

Årsredovisning 2017

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Förord

Regionala kollektivtrafikmyndigheten har i sin vision uttryckt att "kollektivtrafiken är en självklar del av vardagsresandet i ett hållbart samhälle". För att lyckas med detta behöver vi ständigt effektivisera, förbättra och utveckla kollektivtrafiken utifrån många olika faktorer.

Kollektivtrafiken måste vara jämställd och tillgänglig för alla i samhället. Den måste hänga med i den tekniska utvecklingen som underlättar för resenärer i vardagen. En hållbar kollektivtrafik där vi minskar vårt beroende av fossila bränslen för att år 2030 vara helt fossilfri, är viktiga miljömål för att uppnå en framtida hållbar kollektivtrafik.

Vi behöver också en bra och säker infrastruktur på både järnväg och landsväg. En utbyggnad av Norrbotniabanan och en upprustning av våra europavägar är viktiga delar för tillväxten i Norrbotten och för att kunna erbjuda en arbets- och utbildningspendlingen till en större arbetsmarknadsregion.

Maria Stenberg

Ordf. Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

1. Inledning

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

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

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

2. Direktion

RKM har en direktion med 28 ledamöter, 14 ledamöter från landstinget och 14 ledamöter från kommunerna i länet, samt ersättare. Direktionen har haft 4 direktionsmöte under 2017.

Ordinarie från Region Norrbotten

Maria Stenberg (S), (ordf)
Johannes Sundelin (S)
Anders Öberg (S)
Agneta Lipkin (S)
Glenn Berggård (V)
Elisabeth Bramfeldt (V)
Agneta Granström (MP)
Catarina Ask (MP)
Kenneth Backgård (NS)
Bo Ek (NS)
Johnny Åström (NS)
Dan Ankarholm (NS)
Anders Rönnqvist (M)
Per-Arne Kerttu (C)

Ordinarie från kommun

Britta Flinkfeldt (S), Arjeplog
Peter Rydfjäll (S), Arvidsjaur
Gösta Eriksson (MP), Boden
Lars Alriksson (M), Gällivare
Peter Waara (S), Haparanda
Robert Bernhardsson (S), Jokkmokk
Tommy Nilsson (S), Kalix
Kristina Zakrisson (S), Kiruna
Lenita Ericson (S), (vice ordf), Luleå
Anna Kumpula Kostet (V), Pajala
Helena Stenberg (S), Piteå
Helena Öhlund (S), Älvsbyn
Mikael Larsson (V), Övertorneå
Tomas Mörtberg (C), Övertorneå

3. Arbetsutskott (AU)

Direktionen har ett arbetsutskott (AU) på 9 ledamöter. AU har under verksamhetsåret 2017 träffats och genomfört 6 beredningsmöten.

Ordinarie från Region Norrbotten

Maria Stenberg (S), (ordf)
Anders Öberg (S)
Agneta Granström (MP)
Kenneth Backgård (NS)
Jens Sundström (L)

Ordinarie från kommun

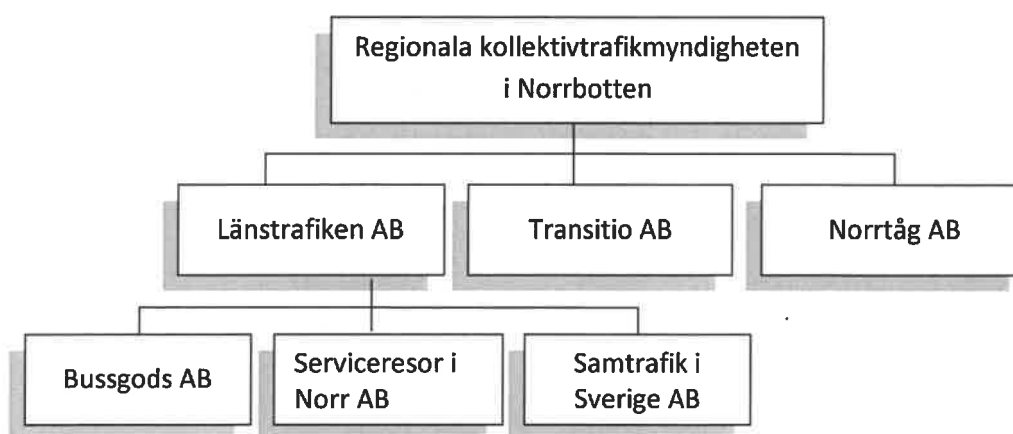
Kristina Zakrisson (S), Kiruna kommun
Lenita Ericson (S), (vice ordf), Luleå kommun
Mikael Larsson (V), Övertorneå kommun
Helena Öhlund (S), Älvsbyns kommun

4. Ändamål och Uppdrag

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

5. Koncern och organisation

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten utgör en koncern med följande organisationsstruktur



6. Sammanställd redovisning koncernföretag bokslut 2017

I bokslut 2017 visar den sammanställda redovisningen av koncernens ett resultat på 0,0 MSEK. De olika verksamheterna visar i princip nollresultat var och en eftersom underskotten täcks enligt överenskommelser. Före underskottstäckning var resultatet sammantaget ca - 22,0 MSEK där de stora resultatpåverkande posterna var höga indexjusteringar (främst för dieselindex), extraordinära kostnader mot Västerbotten och Bussgods underskott. En specifikation av de stora posterna för kostnadsavvikelsena finns under den sammanställda redovisningen. Den extra finansieringen av underskotten fördelas enligt överenskommelser för varje resultatenhet.

Tabellen nedan redovisar de olika delarna och den sammanställda redovisningen utan att ta hänsyn till koncernelimineringarna. I de resultat- och balansräkningarna som finns i slutet av årsredovisningen är de med.

Bokslut för år 2017

Resultaträkning Tkr Koncernen, myndigheten och bolag		RKM	RKM	LTN	BGN	SRN	NT
		Sammanställd Konsolidering	Myndigh 100%	Länstraf 100%	Bussgods 100%	Serviceres 100%	Norrtåg 25%
INTÄKTER	Nettoomsättning	380 126	2 892	292 489	53 914	4 032	107 195
	Statliga bidrag	19 355	0	19 355	0	0	0
	Övriga rörelseintäkter	22 488	27	4 308	173	126	71 415
	Verksamhetens intäkter	421 969	2 919	316 152	54 087	4 158	178 610
	Upplösning negativ Goodwill	0	0	0	0	0	0
KOSTNADER	Trafikkostnader	-519 344	-89	-431 778	-18 177	0	-277 199
	Övriga externa kostnader	-30 120	-2 148	-13 962	-11 972	-1 527	-2 042
	Personalkostnader	-53 846	-6 096	-20 625	-23 286	-2 548	-5 163
	Verksamhetens kostnader	-603 309	-8 333	-466 365	-53 435	-4 075	-284 404
	Avskrivningar	-7 042	-58	-6 110	-721	-81	-289
VERKSAMHETENS NETTOKOSTNADER		-188 383	-5 472	-156 323	-69	2	-106 083
	Bidrag från medlemmarna	188 370	5 444	156 412	0	0	106 057
	Räntenetto	28	-1	-49	69	0	36
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER		16	-29	40	0	2	10
	Koncernbidrag	0	0	0	0	0	0
	Skatter	-45	0	-40	0	-2	-10
ÅRETS RESULTAT		-29	-29	0	0	0	0
Summa Omsättning		610 339	8 363	472 564	54 087	4 158	284 667

Specifikation av de stora kostnadsavvikelserna

Summa resultatavvikelse: **-22 000**

Kommentar

Trafikkostnader:

- Indexjustering	-10 800	Ca 4% över budgeterat värde på 2,5%
- Budgetneddragn Regionen	-3 600	Minskat finansieringsbidrag
- Extraordinärt LTV	-2 400	Kostnader från 2013 -
Bussgods	-4 500	Intäkter under, kostnader över budget
Avskrivning på investeringar	-1 200	Dubbelavskrivn bilj mask, Realtid dyrare

Summa spec **-22 500**

Koncernen budgetavvikelse 2017

	Budget	Utfall	Diff
Intäkter	377 639	377 330	-309
Trafikkostnader	-433 400	-450 044	-16 644
Övriga kostnader	-28 393	-29 609	-1 216
Personalkostnader	-50 602	-52 652	-2 050
Avskrivningar o räntor	-5 088	-7 018	-1 930
Medlemsbidrag	139 844	161 964	22 120
Resultat	0	-29	-29

7. Allmän trafikplikt

Under 2017 har Regional kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten beslutat om allmän trafikplikt för följande:

Lokala busslinjer:

Arjeplogs kommun

Linje 103, 104 och 113

Arjeplogs kommun står för finansiering av linje 103, 104 och 113.

Kalix kommun

Linje 301, 304, 305 och 309.

Kalix kommun står för finansiering av linje 301, 304, 305 och 309.

Överkalix kommun

Linje 342, 343 och 347.

Överkalix kommun står för finansiering av linje 342, 343 och 347.

Kiruna kommun

Linje 501, 502 och 503.

Kiruna kommun står för finansiering av linje 501, 502 och 503.

Haparanda kommun

Linje 320, 321 och 322.

Haparanda kommun står för finansiering av linje 320, 321 och 322.

Pajala kommun

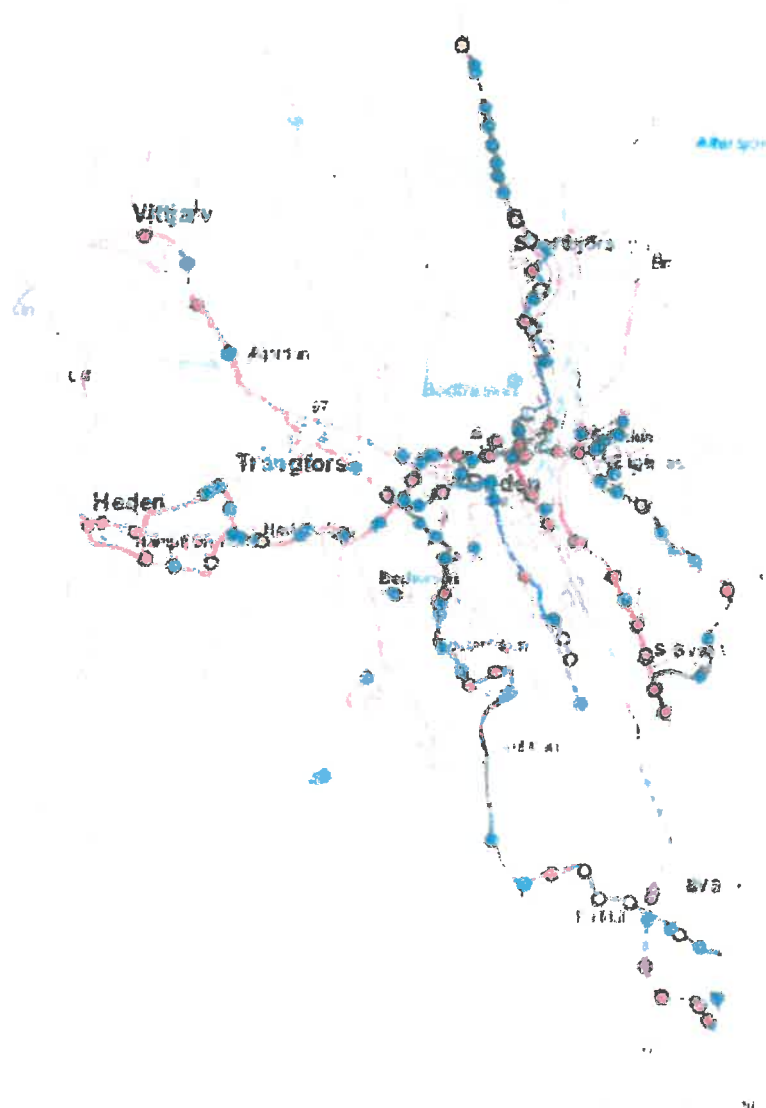
Linje 521 och 525.

Pajala kommun står för finansiering av linje 521 och 525.

Bodens kommun

Lokaltrafik i Bodens kommun enligt kartan nedan.

Bodens kommun står för finansiering av linjer som finns med på kartan.



Tågtrafik

Linje Persontåg, pendeltågstrafik sträckan Luleå-Boden-Kalix-Haparanda, planerad trafikstart tidigast 13 december 2020 (T21).

8. Kommersiell kollektivtrafik

Kommersiella aktörer har i och med inträdet av den lagstiftningen (lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1056)) möjlighet att inom den sk 21-dagars regeln anmäla till den regionala kollektivtrafikmyndigheten att man avser att starta upp kollektivtrafik som inte omfattas av beslut om allmän trafikplikt. Under verksamhetsåret 2017 har en kommersiell aktör lämnat in anmälan om kollektivtrafik. Denna är inom Kiruna kommun, sträckan:

- Kiruna busstation – Kiruna järnvägsstation – Kiruna flygplats - Nikkaluokta.

Trafiken är av periodisk karaktär och går under perioden mars – april 2018 samt juni-september 2018 och servar resenärer som vill ta sig till och från fjällvärden i Norrbotten.

9. Personal

RKM har sedan januari 2016 sex färdtjänsthandläggare, där fyra är stationerade i Luleå och två i Överkalix. Inom RKM finns därutöver en myndighetschef och en kollektivtrafikstrateg stationerad i Luleå.

10. Lokalisering, kansli och administration

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

11. Ekonomi

Myndighetens finansiering av verksamhet och investeringar sker genom driftbidrag från medlemmarna. Under verksamhetsåret 2017 har medlemmarna tillskjutit driftbidrag enligt följande;

Driftbidrag att fakturera medlemmarna
RKM

Budget Driftbidrag tkr	2017	2018	2019
Arjeplog	194	199	203
Arvidsjaur	194	199	203
Boden	194	199	203
Gällivare	194	199	203
Haparanda	194	199	203
Jokkmokk	194	199	203
Kalix	194	199	203
Kiruna	194	199	203
Luleå	194	199	203
Pajala	194	199	203
Piteå	194	199	203
Äivsbyn	194	199	203
Överkalix	194	199	203
Övertorneå	194	199	203
Landstinget	2 722	2 786	2 842
SA	5 444	5 572	5 684

För 2017 har medlemmarna tillskjutit medel för drift av myndighetens verksamhet med 5 444 TSEK, varav investeringar utgör 200 TSEK.

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

12. Trafikförsörjningsprogram

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

Den 1 november 2016 beslutade Direktionen om en revidering och omarbetning av nuvarande trafikförsörjningsprogram (TFP). Den reviderade versionen ska beslutas i Direktionen den 27

februari 2018. Målen som finns i TFP följs årligen upp, några av målen är svåra att mäta, varför en översyn och utveckling av målen är relevant och genomförs i den reviderade versionen av TFP. Tillgänglighet, miljö, färdtjänst och stomlinjenätet är viktiga områden som beaktas i det reviderade programmet. En arbetsgrupp arbetar med TFP:et, vilken består av en representant vardera från Regionala kollektivtrafikmyndigheten, Norrbottens Kommuner, Region Norrbotten, Länstrafiken och Trafikverket. Samråd sker regelbundet med politikerna i AU och Direktionen, kommuner och andra aktörer. Tre samråd har skett under våren / sommaren 2017. Dessa har varit i Övertorneå, Jokkmokk och i Luleå, med möjlighet att delta via Skype. Myndigheter, organisationer, näringslivet, allmänhet, mfl har inbjudits till dessa samråd.

Trafikförsörjningsprogrammet omfattar all kollektivtrafik (väg, spår och sjöfart) inom länet, inom kommuner och den trafik som tillgodoser behov av arbetspendling och annat resande över läns- och landsgräns. Trafikförsörjningsprogrammet (som fastställdes 1 oktober 2012) kan i sin helhet inklusive bilagor laddas ner från www.rkmbd.se.

13. Intern kontroll

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

Analys ska göras över 18 punkter varav fyra har valts ut och analyserats i samband med detta bokslut. Övriga kommer att analyseras vid delårsboksluten T1 2018, T2 2018 och årsbokslutet för 2018.

Punkter för internkontroll som analyserats nu:

- På vilket sätt sker bevakning av omvärldsrisker, d.v.s. förändringar i juridik, ekonomi och teknik?
 - Prenumeration av olika informationskanaler
 - Träffar i nätverk för branschen
 - Deltagande i seminarier
 - Deltagande i utbildningar
 - Möten med revisorer

Väsentlighetsgraden uppskattas till en trea, Kännbart och sannolikheten att det inträffar uppskattas till en etta.

- Hur säkerställer vi att vi följer lagar och föreskrifter?
 - Prenumerationer av olika informationskanaler
 - Utbildningar i samband med nyheter och förändringar
 - Fortbildning av personal
 - Personal- och informationsmöten internt

Väsentlighetsgraden uppskattas till en fyra, Allvarligt och sannolikheten att det inträffar uppskattas till en etta.

- Hur hanteras information som innehåller sekretess
 - Personakter finns i låsbara skåp
 - Datasystemen som hanterar sekretessuppgifter har funktioner för hantering av lösenord och byte av lösenord görs enligt systemleverantörens inställningar.
 - Behörighetsnivåer finns för att enbart ge tillgång till sekretessuppgifter till de som har behov i arbetet
 - PUL- ombud finns (Dataskyddsombud håller på att utbildas inför GDPR).
 - Vår revisionsbyrå PWC bistår som rådgivare i GDPR- arbetet

Väsentlighetsgraden uppskattas till en fyra, Allvarligt och sannolikheten att det inträffar uppskattas till en tvåa.

- Hantering av kassaredovisning inom koncernen?
 - Rutiner för bankning av kontanter finns. Bussgods personal redovisar kassorna och bankar kontanter från försäljning av gods och biljetter.
 - Avstämning av kassor och bankningar görs av administrativ personal på Länstrafiken och Bussgods.
 - Försäljning ombord på bussarna är kontantfri.
 - Bussförarna redovisar enligt fastställd rutin för att rekvisitioner ska komma in som underlag för fakturering
 - Kontanta egenavgifter i Serviceresors fordon (färdtjänst/sjukresor) redovisas enligt rutin vid Kiruna Busstation och följs upp i taxametersystemet.
 - En mindre handkassa på Länstrafikens kontor handhas av Ekonomichefen.

Väsentlighetsgraden uppskattas till en tvåa, Lindrig och sannolikheten att det inträffar uppskattas till en fyra.

14. SAM - Systematiska arbetsmiljöarbetet

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

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

Ett arbete för att förbättra de negativa resultat som framkom i personalens hälsoundersökning som genomfördes under våren/sommaren 2017 har inletts genom att en arbetsgrupp från personalen fått i uppdrag att ta fram förslag på åtgärder.

Skyddsronde har genomförts under början av år 2018.

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

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

Tanken är att en samordnad färdtjänsthantering i länet kommer innebära en mer likformig och rättvis hantering av framförallt tillståndsgivningen där ett gemensamt regelverk ligger till grund

för handläggningen. Vidare kommer det innebära att de samhällsbetalda resorna så som färdtjänst och sjukresor i en allt större utsträckning kommer kunna samordnas och effektiviseras med hjälp av beställningscentralen som finns inom Länstrafiken i Överkalix.

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

I december 2017 har 13 av länets 14 kommuner fattat beslut att överlåta färdtjänsten till RKM. Piteå kommun har fattat beslut om att kunna överlåta under den upphandlade perioden och diskussioner om ett övertagande förs mellan RKM och Piteå kommun. Luleå kommun är den senaste kommun som överlåtit färdtjänsten till RKM, detta genomfördes 1 januari 2016. Diskussioner kommer även att genomföras med Bodens kommun under kommande vår.

Länstrafiken i Norrbotten AB är operativt ansvarig för den allmänna kollektivtrafiken och även den särskilda kollektivtrafiken i Norrbotten och genomför upphandlingar löpande av färdtjänst, sjukresor mm. Under 2017 har inga upphandlingar varit planerade eller genomförts gällande särskild kollektivtrafik .

Den Regionala kollektivtrafikmyndigheten fattade beslut under direktionen 8 december 2015 att bilda ett dotterbolag (Serviceresor i Norr AB) under Länstrafiken i Norrbotten AB för att utföra sjukresor och färdtjänst inom Kiruna kommun. Under 2016 etablerade och byggde Serviceresor i Norr upp sin verksamhet i Kiruna och under 2017 har verksamheten fått stabilitet och bedriver nu en bra verksamhet med fast anställd personal och specialfordon.

16. Färdtjänstråd

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

Färdtjänstrådet har som målsättning att träffas två gånger per år för att diskutera och informera om färdtjänsten, samt ta del av information, förslag och idéer från medverkande intresseorganisationer. Under 2017 har färdtjänstrådet haft två sammankomster.

17. Norrbottens Bussgods

Under våren 2017 har Länstrafiken i Norrbotten AB förvärvat Centrala Buss i Norrbotten AB; s aktier i Bussgods i Norrbotten. Detta innebär att Länstrafiken i Norrbotten AB äger samtliga aktier och är ensam ägare över bolaget.

18. Kollektivtrafikmyndighetens mål

Kollektivtrafikmyndigheten har i det fastställda trafikförsörjningsprogrammet ett antal långsiktiga mål som utgår från lagstiftningen, regeringens transportpolitiska mål. Under verksamhetsåret 2016 och 2017 var ambitionen att försöka finna uppföljningsbara nyckeltal på samtliga fastställda mål.

Nationella transportpolitiska mål

- Vidgade arbetsmarknadsregioner
- Att ta bort flaskhalsar
- Klimateffektiva val
- Bättre tillgänglighet i storstäder
- Väl skött infrastruktur som klarar klimatet
- Trafiksäkerhet
- Väl fungerande reskedjor och transporter
- Ökad samhällsnytta

Det nationella transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktions- och hänsynsmål, fem olika funktionsområden

TILLGÄNGLIGHETSMÅLET

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

Målet följs upp genom att mäta:

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

Nöjdhet allmänhet och kund

Kollektivtrafikbarometern drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik på uppdrag av trafikupphandlande bolag och kollektivtrafikmyndigheter i Sverige. Kollektivtrafikbarometern är en kvalitets- och attitydundersökning i syfte att löpande följa utvecklingen av kundernas nöjdhet och kollektivtrafikens marknadsandel.

Inför år 2017 har ett omtag gjorts på barometerns upplägg i syfte att få en modern och framtidssäkrad undersökning. Flera förändringar har genomförts, bland annat avseende urval, insamlingsmetod, ett flertal nya frågor samt nya deltagare. Kollektivtrafikbarometern riktar sig till allmänheten mellan 15 och 85 år, både de som använder kollektivtrafiken och de som inte gör det. Jämfört med tidigare års barometer har målgruppen utökats till att även omfatta personer i ålder 76 - 85 år.

Många förändringar har genomförts i undersökningen 2017 vilket innebär att det inte med säkerhet går att uttala sig om resultatskillnaderna mot tidigare år beror på faktiska attitydförändringar bland befolkningen eller specifika förändringar som genomförts i undersökningen.

2017 års resultat får ses som basvärden att utgå ifrån inför kommande års undersökningar.

Länstrafiken i Norrbotten och Luleå Lokaltrafik, LLT mäter nöjdheten, se tabellen nedan.

Nöjdhet allmänhet och kund.

År	Länstrafiken i Norrbotten (LTN)	Luleå lokaltrafik (LLT)
2013	57 %*/ 78 %**	75 %*/ 87 %**
2014	53 %*/ 74 %**	76 %*/ 85 %**
2015	54 %*/ 70 %**	74 %*/ 85 %**
2016	50 %*/ 69%**	74 %*/ 83 %**
2017	60 %*/ 64 %**	73 %*/ 75 %**

*Allmänheten (de som reser sällan eller aldrig)

**Kund (de som reser regelbundet)

Andel tillgänglighetsanpassade fordon

Vad gäller andelen tillgänglighetsanpassade fordon har Länstrafiken 64 fordon i nuläget som är tillgänglighetsanpassade. Enligt definitionen är ett tillgänglighetsanpassat fordon utrustat med ramp/lift, rullstolsplats och har audiovisuellt utrop. Länstrafiken har prioriterat rullstolsramp och ramp/lift, 97 % av fordonen i Länstrafikens linjenät har ramp/lift. 92 % har rullstolsplats. 32,6 % av fordonen har audiovisuellt utrop.

LLT uppfyllde kravet på tillgänglighetsanpassade fordon år 2017 med 93 % (år 2016 med 92 %).

Andelen fordon som är tillgänglighetsanpassade.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Piteå
2013	0 %*	0	0	0	0	0	91,8%	0
2014	0 %*	0	0	0	0	0	92,0%	0
2015	0 %*	0	0	0	0	0	93,0 %	0
2016	0 %*	0	0	0	0	0	92,0 %	0
2017	32,6%*	0	0	0	0	0	93,0 %	0

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

Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser

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

Attraktivitetsmålet

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

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

Nöjdhet allmänhet och kund

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

Antal påstigande (exklusive årskort)

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

Antal påstigande totalt per år (inklusive skolkort).

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda (ringlinjen)	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Piteå
2013	2 355 962*	336 032*	396 307*	19 604*	78 287*	358 000*	4 310 908**	384 004*
2014	2 240 197*	336 282 *	376 221*	18 014*	77 500*	372 298*	4 638 000**	358 968*
2015	2 280 685*	406 905*	344 488*	20 959*	76 665*	402 506*	4 757 368**	351 342*
2016	2 356 052*	492 071*	343 234*	20 984*	72 480*	480 223*	5 123 534**	390 492*
2017	2 241 056*	572 229*	324 144*	24 850*	76 800*	487 569*	5 207 000**	407 575*

*Siffror från Länstrafiken

**Siffror från LLT (inklusive skolkort?)

Marknadsandelen totalt

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

År	Marknadsandel totalt i procent Länstrafiken i Norrbotten	Andel kunder av befolkning i procent Länstrafiken i Norrbotten	Marknadsandel totalt i procent Luleå lokaltrafik (LLT)	Andel kunder av befolkning i procent Luleå lokaltrafik (LLT)
2013	6,19	22	18,2	54
2014	6,01	24	21,5	56
2015	5,53	21	19,3	57
2016	6,00	22	20,0	57
2017	8,00	39	29,0	46

Miljömålet

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

- Andel fordonskilometer som drivs med förnybara bränslen
- Fordonens utsläpp (emissioner) totalt och per resa
- Energiförbrukning per resa

Fossila bränslen

Fossila bränslen är till exempel bensin, diesel, naturgas och kol, vilka har under lång tid bildats av gammalt organiskt material som döda växtdelar och små djur på havsbotten/marken som har ombildats till olja, gas och kol. Fossila bränslen skadar miljön och håller på att ta slut. Bensin är det vanligaste drivmedlet för bilar i Sverige. Diesel producerar generellt fler farliga partiklar än bensin och bidrar till ökad växthuseffekt och klimatförändring. Vid jämförelse mellan utsläpp från en dieselmotor och en bensinmotor med katalysator så släpper dieselmotorn ut två till tre gånger mer kolväten (CH), tio till femton gånger mer partiklar samt högre halter kväveoxid (NO_x).

Förnybar energi

Motsatsen till fossila bränslen är förnybar energi, vanligast är etanol (E85, framställs från växter som vete och sockerrör), andra förnybara energier är biogas (framställs ur slam på avloppsreningsverk men även från matavfall, gödsel och andra rötbara organiska rester) och biodiesel. Vanligaste biodieseln är RME (RapsMetylEster framställs av rapsolja och andra estrar från vegetabiliska oljor) men även syntetisk diesel HVO (Hydrotreated Vegetable Oil, växt- och djurfetter) som är till 100 % förnybart och ett alternativ till fossil diesel.

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

Genom att byta ut 100 liter fossil diesel till RME minskar du koldioxidutsläppen med 173 kg.

HVO, tillverkas av slakteriavfall och rapsolja. HVO kan användas som bränsle i alla typer av dieselmotorer (identiskt med fossil diesel). HVO klarar ner till minus 34 grader Celsius. Om en jämförelse görs mellan fossil diesel och HVO har HVO ett lägre utsläpp; partiklar 3 % lägre, NO_x, 9 % lägre, HC 30 % lägre och CO 24 % lägre utsläpp (<https://www.energifabriken.se/branslen/rme>).

Genom att byta ut 100 liter fossil diesel till HVO minskar du koldioxidutsläppen med 252 kg.

Alternativa drivmedel

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

Andel fordon som drivs med förnybara bränslen

All linjetrafik i Norrbotten förutom Norrlandskustens bussar och Bodens tätort drivs enbart med Miljöklass 1 MK1-diesel. Norrlandskusten drivs med HVO och Bodens tätort kör fordon med fordonsgas/biogas år 2016.

Andel fordon som drivs med förnyelsebara bränslen.

År	Länstrafiken Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Piteå
2013	0 %*	0 %**	0 %r	Inga uppgifter	Inga uppgifter	Inga uppgifter	30,0 %	0 %***
2014	0 %*	0 %**	0 %***	0 %***	0 %***	0 %***	28,1 %	0 %***
2015	0 %*	0 %**	0 %***	0 %***	0 %***	0 %***		0 %***
2016	8,9 %****	50 %**	0 %***	0 %***	0 %***	0 %***	29 %	0 %***
2017	32 %****	50 %**	0 %***	0 %***	0 %***	0 %***	100 %****	0 %***

* Andel med MK 1 Diesel.

**Andelen med förnyelsebart drivmedel. Fordonsgas är ej/räknas inte som förnyelsebar.

*** Endast med diesel.

****Förnybar energi

Fordonens utsläpp (emissioner) totalt och per resa

Värdena är hämtade från databasen FRIDA. Vissa värden saknas dock.

Fordonens utsläpp (emissioner) totalt.

Koldioxid CO2

	2014	2015	2016	2017
CO 2 (KG)	CO2 (kg)	CO2 (kg)	CO2 (kg)	CO2 (kg)
Länstrafiken i Norrbotten	9 190 000	8 978 653	7 524 000	9 349 000
Luleå Lokaltrafik	3 292 000	3 157 000	1 651 000	2 888 000

Effektivitetsmålet

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

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

Intäktsutveckling

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

Intäktsutveckling 1000-tal.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå lokaltrafik (LLT)	Piteå
2013	131 156*	2 200*	5 876*	45**	338*	185*	50 790***	4 918*
2014	132 075*	2 043*	6 442*	44**	324*	135*	54 785***	Saknas
2015	134 290*	2 119*	6 344*	49**	324*	2 662*	55 784***	5 150*
2016	140 515*	2 140*	6 650*	43**	392*	2 301*	60 797***	5 397*
2017	142 409*	1966*	6 650*	43**	350*	2764*	65 451***	5 685*

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

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

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

Kostnadstäckningsgrad: totalt och per linje och/eller stråk

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

Kostnadstäckningsgrad, totalt i länet.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå lokaltrafik (LLT)	Piteå
2013	53,51*	17,3*	43,0*	8,9*	9,6*	2,4*	48,7**	26,8*
2014	53,45*	18,4*	43,5*	3,8*	9,4*	1,8*	48,7**	26,8*
2015	51,91*	15,5*	42,6*	4,2*	8,9*	7,0*	44,4**	25,5*
2016	52,87*	15,3*	44,5*	3,7*	10,9*	14,9*	46,3**	26,8*
2017	50,09*	13,5*	42,1*	3,3*	8,5*	21,1*	53,5**	38,0*

* Siffror från Länstrafiken

**Siffror från LLT

Nettokostnad per personkilometer

Nedan visar nettokostnad per personkilometer.

Nettokostnad per personkilometer.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå lokaltrafik (LLT)	Piteå
2013	1,46*	7,86*	4,06*	15,51*	13,72*	4,13*	5,25**	6,96*
2014	1,47*	7,72*	4,58*	20,88*	14,10*	4,04*	5,27**	7,47*
2015	1,46*	5,69*	5,08*	19,12*	14,62*	7,17*	3,26**	8,46*
2016	1,43*	4,82*	4,92*	19,20*	14,95*	6,80*	3,07**	7,56*
2017	1,52*	5,81*	5,75*	16,78*	16,97*	4,3*	3,15**	7,31*

*Siffror från Länstrafiken

**Siffror från LLT

Nettokostnad per invånare i riket

Kollektivtrafiken i Norrbotten har en relativt låg nettokostnad per invånare i förhållande till övriga regioner och landsting i riket. Det är bara Gottland och Halland som har en lägre nettokostnad per invånare.

Nettokostnad kollektivtrafik, kr/inv	2014	2015	2016
Region Gotland	829	787	816
Norrbottens läns landsting	1 086	1 122	1 236
Västerbottens läns landsting	1 213	1 251	1 290
Region Gävleborg	1 289	1 362	1 412
Region Halland	1 245	1 084	1 423
Region Örebro län	1 367	1 470	1 561
Landstinget Västernorrland	1 317	1 498	1 573
Landstinget Dalarna	1 538	1 721	1 837
Region Skåne	1 710	1 674	1 847
Region Jönköpings län	1 537	1 609	1 849
Landstinget i Kalmar län	1 834	1 818	1 859
Landstinget Sörmland	-	-	1 873
Region Jämtland Härjedalen	1 363	1 582	1 917
Landstinget i Värmland	1 741	1 887	1 965
Region Östergötland	1 946	1 970	1 967
Riket (ovägt medel)	1 618	1 718	2 443
Västra Götalandsregionen	2 712	2 771	2 884
Landstinget i Uppsala län	2 366	2 482	3 313
Stockholms läns landsting	3 371	3 585	3 854
Landstinget Västmanland	1 385	1 462	-
Landstinget Blekinge	1 133	1 747	-

Regionalt effektivitets mål

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

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

Total inpendling 2010 - 2016

Pendling mellan alla kommuner i Norrbotten redovisas per kommun i Bilaga 1. Respektive diagram visar arbetspendling gällande personer 16 år och äldre som pendlar till/från olika kommuner i Norrbotten under åren 2010 till 2016. För respektive kommun redovisas dels inpendling, dels utpendling från kommunen. Några av diagrammen är uppdelade på antal kvinnor och män. Antalet pendlare är antalet resenärer som pendlar över kommungräns, hur många gånger dessa resenären arbetspendlar per vecka, månad eller under året är okänt.

19. Samråd

Under 2017 har samråd skett med andra myndigheter, medlemmar och intresseorganisationer, kommuner med fler. Tre samråd har skett med fokus på Trafikförsörjningsprogrammet. Dessa har varit i Övertorneå, Jokkmokk och Luleå under maj och juni 2017. Till samråden kallades tjänstemän, politiker, allmänheten inom och utanför länet.

Trafikverket, RKM i Västerbotten, Jämtland/Härjedalen, Västernorrland är andra som samråd skett med. Svensk Kollektivtrafik och Samtrafiken är andra viktiga samrådspartners. Vid olika tillfällen har RKM träffat Swedish Lapland och diskuterat kollektivtrafik kopplat till besöksnäringen.

Samrådsmötet gällande färdtjänst har skett under två tillfällen (vår och höst) i RKM:s färdtjänstråd, med intresse- och brukarorganisationerna för färdtjänst och riksfärdtjänst i Norrbotten.

RKM deltar i rådet för Tillgänglighetsanpassning, RFTA, som hålls av Trafikverket träffas två gånger per år. Dessa samråd hålls för att olika intresseorganisationer ska kunna komma till tals gällande väginfrastruktur och tillgänglighet av både vägar, hållplatser, bytespunkter etc. i Norr- och Västerbotten.

RKM har samrått med finska kommuner och Bothnian Arc om möjligheterna att länka samman det finska och svenska tågsystemet i den så kallade Botniska korridoren.

Under året har RKM tillsammans med Länstrafiken och Trafikverket träffats och diskuterat hållplatser inom länet gällande det statliga vägnätet.

Nattågsupphandling i norra Sverige har varit ett stort arbete där RKM har deltagit i ett samråd med Trafikverket, kommuner, organisationer i Norrbotten, Swedish Lapland, med fler.

Haparandabanan, ett antal samråd med Luleå, Boden, Kalix och Haparanda kommuner samt Länsstyrelsen i Norrbotten, Region Norrbotten och Trafikverket.

RKM har deltagit i ett antal Åtgärdsvalsstudier, ÅVS under året. Dessa leds av Trafikverket.

20. Trafikstrategi Luleå regionen

Under 2017 har Piteå kommun agerat ordförande för arbetet, med Trafikstrategin för Luleåregionen (SARETS). Luleåregionen omfattar Luleå, Boden, Kalix, Älvsbyn och Piteå och sker i samarbete med RKM, Länsstyrelsen och Region Norrbotten. Syftet med den gemensamma trafikstrategin är att hitta regionala samverkansformer samt att skapa ett bättre underlag och förutsättningar för aktörerna att ta beslut i planeringsarbetet. Fokus är arbets- och studiependling i/mellan de fem kommunerna. Under 2017 har en resvaneundersökning genomförts.

21. Flygbil – flygbuss projekt tillsammans med Trafikverket

Under 2017 har flygbilsprojektet pågått i ett år (3 april 2017). Ett projekt i samarbete mellan RKM, Trafikverket, Länstrafiken och NLL. En operatör upphandlades under 2015/2016 och projektet startades 4 april 2016. De fyra kommuner som deltar är Jokkmokk, Haparanda, Älvsbyn och Övertorneå kommer alla att gå in med maximal 100 000 kronor var årligen under maximalt tre år. Det är ett tvåårigt projekt med option på ytterligare ett år. Projektet syftar till att möjliggöra för de boende i ett antal utvalda kommuner (med minst en timmes restid och maximalt två timmars restid till Luleå Airport) att resa till/från Luleå Airport utan den egna bilen och ta sig till och från Stockholm och hinna arbeta i åtta timmar under en och samma dag.

Flygbilen är efterfrågestyrd, vilket innebär att den endast går enligt tidtabell om någon ringer och bokar den senast kl 17.00 dagen innan avgång. Flygbilen avgår två gånger per dag från respektive kommunhuvudort, busstationen samt avgår lika många gånger från Luleå Airport och till kommunhuvudorten. Bokning av flygbilen sker via Länstrafiken. Flygbilen består av fyra linjer:

- Linje 711, Haparanda-Luleå Airport - Haparanda
- Linje 712, Jokkmokk-Luleå Airport - Jokkmokk
- Linje 713, Älvsbyn-Luleå Airport - Älvsbyn
- Linje 714, Övertorneå-Luleå Airport – Övertorneå

Flygbilen pågår från 4 april 2016-3 april 2018, option 4 april 2018-3 april 2019.

Statistik över antalet resenärer på respektive linje redovisas månadsvis till alla deltagande parter. I december 2017 upprättades en delredovisning av projektet.

Tabellen nedan visar biljettpris för vuxen, ungdom (6-19 år) samt för familj.

Linje	Ort	Pris vuxen, kr, enkel	Pris ungdom, kr (6-19 år), enkel	Pris familj, kr (2 vuxna, 3 ungdom), enkel
Linje 711	Haparanda	340	170	680
Linje 712	Jokkmokk	360	180	720
Linje 713	Älvsbyn	260	130	520
Linje 714	Övertorneå	360	180	720

Diagrammet edan visar antalet personer som rest med flygbilden, dels under år 2016 (blå stapel) (nio månader) dels under 2017 (röd stapel) (nio månader). Under respektive år är antalet resenärer baserat på nio månader, dock ej samma nio månader. Antalet resenärer är i båda riktningarna. Diagram visar att antalet resenärer ökat i tre av 4 kommuner, varav i en kommun fördubblats.

- Linje 711

Totalt har 171 + 325 (år 2016/2017) personer rest med flygbilen mellan Haparanda kommun – Luleå Airport - Haparanda kommun.

Linje 712

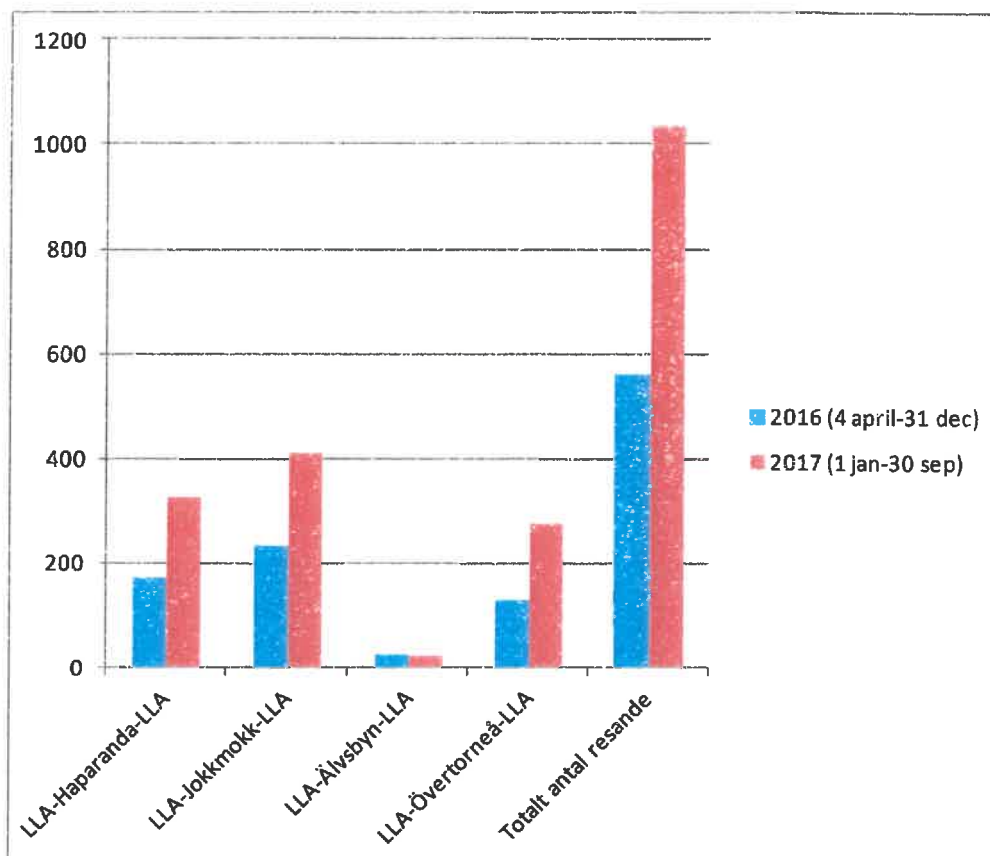
Totalt har 234 + 412 (år 2016/2017) personer rest med flygbilen mellan Jokkmokks kommun – Luleå Airport - Jokkmokks kommun.

- Linje 713

Totalt har 25 + 24 (år 2016/2017) personer rest med flygbilen mellan Älvsbyns kommun – Luleå Airport - Älvsbyns kommun.

- Linje 714

Totalt har 131 + 276 (år 2016/2017) personer rest med flygbilen mellan Övertorneå kommun – Luleå Airport - Övertorneå kommun.



22. Kollektivtrafikkonferens

Den årliga kollektivtrafikkonferensen som RKM arrangerar hölls den 11 oktober 2017, där årets tema var taxor. Ett antal föreläsare föreläste om ungdomars syn på kollektivtrafik, deras resande och taxor.

Konferensen belyste även Länstransportplanen och Trafikförsörjningsprogrammet. Norrtåg AB fanns på plats och berättade om sin verksamhet och tågtrafiken i Norrbotten.

23. Tågutredning

Under 2017 har RKM arbetat med pendeltågstrafik på Haparandabanan fortsatt. Två arbetsgrupper finns, dels för hela sträckan Luleå-Boden-Kalix-Haparanda, del för sträckan Luleå- Boden. Arbetsgrupperna träffas regelbundet. Ett intensivt arbete har pågått gällande sträckan Luleå-Boden för att kunna starta pendling tidigast 9 december 2018 (T19). Löpande kontakt med Finland har skett. Finansiering har sökts från Region Norrbotten för att kunna anställa en person som driver utveckling av tågtrafik i Norrbotten. Finansiering har beviljats och en person kommer att visstidsanställas med start under våren 2018.

24. Hållbarhetsveckan

Lördagen den 16 september 2017, kopplat till Hållbarhetsveckan / Europeiska trafikantveckan var RKM tillsammans med Luleå kommun, Bussgods, Länstrafiken, Cykelfrämjandet, NTF, Polisen, Biltema, , Cykelstället, Naturvårdsverket, VildaKidz, Sportoteket, Länsförsäkringar, LLT med fler på Södra Hamnsplan i Luleå och arrangerade eventet "På stan utan bil", Eventet var mellan kl 11-15 och handlade om att visa och informera för Luleåborna med fler om hållbara transporter. Bussgods visade upp sin bussgodscykel med släpvagn och informerade om Bussgods. LLT visade upp en biogasbuss, Länstrafiken visade upp "Snabben"-bussen som går mellan Luleå och Boden. RKM berättade om sin verksamhet och visade ett Norrtåg, Cykelfrämjandet arrangerade cykelrunda och Cykelstället lagade cyklar gratis. NTF erbjöd besökarna att provcykla på en cykelhinderbana. Besökarna hade möjlighet att gå en tipspromenad och kunna vinna en 6-växlad minicykel som första pris, Luleå kommun bjöd på fairtrade kaffe/te, bananer och choklad. Barnen kunde "pimpa" sin cykel, låna kick-bike. Vuxna kunde testa elcyklar och en cykel med cykelkärra fram. Under hela dagen var det cykelutställning, cyklar från hela 1900-talet visades upp. Flödet av besökare var stort under hela dagen.

25. Taxe- och produktutredning för "Norrlandsresan" i de fyra nordliga länen

Under sommarhalvåret 2016 hade alla de fyra nordliga länen beslutat om den så kallade Norrlandsresan som gör det möjligt för våra resenärer i de fyra nordliga länen att resa och köpa biljetter inom hela vårt kollektivtrafiksystem i Norra Sverige, där gemensamma resvillkor, definitioner produkter och rabatter har utarbetas tillsammans.

26. Alternativa drivmedel (bränslen)

Redan under 2014 påbörjades diskussionerna med möjlighet till elbussar i länet, detta med bland annat Ultra, (Umeå lokaltrafik), Vattenfall, LLT (Luleå lokaltrafik) och Volvo. RKM ser framtida möjligheter med elbuss kortare sträckor, exempel sträckan Boden- Sunderby sjukhus - Luleå. Diskussioner samt studier om möjliga alternativa bränslen sker löpande.

Under 2016 har Linje 100 mellan Haparanda och Umeå tankats med bränslet HVO och RME.

27. Drömtåget

Lördagen den 30 september 2017 arrangerade RKM tillsammans med Norrtåg, Tågkompaniet, Region Norrbotten Luleå, Boden, Kalix och Haparanda kommuner eventet Drömtåg. Ett tåg med tre dubbelturer mellan Luleå-Boden-Kalix-Haparanda. Finland var med på eventet och körde en dubbeltur från Uleåborg med stopp i Kemi Torneå och slutdestination Haparanda. Det svenska och finska tåget skulle mötas i Haparanda klockan 10.00 och en gemensam invigning skulle ske i stationshuset.

Både i Haparanda och Kalix fanns bussanslutning från stationsområdena till centrum. Fokus var att medborgare i länet skulle få prova på att resa mellan de fyra orterna. För att kunna resa med Drömtåget var resenären tvungen att boka biljett. Resan kostade cirka 100 kr per tur. På respektive ort var det möjligt att stanna cirka tre till fyra timmar. Alla turer blev uppbokade. Spridning av eventet skedde via facebook, kommunens hemsida och andra media.

Det svenska Drömtåget fylldes av politiker, tjänstemän, barnfamiljer, pensionärer och ett innebandylag som skulle spela en turnering i Finland under dagen. Det finska tåget var fyllt med politiker, tjänstemän och media.

Det svenska tåget kunde inte köra hela vägen till Haparanda då signalsystemet ERTMS hindrade tåget att ta sig in på Haparandabanan som är utrustat med ERTMS. Ersättningsbuss blev alternativet för resenärerna. Det finska tåget kom till Haparanda som planerat.

28. Framtida inriktning

Den vision som kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten beslutat om – ”Kollektivtrafiken är en självklar del av vardagsresandet i ett hållbart samhälle” – är den ambitionen som myndigheten satt upp för kollektivtrafikens utveckling.

Att skapa förutsättningar för en hållbar kollektivtrafik som 2030 är fossilfri är det viktigaste miljömålet. Att satsa på pendeltåg där det finns förutsättningar är det mest miljövänliga alternativet. Att satsa på bränslen som är fossilfria är också mycket viktiga faktorer för Norrbotten. En kombination av elhybridfordon som både går på el och fossilfritt bränsle är en möjlighet för Norrbotten att uppnå miljömålen (med de långa avstånd som finns).

Framtidens kollektivtrafik måste bli mer jämställd för alla kön, vilket innebär att strategier för en mer jämställd kollektivtrafik måste kunna bana väg för allas rätt, möjlighet och skyldighet att använda kollektivtrafiken i vardagen.

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla människor i samhället. I kommande trafikförsörjningsprogram som sträcker sig under perioden 2018 – 2030 har de viktigaste bytespunkterna och hållplatserna utpekats, hur de ska vara utformade för att tillgodose tänkbara behov som resenären har.

Ny teknik skapar ständigt bra möjligheter för att underlätta och göra det enkelt för resenären i vardagen. Bra och tydlig information via olika tekniker och vid bytespunkter ska ge resenären snabb och korrekt information inför och under resan. Även biljetter och färdbevis kommer i större utsträckning att användas via ny teknik. Vi har redan idag möjlighet att erbjuda våra resenärer köp av biljetter och periodkort via en mobilapp och via internet (webshop). Vi jobbar här också tillsammans med de fyra nordliga länen för att möta framtiden och de tekniska möjligheter som finns för att göra vardagsresandet med kollektivtrafiken ännu enklare.

29. Resultat- och balansräkning 2017

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

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

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Resultaträkning - koncernen

Belopp i tkr	Not	2017-01-01 -2017-12-31	2016-01-01 -2016-12-31
Verksamhetens intäkter	1	401 105	367 830
Övriga rörelseintäkter		5 582	3 025
		406 687	370 855
Verksamhetens kostnader			
Trafikkostnader		-513 445	-464 955
Övriga externa kostnader		-20 496	-24 296
Personalkostnader		-54 240	-41 585
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	3	-6 990	-4 217
Övriga rörelsekostnader		-20	-1 091
Verksamhetens nettokostnader		-188 504	-165 289
Ägarbidrag		188 548	164 354
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter och liknande resultatposter		90	62
Räntekostnader och liknande resultatposter		-61	-97
Resultat före skatt		73	-970
Skatt på årets resultat		-76	19
Årets resultat		-3	-951

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Balansräkning - koncernen

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2017-12-31</i>	<i>2016-12-31</i>
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	4	3 416	3 531
Nedlagda kostnader på annans fastighet	5	2 110	1 220
Inventarier, verktyg och installationer	6	14 265	15 520
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	7	79	2 040
		<u>19 870</u>	<u>22 311</u>
Finansiella anläggningstillgångar			
Andra långfristiga värdepappersinnehav	8	1 045	1 045
Uppskjuten skattefordran		–	34
		<u>1 045</u>	<u>1 079</u>
Summa anläggningstillgångar		20 915	23 390
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		56 531	33 503
Skattefordringar		578	513
Övriga fordringar		24 842	16 444
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	9	10 083	18 921
		<u>92 034</u>	<u>69 381</u>
Kassa och bank		92 765	98 680
Summa omsättningstillgångar		184 799	168 061
SUMMA TILLGÅNGAR		205 714	191 451
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Fria reserver	10	29 726	31 058
Årets resultat		-3	-951
		<u>29 723</u>	<u>30 107</u>
Avsättningar			
Avsättningar för uppskjuten skatt		38	–
Övriga avsättningar	12	4 600	4 576
		<u>4 638</u>	<u>4 576</u>
Långfristiga skulder			
Övriga skulder till kreditinstitut		823	1 179
		<u>823</u>	<u>1 179</u>
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut		345	329
Leverantörsskulder		41 379	47 400
Övriga skulder		12 940	7 817
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	12	115 866	100 043
		<u>170 530</u>	<u>155 589</u>
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		205 714	191 451

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser - koncernen

<i>Belopp i kr</i>	<i>2017-12-31</i>	<i>2016-12-31</i>
Ställda säkerheter	Inga	Inga
Ansvarsförbindelser		
Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti om 15 år avseende den av INAB uppförda tågverkstaden på godsbangården i Umeå.	25 500	30 600
	<u>25 500</u>	<u>30 600</u>

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Kassaflödesanalys - koncernen

<i>Belopp i tkr</i>	2017-01-01 -2017-12-31	2016-01-01 -2016-12-31
Den löpande verksamheten		
Resultat efter finansiella poster	73	-970
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.	6 937	5 244
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	7 010	4 274
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>		
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar	-22 653	40 266
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder	14 941	-8 468
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-702	36 072
Investeringsverksamheten		
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	-4 745	-8 103
Avyttring av materiella anläggningstillgångar	269	-
Förvärv av finansiella anläggningstillgångar	-	-20
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-4 476	-8 123
Finansieringsverksamheten		
Ökning av eget kapital	-381	-
Upptagna lån	-	1 179
Amortering av lån	-356	-
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-737	1 179
Årets kassaflöde	-5 915	29 128
Likvida medel vid årets början	98 680	69 552
Likvida medel vid årets slut	92 765	98 680

Tilläggsupplysningar till kassaflödesanalys - koncernen

<i>Belopp i tkr</i>	Not	2017-01-01 -2017-12-31	2016-01-01 -2016-12-31
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m m			
Avskrivningar av tillgångar		6 990	4 217
Avsättningar		24	1 006
Övrigt		-77	21
		6 937	5 244

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Resultaträkning - myndigheten

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2017-01-01 -2017-12-31</i>	<i>2016-01-01 -2016-12-31</i>
Verksamhetens intäkter		2 919	3 265
		2 919	3 265
Verksamhetens kostnader			
Trafikkostnader		-89	-148
Externa kostnader		-2 148	-2 034
Personalkostnader		-6 096	-6 127
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	3	-58	-69
Verksamhetens nettokostnader		-5 472	-5 113
Ägarbidrag		5 444	5 121
Resultat från finansiella poster			
Räntekostnader och liknande resultatposter		-1	-1
Årets resultat		-29	7

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet
Org nr 222000-2949

Balansräkning - myndigheten

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2017-12-31</i>	<i>2016-12-31</i>
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Inventarier, verktyg och installationer	6	38	96
		38	96
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	8	10 500	10 500
Andra långfristiga värdepappersinnehav	9	1 000	1 000
		11 500	11 500
Summa anläggningstillgångar		11 538	11 596
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		8 702	955
Fordringar hos koncernföretag		–	6 921
Skattefordringar		65	–
Övriga fordringar		124	190
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	10	57	171
		8 948	8 237
Kassa och bank		6 690	6 319
Summa omsättningstillgångar		15 638	14 556
SUMMA TILLGÅNGAR		27 176	26 152

EGET KAPITAL OCH SKULDER

Eget kapital			
Balanserad vinst	11	11 957	11 950
Årets resultat		-29	7
		11 928	11 957
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		7 353	6 245
Skulder till koncernföretag		1 593	1 399
Övriga skulder		137	214
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	13	6 165	6 337
		15 248	14 195
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		27 176	26 152

Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser - myndigheten

<i>Belopp i kr</i>	<i>2017-12-31</i>	<i>2016-12-31</i>
Ställda säkerheter	Inga	Inga
Ansvarsförbindelser	Inga	Inga

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Kassaflödesanalys - myndigheten

<i>Belopp i kr</i>	2017-01-01	2016-01-01
	2017-12-31	-2016-12-31
Den löpande verksamheten		
Resultat efter finansiella poster	-29	7
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.	58	69
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	29	76
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>		
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar	-711	1 774
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder	1 053	2 254
Kassaflöde från den löpande verksamheten	371	4 104
Investeringsverksamheten		
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	-	-20
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-	-20
Årets kassaflöde	371	4 084
Likvida medel vid årets början	6 319	2 235
Likvida medel vid årets slut	6 690	6 319

Tilläggsupplysningar till kassaflödesanalys - myndigheten

<i>Belopp i kr</i>	<i>Not</i>	2017-01-01	2016-01-01
		2017-12-31	-2016-12-31
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m m			
Av- och nedskrivningar av tillgångar		58	69
		58	69

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Noter med redovisningsprinciper och bokslutskommentarer

Belopp i kr om inget annat anges

Allmänna redovisningsprinciper

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed med gällande rekommendationer från Rådet för kommunal redovisning (RKR). Koncernföretagen tillämpar årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd.

Värderingsprinciper m m

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

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar värderas till anskaffningsvärden med avdrag för avskrivningar samt eventuella nedskrivningar. Nedskrivning sker när tillgången inte kan nyttjas fullt ut för avsett ändamål eller när det finns en extern värdering som visar på ett lägre värde.

Avskrivningsprinciper för materiella anläggningstillgångar

Avskrivningar enligt plan baseras på ursprungliga anskaffningsvärden minskat med beräknat restvärde. Avskrivning sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod.

Följande avskrivningstider tillämpas:

Byggnader	50 år
Byggnad på ofri grund	15 år
Markanläggningar	20 år
Bilar, kollektivtrafikanläggningar	5 år
Inventarier och installationer	3-5 år
Biljettmaskinsystem	10 år

Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärdet. Nedskrivning av aktier och andelar sker i de fall värdenedgången anses bestående.

Fordringar

Fordringar är redovisade till anskaffningsvärde minskat med eventuell nedskrivning.

Sammanställd redovisning

Den sammanställda redovisningen har upprättats i enlighet med RKR 8.2. I koncernen ingår samtliga bolag där kommunalförbundet innehar minst 20 % inflytande i.

Den sammanställda redovisningen upprättas enligt förvärvsmetoden med proportionell konsolidering. Med proportionell konsolidering menas att endast ägda andelar av koncernföretagens resultat- och balansräkningar konsolideras i koncernredovisningen. Förvärvsmetoden innebär att koncernföretagsandelarnas anskaffningsvärden avräknas mot förvärvat eget kapital. I koncernens egna kapital ingår härmed förutom kommunens egna kapital endast den del av koncernföretagens egna kapital som intjänats efter förvärvet.

Varje enskilt koncernföretag konsolideras för sig.

Negativ goodwill

Negativ goodwill uppkommer när anskaffningsvärdet vid förvärv av andelar i dotterföretag understiger det verkliga värdet på det förvärvade företagets identifierbara nettotillgångar. Den del av negativ goodwill som inte avser förväntade framtida förluster eller kostnader enligt förvärvsanalysen utgör en vinst som intäktsförs i takt med att framtida ekonomiska förmåner från identifierbara och avskrivningsbara icke-monetära tillgångar kommer företaget tillgodo. I de fall negativ goodwill hänförs till monetära tillgångar redovisas vinsten omedelbart.

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Eliminering av transaktioner mellan koncernföretag

Koncerninterna fordringar och skulder samt transaktioner mellan företag i koncernen liksom därmed sammanhängande orealiserade vinster elimineras i sin helhet.

Not 1	Verksamhetens intäkter	2017-01-01 -2017-12-31	2016-01-01 -2016-12-31
Koncernen			
	Intäkter personbefordran	145 372	135 846
	Intäkter serviceresor	129 275	124 405
	Intäkter godsbefordran	48 011	29 197
	Intäkter Rikstrafiken	19 355	20 062
	Intäkter tjänster	14 608	15 571
	Tåghyror	26 798	23 041
	Bidrag	17 756	19 708
		<u>401 105</u>	<u>367 830</u>

Not 2 Anställda, personalkostnader och arvoden till styrelse och revisorer

<i>Medelantalet anställda</i>	2017-01-01 -2017-12-31	varav män	2016-01-01 -2016-12-31	varav män
Moderföretaget				
Sverige	8	13%	8	12%
Totalt i moderföretaget	<u>8</u>	<u>13%</u>	<u>8</u>	<u>12%</u>
Dotterföretag				
Sverige	99	46%	78	44%
Totalt i dotterföretag	<u>99</u>	<u>46%</u>	<u>78</u>	<u>44%</u>
Koncernen totalt	107	47%	86	41%

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

	2017-01-01 --2017-12-31		2016-01-01 --2016-12-31	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderföretaget (varav pensionskostnad)	4 054	1 763 (447)	3 996	1 810 (463)
Dotterföretag (varav pensionskostnad)	37 070	17 777 (2 997)	24 587	9 609 (2 044)
Koncernen totalt (varav pensionskostnad)	<u>41 124</u>	<u>19 540</u> (3 444)	<u>28 583</u>	<u>11 419</u> (2 507)

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet
Org nr 222000-2949

Not 3 Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar

	2017-01-01 -2017-12-31	2016-01-01 -2016-12-31
Koncernen		
Byggnader och mark	-186	-171
Nedlagda kostnader på annans fastighet	-283	-145
Inventarier, verktyg och installationer	-6 521	-3 901
	<u>-6 990</u>	<u>-4 217</u>
Myndigheten		
Inventarier, verktyg och installationer	-58	-69
	<u>-58</u>	<u>-69</u>

Not 4 Byggnader och mark

	2017-12-31	2016-12-31
Koncernen		
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	5 565	11 237
Förvärv av dotterföretag	285	-
Avyttringar och utrangeringar	-	-5 672
	<u>5 850</u>	<u>5 565</u>
<i>Ackumulerade avskrivningar enligt plan</i>		
Vid årets början	-2 034	-3 943
Förvärv av dotterföretag	-214	-
Avyttringar och utrangeringar	-	2 080
Årets avskrivning enligt plan	-186	-171
	<u>-2 434</u>	<u>-2 034</u>
Redovisat värde vid perioden slut	3 416	3 531

Not 5 Nedlagda kostnader på annans fastighet

	2017-12-31	2016-12-31
Koncernen		
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
Nyanskaffningar	1 446	1 446
Förvärv av dotterföretag	1 389	-
	<u>2 835</u>	<u>1 446</u>
<i>Ackumulerade avskrivningar enligt plan</i>		
Vid årets början	-226	-81
Förvärv av dotterföretag	-216	-
Årets avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden	-283	-145
	<u>-725</u>	<u>-226</u>
Redovisat värde vid periodens slut	2 110	1 220

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet
Org nr 222000-2949

Not 6 Inventarier, verktyg och installationer

	2017-12-31	2016-12-31
Koncernen		
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	54 208	44 159
Förvärv av dotterföretag	3 599	–
Nyanskaffningar	5 059	11 024
Avyttringar och utrangeringar	-10 887	-975
	<u>51 979</u>	<u>54 208</u>
<i>Ackumulerade avskrivningar enligt plan</i>		
Vid årets början	-38 688	-35 687
Förvärv av dotterföretag	-3 196	–
Avyttringar och utrangeringar	10 690	900
Årets avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden	-6 521	-3 901
	<u>-37 715</u>	<u>-38 688</u>
Redovisat värde vid periodens slut	14 265	15 520

	2017-12-31	2016-12-31
Myndigheten		
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	330	303
Nyanskaffningar	–	27
	<u>330</u>	<u>330</u>
<i>Ackumulerade avskrivningar enligt plan</i>		
Vid årets början	-234	-165
Årets avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden	-58	-69
	<u>-292</u>	<u>-234</u>
Redovisat värde vid periodens slut	38	96

Not 7 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar

	2017-12-31	2016-12-31
Koncern		
Vid årets början	2 040	1 293
Omklassificeringar	-2 040	–
Investeringar	79	747
Redovisat värde vid periodens slut	79	2 040

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Not 8 Andelar i koncernföretag

	2017-12-31	2016-12-31
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	10 500	10 500
	10 500	10 500
Redovisat värde vid periodens slut	10 500	10 500

Spec av myndighetens innehav av andelar i koncernföretag

<i>Koncernföretag / Org nr / Säte</i>	<i>Antal andelar</i>	<i>Andel i % i)</i>	<i>Redovisat värde</i>
Länstrafiken i Norrbotten AB, 556156-20258, Överkalix	10 000	100,0	10 000
<i>Norrbottens Bussgods AB, 556256-4590, Luleå</i>		100,0	
<i>Serivecresor i Norr AB, 559042-0492, Luleå</i>		100,0	
Norrtåg AB, 556758-3496, Luleå	500	25,0	500
			10 500

i) Ägarandelen av kapitalet avses, vilket även överensstämmer med andelen av rösterna för totalt antal aktier.

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Not 9 Andra långfristiga värdepappersinnehav

	<i>Koncernen</i>	<i>Myndigheten</i>
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	1 045	1 000
Tillkommande tillgångar	–	–
	<u>1 045</u>	<u>1 000</u>
Redovisat värde vid årets slut	1 045	1 000

	<i>Koncernen</i>	<i>Myndigheten</i>
<i>Specifikation av värdepapper</i>	<i>Redovisat värde</i>	<i>Redovisat värde</i>
AB Transitio	1 000	1 000
Samtrafiken i Sverige AB	30	–
Övrigt	15	–
	<u>1 045</u>	<u>1 000</u>

Not 10 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	<i>Koncernen</i>	<i>Myndigheten</i>
Förutbetalda leverantörsfakturer	4 722	57
Upplupna intäkter trafik	4 297	–
Övriga poster	1 064	–
	<u>10 083</u>	<u>57</u>

Not 11 Eget kapital

	<i>Koncernen</i>	<i>Myndigheten</i>
Vid årets början	30 107	11 957
Förvärv av dotterföretag	-889	–
Årets resultat	-3	-29
Vid årets slut	<u>29 723</u>	<u>11 928</u>

Not 12 Övriga avsättningar

	<i>2017-12-31</i>	<i>2016-12-31</i>
<i>Koncern</i>		
Avsättning för underhåll	4 600	4 576
	<u>4 600</u>	<u>4 576</u>

Not 13 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	<i>Koncernen</i>	<i>Myndigheten</i>
Interima skulder trafikutövare	2 218	–
Förutbetalda ägartillskott	81 172	5 572
Förutbetald statlig medfinansiering	7 994	–
Upplupna personalkostnader	5 284	499
Övriga poster	19 198	94
	<u>115 866</u>	<u>6 165</u>