	521
	521	0	521
2020			
	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld	Netto
Byggnader och mark	0	-181	-181
	0	-181	-181
Förändring av uppskjuten skatt			
	Belopp vid årets ingång	Redovisas i resultaträk.	Belopp vid årets utgång
Byggnader och mark	-181	702	521
	-181	702	521

Not 10 Pågående projekt för immateriella anläggningstillgångar

	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	0	0
Inköp	1 561	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	1 561	0
Utgående redovisat värde	1 561	0

Not 11 Byggnader och mark

	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	11 092	7 677
Tillkommande via fusion	0	3 415
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	11 092	11 092
Ingående avskrivningar	-5 200	-3 067
Tillkommande via fusion	0	-1 843
Årets avskrivningar	-181	-232
Rättelse av tidigare års avskrivningar mot eget kapital	0	47
Utgående ackumulerade avskrivningar	-5 381	-5 095
Ingående nedskrivningar	-1 571	0
Tillkommande via fusion	0	-1 571
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-1 571	-1 571
Utgående redovisat värde	4 140	4 426

Not 12 Inventarier, verktyg och installationer

	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	43 205	42 445
Inköp	685	516
Tillkommande via fusion	0	244
Försäljningar/utrangeringar	-214	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	43 676	43 205
Ingående avskrivningar	-41 694	-39 604
Tillkommande via fusion	0	-244
Årets avskrivningar	-774	-1 846
Utgående ackumulerade avskrivningar	-42 468	-41 694
Utgående redovisat värde	1 208	1 511

Not 13 Andelar i koncernföretag

	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	0	350
Förändringar enligt fusion	0	-350
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	0	0
Utgående redovisat värde	0	0

De tidigare helägda dotterbolagen Serviceresor i Norr AB (559042-0492) och Bussgods i Norrbotten AB (556256-4590) fusionerades med Länstrafiken i Norrbotten AB under föregående år. Fusionen har registrerats hos Bolagsverket per 2020-10-29.

Not 14 Andelar i intresseföretag och gemensamt styrda företag

	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	1 652	0
Inköp	0	152
Aktieägartillskott	0	1 500
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	1 652	1 652
Utgående redovisat värde	1 652	1 652

Not 15 Specifikation andelar i intresseföretag och gemensamt styrda företag

Namn	Kapitalandel (%)	Rösträttsandel (%)	Antal andelar	Bokfört värde
Bussgods i Norr AB	33,33	33,33	150	1 652
				1 652

Bussgods i Norr AB,
orgnr: 556036-3284, säte: Umeå

Not 16 Andra långfristiga värdepappersinnehav

	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	30	30
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	30	30
Utgående redovisat värde	30	30

Not 17 Uppskjuten skattefordran

	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	0	0
Under året avsatta belopp	521	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	521	0
Utgående redovisat värde	521	0

Not 18 Fordringar hos koncernföretag

	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	306	2 954
Tillkommande fordringar	9 970	0
Avgående fordringar	0	-2 648
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	10 276	306
Utgående redovisat värde	10 276	306

Not 19 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2021-12-31	2020-12-31
Förutbetalda leverantörsfakturor	3 277	2 970
Upplupna intäkter persontrafik	15 744	13 901
	19 021	16 871

Not 20 Antal aktier och kvotvärde

Namn	Antal aktier	Antal aktier
Antal A-Aktier	10 000	1 000
	10 000	

Not 21 Disposition av vinst eller förlust

Förslag till vinstdisposition

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel:

	2021-12-31
balanserad vinst	3 260
årets förlust	-3 260
	0
Någon vinst eller förlust finns ej att disponera.	
i ny räkning överföres	0

Not 22 Uppskjuten skatteskuld

	2021-12-31	2020-12-31
Belopp vid årets ingång	181	230
Under året återförda belopp	-181	-49
Belopp vid årets utgång	0	181

Den uppskjutna skatteskulden avser temporära skillnader på byggnader.

Not 23 Övriga avsättningar

	2021-12-31	2020-12-31
Ingående redovisat värde	617	0
Tillkommande via fusion	0	749
Avgående avsättningar	-469	-132
	148	617

Avsättningen avser lokalhyra vid nedläggning av verksamhet i Bussgods i Norrbotten AB. Detta bolag har därefter fusionerats med Länstrafiken i Norrbotten AB.

Not 24 Skulder till koncernföretag

	2021-12-31	2020-12-31
Belopp vid årets ingång	0	2 541
Avgående skulder	0	-2 541
	0	0

Not 25 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2021-12-31	2020-12-31
Interima skulder trafikutövare	17 707	13 739
Förutbetalda finansieringsbidrag	0	14 767
Personalkostnader	2 352	2 435
Övriga poster	3 201	1 445
	23 260	32 386

Not 26 Justering för poster som inte ingår i kassaflödet

	2021-12-31	2020-12-31
Avskrivningar	955	2 030
Vinst vid försäljning av anläggningstillgångar	-241	0
Förändring avsättningar	-469	-132
Övertaget värde via fusioner, netto	0	-1 814
	245	84

Not 27 Likvida medel

	2021-12-31	2020-12-31
Likvida medel		
Kassamedel	11 748	19 397
	11 748	19 397

Ovanstående poster har klassificerats som likvida medel med utgångspunkten att:

- De har en obetydlig risk för värdefluktuationer
- De kan lätt omvandlas till kassamedel
- De har en löptid om högst 3 månader från anskaffningstidpunkten

Not 28 Eventualförpliktelser

Det finns inga eventualförpliktelser per 2020 eller 2021.

Not 29 Ställda säkerheter

Det finns inga ställda säkerheter 2020 eller 2021.

Not 30 Uppgifter om moderföretag

Företaget är helägt dotterföretag till Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet (RKM Norrbotten), org nr 222000-2949 med säte i Luleå.

Inköp och försäljning inom koncernen; Av moderbolagets totala inköp och försäljning mätt i kronor avser 0% (0,4%) av inköpen och 0,5% (2,1%) av försäljningen andra företag inom hela den företagsgrupp som företaget tillhör.

Not 31 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut

Under sista delen av 2021 ökar index och priset på drivmedel, ökningen fortsätter även inledningsvis under 2022 och prognosen är att ökningen kommer fortsätta. Återstarten av samhället efter pandemin har inneburit att efterfrågan på drivmedel skenat och kapaciteten har inte hängt med. Kravet på inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel, med anledning av reduktionsplikten har också bidragit till att priserna stigit då det råder birst på råvaran i världen. Utvecklingen av kriget i Ukraina riskerar också bidra till ökade priser och brist på tillgång av drivmedel.

Det är ett antal stomlinjer som är aktuella för upphandling under 2022 med planerad trafikstart december 2023. Enligt den interna upphandlingsplanen Länstrafiken jobbar efter planeras dessa linjer ha ett tilldelat kontrakt redan under hösten. Priserna i kommande upphandlingar kan riskera att stiga kraftigt med anledning av fordonsbrist och brist på drivmedel som i sin tur driver upp indexen. Trafikavtalens indexkorgar består av arbetskraftsindex, drivmedelsindex, KPI, ITPI (nyanskaffning fordon) och Stibor-räntan.

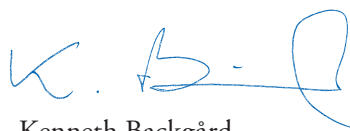
Upphandlingen av Norrlandskusten, som görs tillsammans med Länstrafiken Västerbotten ligger fortsatt under överprövning i Förvaltningsrätten vilket innebär att tilldelning av trafikavtal ännu inte kunnat ske. Det första tilldelningsbeslutet i upphandlingen av ny trafik för Norrlandskusten gjordes 2020-11-12 och har sedan dess överprövats i olika instanser av flera parter. Leveranstiden på fordon är ca 12 månader och bolaget har en dispens på miljözonen i Umeå kommun till 31 mars 2023, vilket gör att det brådskar att få avtalen tecknade och fordon kan beställas.

Översyn av ersättningsmodellen för kundservice/ beställningscentralen och tydliggörande av innehållet av levererade tjänster i avtalen kommer genomföras under 2022. Dialogmöten är påbörjade med respektive kommun under våren 2022. Avtalen för färdtjänst är tecknade mellan RKM och 13 av länets 14 kommuner. Avtalet gällande sjukresor är tecknat mellan Länstrafiken och Region Norrbotten. Uppdraget blir att tillsammans säkerställa att vi genomför rätt tjänster till rätt kostnader, så vi kan fortsätta jobba för en kollektivtrafik med hög kvalitet och samtidigt vara kostnadseffektiva.

Överkalix 2022-04-13



Anders Öberg, ordförande



Kenneth Backgård



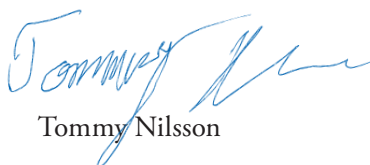
Robert Bernhardsson



Elisabeth Bramfeldt Lestander



Christer Bergdahl



Tommy Nilsson



Helena Ölund



Birgitta Larsson



Fredrik Hansson



Ingela Karlsson, tf verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats 2022-05-06

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB



Conny Erkheikki
Auktoriserad revisor

En god internkontroll innehåller enligt SKR fyra byggstenar.

- En robust organisation (1)
- Riskanalyser som riktar arbetet (2)
- Planerade åtgärder och kontroller (3)
- Uppföljning (4)

Internkontrollplanen för Länstrafiken Norrbotten innehåller identifierade risker i bolaget och risker i omvärlden som kan påverka bolagets möjlighet att nå verksamhetens mål. Riskerna värderas sedan utifrån sannolikheten att risken inträffar och konsekvensen om risken inträffar.

Principen går ut på att bedöma sannolikheten för att det händer (=risk) med poäng 1-4 där 4 är högst sannolikt, och konsekvensen för verksamheten om risken förverkligas där 4 är största och allvarligaste konsekvensen. Siffrorna multipliceras med varandra och 4×4 ger 16 poäng vilket gör att frågan behöver hanteras med topprioritet. För de risker som har ett värde 10 eller högre måste aktiviteter igångsättas för att stärka verksamheten. Dessa risker ingår i internkontrollplanen och dessa aktiviteter beskrivs i vårt separata dokument, Interkontroll Länstrafiken i Norrbotten AB, bilaga till årsredovisningen. Genomförda och planerade åtgärder och kontroller beskrivs i samma plan. I den slutliga uppföljningen för 2021 kvarstår tre risker med ett värde högre än 10, övriga identifierade risker har ett riskvärde lägre än 10 och där vidtagna åtgärder gjort att riskvärdet bedöms betydligt lägre. Fem av de identifierade riskerna har åtgärder kopplade till sig som ännu inte helt är uppfyllda, utan pågår även under 2022.

En uppföljning av internkontrollplanen genomförs tertiälvís av ledningsgruppen i bolaget och revideringar samt uppdaterad status återrapporteras styrelsen i bolaget i tertiälvís till delårsbokslut samt helårsbokslut.

För detaljredovisning av samtliga områden, riskbedömningar, pågående, genomförda och planerade åtgärder, kontrollmoment, ansvarig och datum hänvisas till vårt separata dokument för Internkontroll Länstrafiken i Norrbotten AB, bilaga till årsredovisningen.

Kollektivtrafikbarometern (KollBar)

En nationell kvalitets-, attityd-, och resvaneundersökning för kollektivtrafikbranschen. Syftet är att löpande följa och påverka utvecklingen i attityder samt kollektivtrafikens marknadsandel. 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 för Länstrafiken Norrbotten är 200 per månad.

Barometern för Anropsstyrd trafik (ANBARO)

En rikstäckande kvalitetsundersökning för den anropsstyrda trafiken. Det övergripande målet med undersökningen är att kvalitetssäkra trafiken. Kvalitetsundersökningen görs löpande och varje dag intervjuas två sjukresenärer och tre färdtjänstresenärer per telefon dagen efter genomförd resa. Resultatet mäts på en femgradig skala där betyget 5 och 4 är nöjda, betyget 3 varken nöjd eller missnöjd och betyget 1-2 är missnöjda kunder.

NKI (Nöjd kundindex)

Beräknas genom att ta andelen som satt betyg 4-5 på frågan "Hur nöjd är du som helhet med bolaget" i KollBar och ANBARO.

Kollektivtrafikens marknadsandel

Avser andelen resor med kollektiva färdmedel bland samtliga resor med motordrivna fordon.

eNPS

Mäter medarbetarnas lojalitet i andelen ambassadörer minus andelen kritiker mellan värde -100 och 100.

Kostnadstäckningsgrad

Även benämnt självfinansieringsgrad. Kostnadstäckningsgraden mäter trafikens direkta kostnader och intäkter per linje. Beräknas genom linjens biljettintäkter dividerat med bruttokostnaden för trafiken.



Bilaga 1: Revisionsberättelse

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Länstrafiken i Norrbotten AB för år 2021.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Länstrafiken i Norrbotten ABs finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för Länstrafiken i Norrbotten AB.

Grund för uttalanden

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

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

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

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Länstrafiken i Norrbotten AB för år 2021 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

Grund för uttalanden

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

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

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

Revisorns ansvar

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

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

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvaltningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Luleå den 6 maj 2022

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Conny Erkheikki
Auktoriserad revisor

2021



Länstrafiken i Norrbotten AB
Box 183, 956 23 Överkalix
www.lanstrafikennorrbotten.se