



Årsredovisning 2020-12-31

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

INNEHÅLLSFÖRTECKNING		Sidan
1	Inledning	3
2	Den kommunala koncernen	3
3	Viktiga förhållanden för resultat och ställning	5
4	Styrning och uppföljning av den kommunala verksamheten	9
	a. Sammanställd redovisning koncernföretag	9
	b. Länstrafiken i Norrbotten AB	9
	c. Trafikekonomi i Länstrafiken i Norrbotten AB	12
	d. Kollektivtrafikmyndighetens resultat	14
	e. Internkontrollplan	15
5	God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning koncernen	16
	a. Kollektivtrafikmyndighetens mål	17
	b. Verksamhetsmässiga och finansiella mål Länstrafiken i Norrbotten AB	25
6	Väsentliga personalförhållanden	28
	a. Personal	28
	b. Lokalisering, kansli och administration	29
	c. SAM – systematiskt arbetsmiljöarbete	29
7	Händelser av väsentlig betydelse, finansiella rapporterna	32
	a. Bussgods i Norrbotten, Serviceresor i Norr, Bussgods i Norr, RKM	32
8	RKM har övertagit myndighetsutövningen av färdtjänst från ett antal kommuner	33
9	Färdtjänstråd	34
10	Samråd	34
11	Trafikstrategi Luleå regionen	35
12	Projekt flygbilar	36
13	Förväntad utveckling	37
	a. Tågtrafik	37
	b. Hållplatser	38
	c. Framtida inriktning	38
14	Finansiella rapporter	39
	Sammanställda räkenskapers resultaträkning	39
	Sammanställda räkenskapers balansräkning	40
	Sammanställda räkenskapers kassaflödesanalys	42
	Myndighetens resultaträkning	43
	Myndighetens balansräkning	44
	Myndighetens kassaflödesanalys	46
	Noter	47

Direktionen för Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet avger följande årsredovisning och sammanställda räkenskaper för räkenskapsåret 2020.

Förvaltningsberättelse

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.

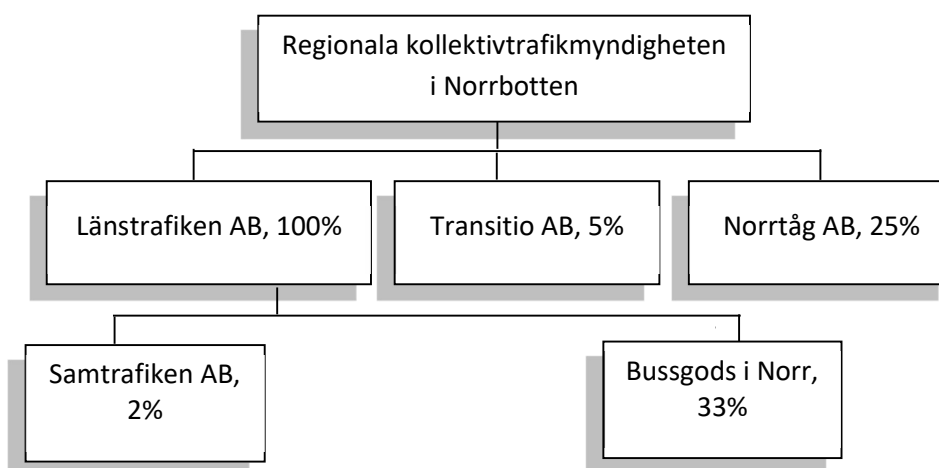
Den Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) bildades den 1 januari 2012 under organisationsformen kommunalförbund. Medlemmar i förbundet är kommunerna Arjeplog, Arvidsjaur, Boden, Gällivare, Haparanda, Jokkmokk, Kalix, Kiruna, Luleå, Pajala, Piteå, Älvsbyn, Övertorneå och Övertorneå samt Region Norrbotten.

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

2. Den kommunala koncernen

a. Koncern och organisation

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten utgör en koncern med följande organisationsstruktur



b. Direktion

RKM har en direktion med 28 ledamöter, 14 ledamöter från Region Norrbotten och 14 ledamöter från kommunerna i länet, samt ersättare. Direktionen har haft 5 direktionsmöten under 2020.

Ordinarie från Region Norrbotten

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

Ordinarie från kommun

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

c. Arbetsutskott (AU)

Direktionen har ett arbetsutskott (AU) på 9 ledamöter. AU har under verksamhetsåret 2020 träffats och genomfört 6 beredningsmöten.

Ordinarie från Region Norrbotten

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

Ordinarie från kommun

Fredrik Hansson (S), Luleå
Tommy Nilsson (S), Kalix
Mats Abrahamsson (S), Arjeplog
Robert Bernhardsson (S), Jokkmokks

d. Ägarandelar

Nedan redovisas resultat- och balansräkning för RKM som koncern och som moderbolag. Länstrafiken i Norrbotten AB ägs till 100% av RKM. I koncernen är Bussgods i Norrbotten AB, Serviceresor i Norr AB fusionerade med Länstrafiken den 29 oktober 2020. Bussgods i Norr AB som ägs till 33 % av Länstrafiken och Norrtåg AB som är ägt till 25% av Länstrafiken är konsoliderade och eliminerade via detta bolag i koncernens räkenskaper.

Bussgods i Norrbotten AB har sedan 31/3 2020 ingen verksamhet och Serviceresor i Norr har sedan 31/12 2019 ingen verksamhet.

Definitionen av kommunala koncernföretag uppdaterades inför räkenskapsåret 2019. Enligt reglerna i Rådet för kommunal redovisning (RKR) rekommendation R16 har Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet klassificerat AB Transitio som

ett kommunalt koncernföretag. I föregående års sammanställda räkenskaper hanterades AB Transitio inte som ett kommunalt koncernföretag, men i 2020 års årsredovisning har de sammanställda räkenskaperna omräknats så att AB Transitio ingår i både 2019 och 2020 års värden.

3. Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

a. 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.

Med anledning av den kraftigt negativa påverkan på likviditeten och resultatet i Länstrafiken i Norrbotten AB med den pågående pandemin, har löpande kontakt förts med ledamöter i styrelsen för Länstrafiken samt direktionens AU där de erhållit aktuell information om det ekonomiska läget. Periodbokslut har upprättats varje månad från och med april. Myndighetschefen har fått i uppdrag att se över vilka åtgärder som kan genomföras på kort- och lång sikt för att förbättra det ekonomiska resultatet och löpande lämna information till direktionen. Åtgärder har genomförts för att minska påverkan på likviditet och resultat vilket ger huvudsakliga effekter under 2021. I övrigt krävs större strukturåtgärder vilka beräknas ta några år att genomföra avseende dotterbolaget Länstrafikens busstrafik för att skapa ett mindre underskott att finansiera framöver. Ett projekt benämnt ÅKERbär har därför beslutats i slutet av 2020 och igångsatts i början av 2021 för att utveckla kollektivtrafiken avseende kundattraktivitet och kostnadseffektivitet. Kundattraktivitet ger ett betydande finansieringsbidrag genom resenärsintäkter vilket minskar underskottet att finansiera och får därför inte glömmas bort.

b. Miljömålet

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

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

Fossila bränslen

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

Förnybara drivmedel

De vanligaste förnybara drivmedlen är:

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

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

Alternativa drivmedel

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

Org.nr 222000-2949

Andel fordonskilometer som drivs med förnybara bränslen

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

Andel fordonskilometer med förnybart bränsle.

År	Länstrafiken Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Piteå
2015	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %		0 %
2016	8,9 %	50 %	0 %	0 %	0 %	0 %	29 %	0 %
2017	18,5 %	50 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %
2018	21,1 %	37 %	0 %	0 %	0 %	0 %	65 %	0 %
2019	19 %	54 %	4,7 %	4,7 %	4,6 %	4,7 %	34,4 %	4,3 %
2020	20,2 %	74 %	4,7 %	4,7 %	4,7 %	4,7 %	33,8 %	4,4 %

Fordonens utsläpp (emissioner) totalt

Värdena är hämtade från databasen FRIDA.

Fordonens utsläpp (emissioner) totalt.

Koldioxid CO2

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
CO 2 (KG)	CO2 (kg)	CO2 (kg)	CO2 (kg)	CO2 (kg)	CO2 (kg)	CO2 (kg)
Länstrafiken i Norrbotten	8 978 653	7 524 000	9 349 000	9 188 000	11 984 000	11 459 000
Luleå Lokaltrafik	3 157 000	1 651 000	2 888 000	1 798 000	3 817 000	3 633 000

Anledningen till att koldioxidutsläppet ökat fram till år 2019 är för att rapporteringen till FRIDA har utvecklats och förbättrats under åren, tidigare har det varit för lite fordon och kilometerproduktion inrapporterat och då har nyckeltalen inte varit tillförlitliga. Idag är fordonen inne i databasen och trafikföretagen rapporterar in det som åligger dem att göra. Andelen förnybart och koldioxidutsläppen följer varandra och blir lägre från 2019.

c. Allmän trafikplikt

Under 2020 har Regional kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten beslutat om allmän trafikplikt för följande:

Kiruna kommun:

Busslinje 91, 505 och 506.

Jokkmokk:

Busslinje 43, 47 och 94.

Pajala:

Busslinje 524.

d. Kommersiell kollektivtrafik

Kommersiella aktörer har i och med inträdet av lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1056) möjlighet att inom den så kallade 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 2020 har Hörvalls Trafik bedrivit kollektivtrafik Kiruna – Nikkaluokta under perioden 2020-03-01—2020-09-30 samt ansökt om trafikplikt för perioden 2021-03-05 – 2021-04-25.

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

4. Styrning och uppföljning av den kommunala verksamheten

a. Sammanställd redovisning koncernföretag

Nedan redovisas resultat- och balansräkning för RKM som koncern och som moderbolag. Länstrafiken i Norrbotten AB ägs till 100% av RKM och kommenteras mer i detalj än övriga bolag. I koncernen är Bussgods i Norrbotten AB, Serviceresor i Norr AB fusionerade med Länstrafiken den 29 oktober 2020. Bussgods i Norr AB som ägs till 33 % av Länstrafiken och Norrtåg AB som är ägt till 25% av Länstrafiken är konsoliderade och eliminerade via detta bolag i koncernens räkenskaper.

Den sammanställda redovisningen av koncernens visar ett resultat på 1,1 mnkr (-6,6 mkr).

b. Länstrafiken i Norrbotten AB

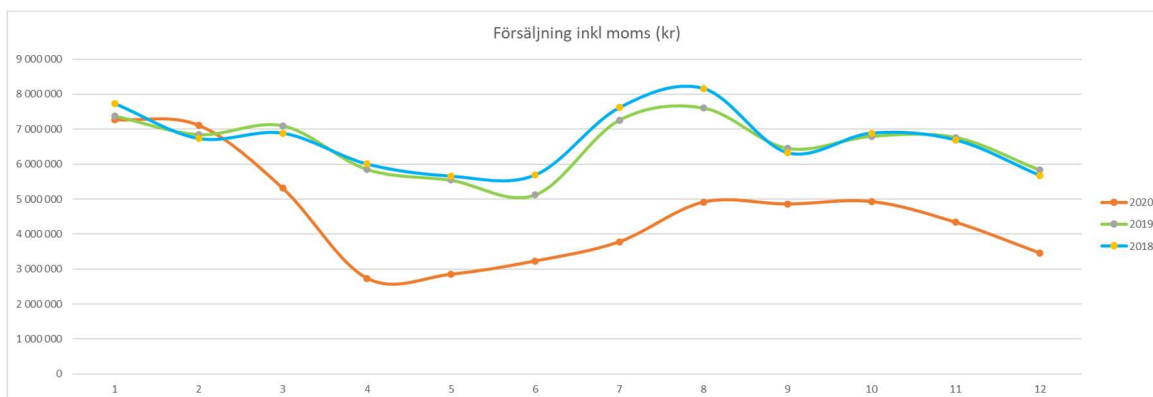
Finansieringsmodellen för Länstrafiken i Norrbotten innebär att det årliga underskottet per linje inklusive en andel av Länstrafikens gemensamma kostnader ska täckas av den som är politiskt och ekonomiskt ansvarig för linjen. Det får till följd att det redovisade resultatet för bolaget i budget och resultat är 0 kr (noll kr). Med anledning av att intäkterna påverkats negativt av den pågående pandemin inom både allmänna och särskilda kollektivtrafiken, föreslås att underskott för den särskilda kollektivtrafiken på ca 3,2 mkr belastar årets resultat. Nedan kommenteras större avvikelse mot budget för Länstrafiken 2020;

Intäkter bestående av följande större poster;

- **Lägre intäkter personbefordran, -37,7 mkr.**

Intäkterna för 2020 är 37,7 mkr lägre än budgeterat. Jämfört med utfallet 2019 är intäkterna ca 24,1 mkr lägre.

Tabell med biljettförsäljning inkl moms per månad 2020-2018



Coronapandemin har sedan mitten av mars påverkat intäkterna kraftigt. Resandet har i genomsnitt legat ca 26 procent lägre under året jämfört med 2019. En viss återhämtning skedde efter sommaruppehållet, men sjönk kraftigt igen i december då de allmänna

restriktionerna stärktes ytterligare med uppmaningen att undvika kollektivtrafiken i största möjliga mån.

- **Tjänster särskilda kollektivtrafiken kundservice, -3,2 mkr.**

I samband med pandemin har färdtjänst- och sjukresor minskat rejält vilket ger lägre intäkter för kundservice då varje hanterat ärende ger provision. Den rörliga delen av intäkter för beställningscentral och samordning/beställning av sjuk- och färdtjänstresor har minskat med 3,2 mkr mot budget och 1,9 mkr mot föregående år. För att fortsatt kunna bedöma om det är rätt prislappar för tjänsterna inom den särskilda kollektivtrafiken, föreslås att underskottet för den rörliga delen av intäkterna för beställningscentralen belastar årets resultat och utredning pågår för att säkerställa nivåerna för fasta och rörliga priser för beställningscentralen.

- **Statliga bidrag, 16,4 mkr.**

Statliga bidrag, 16,4 mkr, varav bidrag för delar av linje 91 (Karven) på 2,4 mkr samt ersättning från Trafikverket för minskade intäkter i samband med Covid-19 för perioden 1 mars-30 juni på 13,7 mkr ingår.

- **Erhållna finansieringsbidrag, 17,2 mkr.**

Finansieringsbidraget för 2020 uppgår totalt till 179,8 mkr. I november månad förskotts fakturerades medlemmarna i RKM totalt 31,2 mkr för att täcka det prognosticerade underskottet i bolaget. När det definitiva bokslutet fastställs kommer en reglering av finansieringsbidraget/underskottstäckningen göras till respektive medlem i förhållande till det inbetalda finansieringsbidraget för 2020. Den sammanlagda skulden till medlemmarna uppgår till 14,8 mkr.

Trafikunderskottet totalt för 2020 uppgick till 162,2 mkr, varav totala trafik kostnaderna för stom- och lokala linjerna uppgick till 295,7 mkr och de totala intäkterna för linjerna uppgick till 132,4 mkr. De totala gemensamma administrativa kostnaderna för allmänna kollektivtrafiken uppgick för 2020 till 33,6 mkr och består bland annat av kostnader för personal, lokaler, busstationstjänster, biljettmaskiner, avskrivningar på byggnader/-inventarier/fordon samt överskottet från fusionen av Bussgods i Norrbotten AB och Serviceresor i Norr AB. Bidrag från Trafikverket minskar finansieringen för Region Norrbotten med 15,0 mkr samt Kiruna kommun med 2,3 mkr.

Rörelsens kostnader bestående av följande större poster;

- **Kostnader linjetrafik, -5,7 mkr.**

Högre kostnader för provisionsersättning än budgeterat står för största delen av underskottet mot budget. Förändrad redovisning av bidrag för delar av linje 91 (Karven) påverkar avvikelsen negativt med 2,3 mkr då det numera ingår under posten bidrag från staten.

Indexberäkningar görs på samtliga trafikavtal fyra gånger årligen och utgår från grundersättningen och räknas om utifrån olika indexkorgar som består av arbetskrafts-kostnadsindex, bränsleindex, prisindex för inhemsk tillgång samt konsumentprisindex. Indexen ökade under första halvåret, men sjönk under andra halvåret med anledning av den pågående pandemin och dess påverkan på världsekonomin. Totalt har kostnaderna för linjetrafik minskat med ca 1,0 procent jämfört med 2019 vilket inkluderar både indexförändringar och trafikförändringar.

- **Kostnad anropsstyrd trafik, 1,8 mkr.**

Den anropsstyrda trafiken har varit lägre under året med anledning av den pågående pandemin vilket ger en positiv avvikelse mot budgeten på 2,7 mkr samt labbtransporter som visar en negativ avvikelse mot budget på 1,1 mkr.

- **Personalkostnader, -1,9 mkr.**

1,2 mkr faktureras som intäkt för uthyrd personal från Länstrafiken till RKM som redovisar motsvarande positiva avvikelse mot budget. Under året har uppsägningar av totalt 5 tjänster skett, vilket får fullt genomslag i oktober/november 2021.

Övriga poster som påverkat budgetavvikelsen totalt;

- Bussgods i Norr övertog lokalhyror och personalkostnader från och med 1 april 2020 vilket gav ett positivt resultat vid fusionen av Bussgods i Norrbotten AB på totalt 3,5 mkr från tidigare avsättningar.
- Fusionen av Serviceresor i Norr AB gav ett positivt resultat på 15 tkr.
- Avskrivningarna, 3,1 mkr jmf budget.

Org.nr 222000-2949

c. Trafikekonomi Länstrafiken Norrbotten AB

TRAFIKEKONOMI LÄNSTRAFIKEN BOKSLUT 2020-12-31									
Medlem RKM	Trafik produktion	%	Gemensamma kostnader	Trafik underskott	Totalt trafikunderskott	Finansierings- bidrag slutligt	Finansierings- bidrag prel.	Totalt fakturerat fin.bidrag 2020	Skuld (-)
Region Norrbotten	8 271 389	72,53%	24 371 773	92 147 017	116 518 791	101 555 682 *	86 500 000	101 500 000	-55 682
Arjeplog	231 521	2,03%	682 180	6 626 332	7 308 512	6 465 856	4 750 000	6 432 583	-33 273
Arvidsjaur	55 275	0,48%	162 869	1 932 446	2 095 315	2 117 737	1 850 000	2 359 052	241 315
Boden	218 839	1,92%	644 812	5 094 225	5 739 037	6 133 181	5 950 000	6 139 990	6 809
Gällivare	273 570	2,40%	806 078	3 906 762	4 712 840	5 336 247	6 800 000	7 284 119	1 947 872
Haparanda	131 802	1,16%	388 357	2 482 049	2 870 405	2 810 330	2 450 000	2 808 186	-2 144
Jokkmokk	253 200	2,22%	746 058	5 525 732	6 271 790	5 005 442	5 000 000	5 201 660	196 218
Kalix	135 097	1,18%	398 065	5 783 081	6 181 146	6 145 414	5 300 000	6 124 864	-20 550
Kiruna	475 102	4,17%	1 399 895	7 955 195	9 355 090	7 349 682 *	7 950 000	10 459 660	3 109 978
Luleå	566 093	4,96%	1 668 002	15 676 812	17 344 813	20 782 458	19 350 000	20 808 709	26 251
Pajala	69 660	0,61%	205 254	2 566 214	2 771 468	2 578 725	2 650 000	2 650 000	71 275
Piteå	402 466	3,53%	1 185 872	5 031 519	6 217 391	5 372 315	6 275 000	6 275 000	902 685
Älvsbyn	85 243	0,75%	251 170	1 563 336	1 814 506	1 391 046	1 450 000	1 450 000	58 954
Övertorneå	88 769	0,78%	261 559	3 068 794	3 330 353	3 130 422	3 650 000	3 650 000	519 578
Övertorneå	146 347	1,28%	431 214	3 920 408	4 351 621	3 242 220	3 425 000	3 425 000	182 780
Summa	11 404 373	100%	33 603 158	163 279 921	196 883 079	179 416 757	163 350 000	186 568 823	7 152 066

* Belopp efter att Region Norrbotten tillgodgjorts statsbidrag från Trafikverket på 14 963 109 kr
Kiruna kommuns belopp har tillgodgjorts med statsbidrag på 2 267 370 kr.

Kommentarer till större avvikelser - Trafikekonomi Länstrafiken i Norrbotten AB

Trafikunderskottet totalt för 2020 uppgick till 163,2 mkr (156,6 mkr), varav totala trafikkostnaderna för stom- och lokala linjerna uppgick till 295,7 mkr (296,9 mkr) och de totala intäkterna för linjerna uppgick till 132,4 mkr (140,3 mkr). De totala gemensamma administrativa kostnaderna för allmänna kollektivtrafiken uppgick för 2020 till 33,6 mkr (48,7 mkr) och består bland annat av kostnader för personal, lokaler, busstationstjänster, biljettmaskiner, avskrivningar på byggnader/-inventarier/fordon samt överskottet från fusionen av Bussgods i Norrbotten AB och Serviceresor i Norr AB. Bidrag från Trafikverket minskar finansieringen för Region Norrbotten med 15,0 mkr samt Kiruna kommun med 2,3 mkr.

Nedan kommenteras kommunvis förändringar som skett vilka påverkat utfallet jämfört med det preliminära finansieringsbidraget för 2020, samt extra utmärkande konsekvenser på grund av pandemin under året.

Region Norrbotten	Stort tapp av intäkter på stomlinjer på grund av Covid-19. Upphandling av stomlinjer (17, 18, 52 och 61) har inneburit ökade trafik kostnader. Linje 36 har upphört från december 2020.
Arjeplog	Tappade postintäkter på samtliga inomkommunala linjer andra halvåret 2019, helårseffekt 2020.
Arvidsjaur	Upphandling av linje 135 Arvidsjaur-Glomersträsk samt 137 Gråträsk-Arvidsjaur/138 Lauker-Arvidsjaur har gett något ökade trafik kostnader.
Boden	Reduktion av trafik på linje 266 från augusti 2019 ger full effekt helår 2020, vilket ger lägre trafik kostnad jämfört år 2019.
Gällivare	Minskade intäkter på linje 93 Gällivare-Ritsems pga Covid-19.
Jokkmokk	Intäktsbortfall på linje 94 Murjek-Jokkmokk-Kvikkjokk till följd av pandemin.
Kiruna	Minskat resande inom kommunen och på linje 91 Kiruna-Riksgränsen-Narvik pga Covid-19.
Luleå	Utökning av trafik, linje 223, från augusti 2020 och utökning av trafik, linje 228, i samband med skolnedläggning Vitå samt upphandling ny linje 229 Sinksundet-Hällbacken-Björskatan i augusti 2019 vilket ger effekt helår 2020.
Piteå	Mindre förstärkning beroende på gymnasieskolans stängning i mars.

d. Kollektivtrafikmyndighetens resultat

Myndigheten redovisar ett positivt resultat på 3,6 mkr (1,0 mkr). I resultatet ingår bland annat en positiv resultatpåverkan på ca 0,8 mkr med anledning av förändrad redovisningsprincip där myndigheten numera redovisar hyra av tåg som finansiell leasing. Tågprojektet visar en positiv påverkan på ca 0,5 mkr för 2020, vilket avser intäkter från 2019. Färdtjänsthandläggning redovisar en negativ avvikelse på 0,1 mkr mot budget och ett totalt negativt resultat på 1,9 mkr. Utredning pågår för att säkerställa att det är rätt priser inom respektive område för myndigheten.

Vakant tjänst som kollektivtrafikstrateg delar av året, lägre konsultarvoden, lägre resekostnader med anledning av pandemin, samt lägre diverse övriga kostnader bidrar till det positiva resultatet. I budgeten för RKM har en 100% tjänst för myndighetschef beräknats, men när ny myndighetschef rekryterades har beslut fattats att tjänsten ska fördelas 30% för RKM och 70% som VD för Länstrafiken i Norrbotten AB för 2020, vilket också bidrar till en positiv avvikelse mot budget.

Fr o m den 1 januari 2021 tillkommer Piteå kommun som kund. Två handläggare samt en administratör har anställts för att hantera den tillkommande verksamhetsvolymen. Dessa har tillträtt sina tjänster i mitten av oktober. Samtliga personer har rekryterats ur Länstrafiken i Norrbotten.

Org.nr 222000-2949

Myndighetens finansiering av verksamhet och investeringar sker genom driftbidrag från medlemmarna. Under verksamhetsåret 2020 har medlemmarna tillskjutit driftbidrag enligt följande;

Driftbidrag från medlemmarna RKM

Medlem	Driftbidrag tkr
Arjeplog	206,4
Arvidsjaur	206,4
Boden	206,4
Gällivare	206,4
Haparanda	206,4
Jokkmokk	206,4
Kalix	206,4
Kiruna	206,4
Luleå	206,4
Pajala	206,4
Piteå	206,4
Älvsbyn	206,4
Överkalix	206,4
Övertorneå	206,4
Region Norrbotten	2 890,1
SA	5 780,1

För 2020 har medlemmarna tillskjutit medel för drift av myndighetens verksamhet med 5 780 tkr.

Övrig ekonomisk redovisning, se resultat- och balansräkning.

e. Internkontrollplan

Revisorsanmärkningar har inkommit avseende verksamhetens internkontrollarbete för 2019 vilken delgetts RKM direktion och också skickats ut till respektive medlems fullmäktige för att bedöma om direktionen ska beviljas ansvarsfrihet. Med anmärkningarna skickades också ut en handlingsplan vilken arbetas med för att komma till rätta med konstaterade avvikelser. Samtliga kommuner har beviljat direktionen ansvarsfrihet. Under hösten 2020 har också genomförts en fördjupad internkontrollgranskning vilken utmynnat i en handlingsplan för att stärka arbetet i organisationen. Denna handlingsplan integreras under 2021 med RKM internkontrollplan beslutad i december 2020 och följs upp utifrån detta arbete framöver.

De åtgärder som genomförts under 2020 är tydligare roller och därigenom vissa organisationsförändringar framför allt i det helägda dotterbolaget Länstrafiken i Norrbotten AB.

Andra punkter som åtgärdats handlar om ekonomi, uppföljning och styrning. En tätare och mer stringent ekonomiredovisning är igångsatt. Resultat har märkts redan och organisationen kommer successivt att öka kvaliteten ytterligare. För effektiv uppföljning krävs tydliga mål. Mål finns och måluppföljning görs nu men konstateras kan att mål i Trafikförsörjningsprogrammet för 2030 är överspelade och nya mål behöver arbetas fram, ett arbete som beslutats om och genomförs under 2021.

5. God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning koncernen

Sammanfattning

Den pågående Covid-19 pandemin har påverkat kollektivtrafiken så kraftfullt under året att alla mål ställts på ända och bidrar till den samlade bedömningen att både de verksamhetsmässiga målen och de ekonomiska målen för koncernen påverkats negativt under året. Bedömningen är att god ekonomisk hushållning för året ej uppnås.

RKM koncernens sammanställda redovisning visar på ett resultat på 1,1 mkr (-6,6 mkr). Under året har Bussgods i Norrbotten AB fusionerats in i Länstrafiken och verksamheten övergått till det delägda bolaget Bussgods i Norr AB från och med 1 april 2020, vilket bidragit till att resultatet för 2020 är bättre än 2019.

Med anledning av att pandemin påverkat biljettintäkterna totalt för Länstrafiken i Norrbotten AB med 37,7 mkr (23,9 mkr exkl statliga ersättningen), har flertalet åtgärder satts in för att förbättra resultatet under året. Personalkostnader har setts över och minskats där det varit möjligt, resor har minimerats med anledning av covid-19 pandemin men även framöver är det reserestriktioner och möten/utbildningar fortsätter genomföras i största möjliga mån via Teams för att

minska reskostnaderna, en poolbil har avvecklats, konsultkostnader minskats då externa tjänster genomförs i högre grad av egen personal, diverse kostnader har setts över och abonnemang, licenser mm sagts upp där det är möjligt.

Trafikekonomin har följts upp löpande under hösten och medlemmarna i RKM hållits informerade hur det sett ut för respektive medlem. Direktionen fattade beslut den 20 oktober att en förskotts fakturering till respektive medlem i förbundet skulle göras för de medlemmar som uppvisade ett negativt resultat mot det preliminära finansieringsbidraget i den upprättade prognosen per 30 september. Totalt förskotts fakturerades 31,2 mkr, varav 23,1 mkr inbetalades under året. Den totala skulden att återbetala till medlemmarna för 2020 blev 14,8 mkr, då resultatet vid årets slut blev bättre än prognosen uppvisade.

a. Kollektivtrafikmyndighetens mål

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

Det är av vikt att målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet i Norrbotten (TFP) kopplas till de nationella målen och målen i den regionala utvecklingsstrategin (RUS). Kollektivtrafikmyndigheten har i det fastställda trafikförsörjningsprogrammet ett antal långsiktiga mål som utgår från lagstiftningen, regeringens transportpolitiska mål.

Målen i TFP är avgörande för i vilken riktning kollektivtrafiken ska utvecklas samt vilka satsningar som ska göras i framtiden i Norrbotten. Med anledning av diskussioner kring framtida finansiering och den pågående pandemin har beslut fattats att revidera och justera TFP vilket kommer att göras under 2021. *Generellt kan sägas att pandemin påverkat kollektivtrafiken så kraftfullt att alla mål ställts på ända.* För flertalet av målen för 2020 saknas målvärden, vilket gör att bedömningen om målet är uppnått eller ej blir subjektivt. Nedan följer trots det en uppföljning av uppställda mål med kommentarer kring dessa.

Utveckling av samtliga mål för att kunna göra en samlad bedömning om god ekonomisk hushållning uppnås eller ej pågår och utvecklas mer i budget och verksamhetsplan 2021-2023 och framåt.

Tillgänglighetsmålet

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

Målet följs upp genom att mäta:

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

Nöjdhet allmänhet och kund

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

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

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

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

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

NKI-resultatet för länets kollektivtrafikkunder (dvs Länstrafiken och LLT) är 72% för 2020 (73% 2019) och för allmänheten 61% (58% 2019).

NKI (Nöjd kundindex) för Länstrafiken Norrbottens kunder har ökat från 65% (2019) till 67% (2020).

Den totala nöjdheten i riket uppgår till 61% bland kunder och 54% bland allmänheten.

Nöjdhet med bolaget (NKI)		
År	Länstrafiken Norrbotten	Luleå lokaltrafik
2017	64%* / 60%**	75%* / 73%**
2018	61%* / 51%**	79%* / 73%**
2019	65%* / 52%**	79%* / 72%**
2020	67%* / 55%**	78%* / 71%**

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

Andel tillgänglighetsanpassade fordon

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

Andelen fordon som är tillgänglighetsanpassade.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Piteå
2017	32,6 %*	0	0	0	0	0	93 %	0
2018	32,6 %*	0	0	0	0	0	93 %	0
2019	33,1 %*	0	0	0	0	0	93 %	0
2020	33,1 %*	0	0	0	0	0	94,7 %	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. 33,1 % av fordonen har audiovisuellt utrop.*

Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser

I det reviderade trafikförsörjningsprogrammet har ett antal hållplatser/bytespunkter /stationer pekats ut i länet (cirka 150). 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 kommunernas 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.

Org.nr 222000-2949

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.

Den pågående pandemin med uppmaningen att undvika kollektivtrafik för alla som har möjlighet, samt att distansundervisning skett delar av året för främst gymnasieelever, men även viss del för högstadiееlever, har antalet påstigande minskat kraftigt under året.

Antal påstigande totalt per år (inklusive skolkort).

År	Länstrafiken Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda (ringlinjen)	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Norrtåg	Piteå
2015	2 280 685	406 905	344 488	20 959	76 665	402 506	4 757 368**	82 051*	351 342
2016	2 356 062	492 071	343 234	20 984	72 480	480 223	5 123 534**	66 759*	390 492
2017	2 241 056	572 229	324 144	24 850	76 800	487 569	5 207 000**	82 414*	407 575
2018	2 299 299	568 108	278 451	24 588	75 323	503 783	5 353 000**	90 682*	408 207
2019	2 246 009	530 445	250 625	23 048	76 594	465 545	5 462 687**	118 661*	414 011
2020	1 654 238	410 897	149 405	19 122	59 143	116 326***	3 279 158**	69 636*	341 750

*** Ingen validering av biljetter i Kiruna sedan Corona

**Siffror från LLT (inklusive skolkort)

*Siffror från Norrtåg

Kollektivtrafikens marknadsandel (av det motoriserade resandet)

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

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

Med anledning av den pågående pandemin har marknadsandelen för kollektivtrafiken minskat under året.

	Marknadsandel totalt	Andel kunder av befolkningen	Marknadsandel totalt	Andel kunder av befolkningen
År	Länstrafiken Norrbotten	Länstrafiken Norrbotten	Luleå lokaltrafik	Luleå lokaltrafik
2017	8%	39%	29%	46%
2018	6%	32%	22%	47%
2019	9%	49%	21%	43%
2020	7%	44%	17%	39%

Det vanligaste färdmedlet inom kollektivtrafiken i Norrbotten är stadsbuss (68%) följt av regionbuss (29%).

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.

Den pågående pandemin har påverkat intäkterna rejält negativt för 2020.

Intäktsutveckling, tkr.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå lokaltrafik (LLT)	Piteå
2017	142 409*	1966*	6 650*	43**	350*	2 764*	65 451***	5 685*
2018	142 636*	2 935*	7 239*	56**	340*	2 764*	68 238***	5 983*
2019	140 013*	2 465*	6 195*	49**	364*	2 350*	69 569***	4 845*
2020	117 282*	2 252			299		52 027***	

*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).

Tillgänglig statistik saknas för delar av lokaltrafiken vid rapporteringstillfället.

Kostnadstäckningsgrad: totalt och per linje och/eller stråk

Den pågående pandemin har påverkat intäkterna rejält negativt för 2020, vilket gör att kostnadstäckningsgraden för 2020 påverkas negativt.

Org.nr 222000-2949

Kostnadstäckningsgrad, totalt i länet.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå lokaltrafik (LLT)	Piteå
2017	50,09*	13,5*	42,1*	3,3*	8,5*	21,1*	53,5**	38,0*
2018	51,11*	20,1*	24,3*	4,3*	7,1*	21,1*	48,2**	28,8*
2019	49,35*	15,6*	17,4*	3,7*	7,2*	13,1*	49,0**	23,3*
2020	39,67*	11,78			6,5		40,0**	

* Siffror från Länstrafiken

**Siffror från LLT

Tillgänglig statistik saknas för delar av lokaltrafiken vid rapporteringstillfället.

Nettokostnad per personkilometer

Nedan visar nettokostnad per personkilometer.

Den pågående pandemin har påverkat intäkterna rejält negativt för 2020, vilket gör att nettokostnaden per personkilometer för 2020 påverkas negativt.

Nettokostnad per personkilometer.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå lokaltrafik (LLT)	Piteå
2017	1,52*	5,81*	5,75*	16,78*	16,97*	4,3*	3,15**	7,31*
2018	1,74*	4,21*	4,09*	16,85*	19,92*	4,20*	3,55**	7,25*
2019	1,74*	4,08*	4,94*	18,09*	20,28*	6,81*	3,54**	7,70*
2020	2,37*	8,21			24,32		6,25**	

*Siffror från Länstrafiken

**Siffror från LLT

Tillgänglig statistik saknas för delar av lokaltrafiken vid rapporteringstillfället.

Verksamhetsmässiga och finansiella mål - Länstrafiken i Norrbotten AB

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 i Norrbotten AB är således en väsentlig del av den regionala kollektivtrafiken. I stor utsträckning saknas mätbara mål för 2020 vilket åtgärdats i bolagets verksamhetsplan 2021 och framåt. De mål som kommenteras är således hämtat ur det Regionala trafikförsörjningsprogrammet.

- Bidra till en god tillgänglighet i länet genom att erbjuda ett attraktivt utbud av resmöjligheter för alla trafikantgrupper.

Kommentar: Verksamheten har varit utsatt för en ekonomisk åtstramning under 2020 vilket gjort att ett antal busslinjer avvecklats. *Tillgänglighetsmålet kan såtillvida sägas ej ha uppnåtts.*

- Bidra till en bättre trafiksäkerhet och miljö genom ett ökat kollektivt resande.

Kommentar: Framförallt har Coronapandemin minskat antalet resenärer vilket gör att *målet ej har nåtts.*

- Bidra till en ökad samordning av samhällsbetalda resor.

Kommentar: Coronapandemin har gjort att smittskyddsbekämpning gjort att fler åkt individuellt utifrån riskgruppbedömningar. *Målet har ej nåtts.*

- Utveckla samarbetet över länsgränser och arbeta för en ökad samordning mellan transportslagen.

Kommentar: Fortsatt samarbete över länsgräns pågår via nätverksgrupper. Bland annat har kusttrafik Haparanda – Umeå upphandlats i samarbete. Nytt biljettsystem arbetas med i gemensamhet Norrland. Tåg och buss som tidigare hanterats som två åtskilda grenar har bättre tagits omhand via Länstrafikens deltagande i pågående tågprojekt. *Målet 2020 uppnått.*

- Utveckla kollektivtrafiken genom att aktivt arbeta för nya innovativa och kostnadseffektiva lösningar utifrån en helhetssyn, i samverkan med medborgare och andra aktörer.

Kommentar: Projekt ÅKERbär, ny trafikarta beslutat av Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län den 20 oktober 2020 igångsatt i januari 2021 där Länstrafiken är en av flera inblandade parter. Projektet syftar till en högre

resenärsattraktivitet och en ur kostnad effektivare trafik i länet. En ny trafikarta ska finnas på plats hösten 2021 för successiv infasning. *Målet 2020 uppnått.*

- Lyfta varumärket genom att visa upp vilket arbete med hållbarhet och klimatpåverkan som Länstrafiken redan nu gör.

Kommentar: Under pågående Coronapandemi har kommunikationen framförallt handlat om att avråda människor från att resa och hur man ska undvika smitta. *Målet ej nått.*

Förnygra varumärket och rikta oss MER till dem som idag inte reser med buss.

Kommentar: Under pågående Coronapandemi har kommunikationen framförallt handlat om att avråda människor från att resa och hur man ska undvika smitta. *Målet ej nått.*

- Öka antalet resenärer.

Kommentar: Under pågående Coronapandemi har kommunikationen framförallt handlat om att avråda människor från att resa och hur man ska undvika smitta. *Målet ej nått.*

- Öka kundnöjdheten.

Kommentar: Kundnöjdheten har ökat med 2%, från 65% till 67%, sen föregående år trots pågående Coronapandemi och att antal resenärer minskat kraftigt. *Målet är uppnått.*

Bolaget ska ha en god finansiell stabilitet. Uppföljning av detta görs genom att mäta likviditet och soliditet.

Kommentar: Coronapandemin har inneburit stora intäktsförluster, vilket har påverkat likviditeten kraftigt under året. För att undvika risken för kontrollbalansräkning då halva aktiekapitalet är förbrukat, genomfördes en tilläggsfakturering av underskottsbidrag till medlemmarna i RKM Norrbotten under november månad. Tilläggsfaktureringen innebar att likviditeten i bolaget vid årets slut uppgick till 17,7 mkr. Utöver det har Bussgods i Norrbotten AB samt Serviceresor i Norr AB fusionerats in till Länstrafiken den 29 oktober och bidrar positivt med en likviditet på 1,7 mkr och en total likviditet i bolaget på 19,4 mkr.

Soliditeten i bolaget uppgår till 24,1 procent vid årets slut jämfört med 13,2 procent förra året. De totala tillgångarna i bolaget har minskat från 156,1 mkr till 73,9 mkr då finansieringsbidraget för Länstrafiken i Norrbotten AB från och med verksamhetsår 2021 faktureras via RKM Norrbotten, vilket gör att soliditeten i bolaget ökar trots att resultatet på sista raden är noll.

Bedömningen är att bolaget ej uppnått det ekonomiska och finansiella målet, då tilläggsfakturering krävts under året för att täcka underskott och akut likviditetsbrist i bolaget under löpande verksamhetsår med anledning av den pågående pandemin.

Bolagets styrelse ska i årsredovisningens förvaltningsberättelse, utöver vad aktiebolagslagen i detta avseende stadgar, redovisa om verksamheten bedrivits och utvecklats mot bakgrund av det i bolagsordningen angivna ändamålet med bolagets verksamhet och utförts inom ramen för de kommunala befogenheterna.

Kommentar: Bolagets ändamål är att med iakttagande av kommunal likställighets-, självkostnads-, och lokaliseringprincip bidra till tillväxt och utveckling inom Norrbottens län. Detta ändamål fullgörs genom att främja en effektiv trafikförsörjning inom den regionala kollektivtrafiken enligt lagen 2010:1065 om kollektivtrafik, samt samordning av samhällsbetalda resor och av tjänster avseende persontransporter inom lagen 1997:736 om färdtjänst och lagen 1997:735 om riksfärdtjänst för de kommuner som överlåtit sina uppgifter till kommunalförbundet i Norrbotten läns kollektivtrafikmyndighet. 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. Coronapandemin har påverkat bolagets möjligheter att jobba med tillväxten av kollektivtrafiken, då restriktioner gjort att resandet inom både den allmänna och särskilda kollektivtrafiken varit påverkade sedan mitten av mars och hela verksamhetsåret.

Bedömningen är att bolaget har uppfyllt ändamålet enligt bolagsordningen.

6. Väsentliga personalförhållanden

a. Personal

Koncernen står inför utmaningar gällande personalfrågor och har därför under 2020 anställt en HR-ansvarig som arbetar i dotterbolaget Länstrafiken med att ge stöd och service åt koncernens chefer och medarbetare. Personalfunktionen ska utveckla och upprätthålla en gemensam personal- och lönepolitik i de bolag som ingår, arbeta med personal- löne- och reseadministration, biträda chefer i rekrytering och anställningsärenden samt vara pådrivande i arbetet med arbetsmiljö, jämställdhet och kompetensutveckling.

Under sista kvartalet av 2019 genomfördes en organisationsförändring som syftar till ett moderniserat ledarskap, tydligare roller, mer tid för utvecklingsfrågor, samordning mellan olika trafikslag och glädje i arbetslivet. Detta innebar en del förändring både ur chef- och personalperspektiv i hela koncernen.

Arbetet med den nya organisationen har pågått under hela 2020 och på grund av Covid -19 och på grund av det ekonomiska läget i dotterbolaget Länstrafiken i Norrbotten AB fick ytterligare en revidering av organisationen göras under sen höst 2020. Den förändringen innebar att fyra personer fick lämna sina tjänster i dotterbolaget Länstrafiken. Därtill har det även rekryterats nya nyckelpersoner till bland annat rollen som koncernövergripande ekonomichef.

Fr o m den 1 januari 2021 tillkommer Piteå kommun som kund till RKM. Två handläggare samt en administratör har anställts för att hantera den tillkommande verksamhetsvolymen. Dessa tillträdde i tjänst i mitten av oktober 2020 för inskolning. Samtliga personer har rekryterats ur Länstrafiken i Norrbotten för att minska personalstyrkan i spåren av Covid – 19 samt kompetensutveckla och lyfta den befintliga personalen.

Inom RKM finns därutöver en myndighetschef omfattande 0,3 personer vilken faktureras från Länstrafiken vilket också del av resurser inom ekonomi, HR, IT och utveckling görs. Tjänsten som kollektivtrafikstrateg är tillsatt fram till dennes pension med en individ som tidigare arbetat inom Länstrafiken i Norrbotten AB. Med denna resurs kan vi blicka framåt i vårt uppdrag att samordna och utveckla kollektivtrafiken i länet. Projektledaren för de tågsatsningar som genomförs i Norrbotten slutade sin tjänst i juli -20. En rekrytering är gjord och från och med 1/1–21 finns en resurs som arbetar med tågprojektet. Tågprojektet och de resurser som används där finansieras i sin helhet av regionen.

b. Lokalisering, kansli och administration

Myndigheten har under 2020 flyttat från sin tidigare lokal på Smedjegatan i Luleå på grund av dess otillgänglighet för medborgare och att utrymmet blivit för litet för de personella resurserna. Den nya adressen på Kungsgatan 23b i Luleå har tillgänglighetsanpassats för att myndighetens besökare ska ha möjlighet att besöka oss.

c. SAM - Systematiska arbetsmiljöarbetet

I början av året genomfördes en medarbetarenkät för att skapa oss en nulägesbild av koncernens hälsa, vi har valt att inte dela upp denna på organisationsnivå då svaren blir för utpekande då antalet personer anställda i RKM är få. Medarbetarenkäten mäter bland annat Employee Net Promoter Score (eNPS) vilket är en bra metod för att på ett snabbt sätt få en överblick av hur lojala och engagerade medarbetarna är. Enkäten mäter områden som teameffektivitet, ledarskap, engagemang, organisatorisk och psykosocial arbetsmiljö. Svarefrekvensen för enkäten var rungande 94% och har därför gett oss en bra bild av nuläget och vad vi behöver arbeta vidare med.

Förhållandevis låga resultat på samtliga frågeindex gav oss en bild av en koncern som kräver en förändring och arbete med både den organisatoriska och psykosociala arbetsmiljön. Vi kan inte härröra vilka svar som är kopplade till RKM utan tittar koncernövergripande. Det framgick tydligt att vi behöver förändra kulturen inom organisationen för att öka trivsel och känsla av sammanhang och för att nå goda resultat i arbetet. Det framgick att det saknas tydlighet, att både roller och arbetsuppgifter behöver förtydligas och att verksamheten behöver tydliga mål som förankras hos medarbetarna för ett ökat engagemang och en ökad motivation. Ledarskapet behöver stärkas och vi behöver bli bättre på att motivera och utveckla våra medarbetare så de väljer att stanna hos oss. Nedan ses resultaten för medarbetarenkäten och de följande två pulsundersökningarna.

Måttillfälle	eNPS*	Ledarskap	Teameffektivitet	Engagemang	Organisatorisk och psykosocial arbetsmiljö
Huvudenkät	2	55/100	60/100	66/100	61/100
Puls 1	-14			68/100	
Puls 2	-35	65/100		69/100	

*eNPS är ett mått för andelen ambassadörer minus andelen kritiker. eNPS mäter medarbetarnas lojalitet.

Arbetet framåt

Vi har under året arbetat med att skapa nya befattningsbeskrivningar för samtliga roller i koncernen och genomfört workshops där vi förtydligat roller inom avdelningarna. Ledningsgruppen för Länstrafiken har genomgått ledningsutveckling och arbetat med att revidera målen för 2021–2023 utifrån den trafikförsörjningsplan som är antagen. Därutöver har vi genomfört målarbete i storgrupp och sedan på teamnivå. På grund av resultatet i medarbetarenkäten har vi genomfört en psykosocial arbetsmiljöutredning inom Länstrafiken då det framkom att 25% av de svarande hade upplevt någon form av kränkande särbehandling under senaste året, varvid åtgärder vidtogs efter resultatet presenterats för ledningen. Arbetet fortsätter under 2021 med koncernövergripande värdegrundsarbete och en uppdaterad personalpolicy med tillhörande personalhandbok som gäller för både myndigheten och dess dotterbolag. Förändringar innebär ofta att innan vi kan ta oss framåt och utvecklas kommer vi möta oro, hinder och utmaningar. Det ser vi också på sista mätningen där eNPS minskat ytterligare.

Arbetsmiljöarbete

Coronapandemin har präglat koncernens arbetsmiljöarbete under året och vi har under mätning sett att medarbetarna i koncernen anser att vi hanterat pandemin utomordentligt ur ett arbetsmiljöperspektiv. Tydlig information, ofta, har varit vår ledstjärna. Många av våra anställda har arbetat hemifrån den största delen av 2020 och vi har fått finna nya lösningar för att bedriva ett bra arbetsmiljöarbete. Arbetsmiljöverket har gjort tillsynsbesök med fokus på rutiner för hot- och våldssituationer, rutiner vid hembesök samt tillbudsrapportering. Dessa är kända för organisationen och fick därför godkänt vid tillsynsbesöket.

Hälsobild

Utvecklingen av sjukfrånvaron är fortsatt positiv och än ser vi ingen ökad sjukfrånvaro pga Corona. Vi fortsätter arbetet med att skapa en hälsofrämjande arbetsplats genom att erbjuda friskvårdsbidrag och nytt för 2020 är att friskvårdstimme erbjuds till samtliga medarbetare. Sedan tidigare erbjuder vi också våra medarbetare energimassage en gång i veckan under arbetstid, vilket är uppskattat och som vi tror ger en positiv effekt på hälsan. Arbetet med hälsofrämjande aktiviteter fortsätter under

2021 med ett hälsoprojekt där aktiviteter som har en god påverkan på kulturen, hälsan och sammanhållningen ska genomföras.

Sjukfrånvarotal inom koncernen

Länstrafiken 2020	Länstrafiken 2019	Länstrafiken 2018	Länstrafiken 2017
2,51%	2,29%	3,48%	3,44%

RKM:s sjukfrånvarostatistik redovisas inte på grund av undantagsregeln i lagstiftningen som säger att uppgiften inte ska lämnas om antalet anställda i gruppen är högst 10 eller om uppgiften kan hänföras till en enskild

Jämställdhet

Koncernen strävar efter att vara en jämställd arbetsplats där kvinnor och mäns kompetens, resurser och erfarenheter tas tillvara. Totalt antal anställda inom RKM är 11. Av dessa är alla kvinnor. Inom Länstrafiken är 51 varav 37 är kvinnor och 14 män. Majoriteten av de anställda är anställda på heltid både inom RKM och LTN. Medelåldern på RKM är 43 år och Länstrafiken 42 år

7. Händelser av väsentlig betydelse, påverkan på de finansiella rapporterna

a. Bussgods i Norrbotten, Serviceresor i Norr, Bussgods i Norr, RKM

Under 2019 har beslutats om nedläggning av Bussgods i Norrbotten AB. Avvecklingen påbörjades under sommaren 2019 och bolaget har fusionerats in i Länstrafiken den 29 oktober 2020. Fusionen har gett en fusionsvinst om 3,5 Mkr. Investering har gjorts av 33% av aktierna i Bussgods i Norr AB med säte i Umeå som tagit över driften i Norrbotten som komplement till det bolaget tidigare gjort i Västerbotten. På det sättet bibehålls den samhällsservice Bussgods ger på mindre orter i Norrbotten samtidigt som verksamheten drivs vidare med en effektivare kostnads massa i ny regi. Resultatet från bolaget har överträffat budget under startåret 2020.

Serviceresor i Norr har sedan årsskiftet 2019 ingen verksamhet och bolaget har fusionerats in i Länstrafiken den 29 oktober 2020 med en försumbar positiv resultatpåverkan.

Ersättning för förlorade biljettintäkter under perioden 1 mars-30 juni 2020 är beviljat med 27 mkr totalt för Norrbottens del, varav 13,7 mkr är för RKM koncernens del. Förhandlingar pågår med transportbolagen gällande rörliga ersättningar i trafikavtalen baserat på antalet resenärer, och delar av den statliga ersättningen för perioden 1 mars-30 juni 2020 bedöms komma att användas för att kompensera transportbolagen för deras minskade resenärsintäkter under motsvarande period.

Den ekonomiska redovisningen är upprättad enligt Lagen om Kommunal Bokföring och Redovisning (LKBR) samt rekommendationer och information (normering) från Rådet för kommunal redovisning (RKR). De grundläggande redovisningsprinciper som benämns i 4 kap 4§ i LKBR har beaktats vid upprättandet av räkenskaperna.

Jämförelseåret har omräknats jämfört med föregående års sammanställda räkenskaper. Detta beror delvis på att AB Transitio anses utgöra ett kommunalt koncernföretag och delvis på att det har upptäckts fel avseende tidigare år. Dessa fel är primärt hänförliga till klassificering av poster i resultaträkningen där vissa poster tidigare felaktigt nettoredovisats.

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

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

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

Dotterbolaget Länstrafiken upphandlar och avtalar om särskild kollektivtrafik i respektive kommun och samordnar trafiken vilket innebär att regionen och kommunen delar på trafikkostnaden då fordonet i fråga kan ha både sjukresenärer och färdtjänstresenärer i samma fordon.

13 av länets 14 kommuner har fattat beslut att överlåta färdtjänsten till RKM. Under 2020 har RKM/Länstrafiken tillsammans med Piteå kommun planerat för överlåtelse av ansvaret för kommunens färdtjänst och överlåtelsen skedde 1 januari 2021. Bodens kommun har valt att inte överlåta färdtjänsten till RKM men diskussioner angående detta kommer att genomföras med Bodens kommun under kommande år.

Länstrafiken i Norrbotten AB är operativt ansvarig för den allmänna kollektivtrafiken och även den särskilda kollektivtrafiken i Norrbotten och genomför löpande upphandlingar av färdtjänst, sjukresor mm. Nya avtal har 2019 och 2020 tecknats i elva av länets kommuner.

9. Färdtjänstråd

Under verksamhetsåret 2016 bildade RKM ett färdtjänstråd som representeras av länets olika intresseorganisationer 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. Med anledning av pandemin har inga möten hållits under 2020, men möten via teams alternativt via telefonmöte planeras att återupptas med uppstart under våren 2021.

10. Samråd

Under 2020 har ett försök till utökad frekvens av samråd skett. Pandemin har satt hinder i vägen medan det under hösten 2020 successivt blivit en mognad i förmågan att använda digitala medier för samrådsträffar. Frekvensen samråd är fortsatt på en för låg nivå och avser att utökas under 2021.

De samråd som genomförts har skett i samarbete mellan RKM och Länstrafiken och berörda tjänstemän och politiker på respektive kommun. Från respektive kommun har fyra/fem tjänstemän deltagit, oftast kommunalråd, trafikplanerare, skolskjutshandläggare och ytterligare någon från samhällsbyggnadsavdelningen och/eller ytterligare någon politiker.

Trafikverket har under 2020 träffats vid några tillfällen och rollen RKM har som samordnande länk har tydliggjorts och uppskattats av Trafikverket.

11. Trafikstrategi Luleå regionen

Under året har en sammanställning av ett stort antal trafikutredningar som genom åren gjorts avseende Luleå regionen gjorts av RKM. Ett djupare samarbete har också inletts mellan Länstrafiken och Luleå Lokaltrafik för en större samordning av respektive verksamhet.

Projekt ÅKERbär, en ny trafikarta i Norrbottens län har beslutats under året och fas ett som är igångsatt under början av 2021 har störst arbetsinsats gjord mellan Region Norrbotten, Kalix, Luleå, Boden, Älvsbyn och Piteå kommuner där samordningsvinsterna ses som störst i att öka kundattraktiviteten samt kostnadseffektiviteten i trafiken.

Start av pendeltåg mellan Boden-Luleå som skett under 2019 har under 2020 drabbats hårt av den pågående pandemin som gjort att resenärsantalet inte utvecklats i den takt som planerats. Det rabatterade periodkort som infördes 2019 och gav möjlighet till ett attraktivt resande med tåg som bas och möjlighet att kombinera tätortstrafik i Boden, Luleå och regionaltrafik med Länstrafikens bussar ledde som konsekvens till lägre taxor för resande med buss utan att synbar ökning av resandeantalet kunde konstateras. En justering av dessa taxor gjordes i september 2020.

12. Projekt flygbilar

Länstrafiken deltar tillsammans med Trafikverket och RKM i ett projekt med syfte att ge bättre möjligheter till långväga resor med flyg till Stockholm och vidare till andra destinationer. Trafiken på flygbilarna är anropsstyrd och beställs hos Länstrafikens kundservice. Pandemin och den stora neddragningen av flygtrafik har inneburit en markant minskning av bokningar under 2020.

Trafiken startade 4 april 2016 och har löpt fram till 30 september 2019. Samtliga parter önskade en förlängning av projektet men i avvaktan på beslut om finansiering gjordes ett uppehåll i trafiken under perioden 2019-10-01 -- 2020-03-31. Linjerna upphandlades på nytt och trafiken har löpt på sedan 1 april 2020. Avtalstiden är 1 år och 9 månader med möjlighet för Länstrafiken att förlänga avtalen med som längst ett + ett år

Projektet har fram till september 2019 finansierats av Trafikverket, Region Norrbotten samt kommunerna Haparanda, Jokkmokk, Älvsbyn och Övertorneå. Tillkommande kommuner från april 2020 är Kalix och Övertorneå där Kalix ingår i linjen från Haparanda och Övertorneå i linjen från Övertorneå. Nytt är även att Arvidsjaur flygbil är med i projektet och där delas kostnaden mellan Trafikverket och Region Norrbotten.

År 2019/2020	Nyttjade turer		Antal pass		Erlagd avgift (inkl moms)		Kostnad (exkl moms)	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Arjeplog -AJR		176		299		83 855		312 007
Haparanda-LLA	551	216	889	305	276 250	94 730	479 907	303 585
Jokkmokk-LLA	542	91	923	108	312 660	34 780	784 726	141 884
Älvsbyn-LLA	54	21	58	25	14 820	6 345	27 106	12 890
Övertorneå-LLA	417	112	631	151	210 240	49 647	490 986	221 419
Totalt	1 564	616	2 501	888	813 970	269 357	1 782 725	991 785

13. Förväntad utveckling

a. Tågtrafik

Under de senaste åren har RKM arbetat med att utveckla persontågstrafiken på sträckorna Luleå, Boden, Kalix och Haparanda. Region Norrbotten och Tillväxtverket har finansierat RKM under tre år, med start 2018, för att arbeta med att utveckla tågtrafik i Norrbotten. Syftet med projektet är att öka det fossilfria resandet. Projektet startade sent på grund av resursbrist och under våren var föregående projektledare till stor del frånvarande. På grund av den rådande pandemin har det också funnits svårigheter att genomföra de planerade aktiviteterna i projektet sedan mars 2020. Av dessa sammantagna anledningar har en förlängning av projektet sökts och beviljats med ett år från maj 2021 till maj 2022 inom ramen för finansieringen. Under sommaren lämnade föregående projektledare sin tjänst och ersättare finns nu på plats.

Projektet är igång igen efter bytet av projektledare och fokus just nu är trafikstart Haparanda i april 2021 samt en intensivare marknadsföring av möjligheten att resa mellan Boden och Luleå. Övriga delområden i projektet är trafiken till Malmfälten och dialog med Finland för gränsöverskridande trafik. Arbets- och studiependlare, resande i tjänsten samt sjukresenärer är prioriterade målgrupper som projektet vänder sig till.

Tåg kan inte ses som en ersättare av all annan slags kollektivtrafik längs Norrbottens kustland. Tåget är en stomme och komplement i ett attraktivt kollektivtrafiknät. Erfarenhet visar att skapande av attraktiv trafik behöver turtäthet. Gles trafikering ger inte attraktivitet och fler resenärer. Tåget behöver tydligare vävas in i en större trafikarta där buss står för flexibilitet och tåg effektivitet. För effektivitet krävs passagerarvolym vilket innebär att tillgängligheten att nå stationerna behöver arbetas mer med. Fler turer ger fler passagerare och väl över tröskelvärden ökar passagerarantalet mer än turerna. Om Norrbotten ska lyckas öka attraktionskraften kring kollektivtrafiken och nå fler människor krävs en rejäl helhjärtad satsning på både tåg och buss där buss delas upp i trafikintensiva avsnitt med hög turtäthet parallellt med en mycket större efterfrågestyrd trafik än idag som matar passagerare till knutpunkter. En utvärdering har gjorts kring tidigare beslutat Pendlarkort. Det positiva har varit enkelheten att använda samma kort både i regional-, tätorts- samt tågtrafik och denna idé är väl värd att utveckla vidare. Det som inte fungerat var de tänkta styrningseffekterna där avsikten öka antalet tågpassagerare inte uppfylldes. Effekten blev att den absoluta majoriteten av passagerarna bytte Länstrafikens 40 kort till det betydligt billigare Pendlarkortet men fortsatte att åka buss med Länstrafiken. Pendlarkortet höjdes därför i pris fr o m den 1 september 2020 för att likställas prismässigt med 40 kortet där fortsatt möjlighet finns för kombinationsresor tåg/buss. Ny utvärdering behöver göras med de erfarenheter vi kan lära oss av detta.

b. Hållplatser

Årligen träffas alla kommuner och bland annat diskuterar kommunens hållplatser. I Trafikförsörjningsprogrammet finns per kommun de viktigaste hållplatser/stationer. Utifrån denna sammanställning och prioritering kommer hållplatser/stationer att ses över.

Projekt ÅKERbär kommer att analysera behovet av byteshållplatser i länet för att möjliggöra ett enklare resande.

c. Framtida inriktning

Mängder av utmaningar finns för kollektivtrafiken i Norrbotten. Den största just nu är den politiska otydlighet som råder kring den framtida kollektivtrafiken. En annan är attraktiviteten att faktiskt använda den trafik som finns. Norrbotten har minst andel kollektivtrafikresenärer i Sverige. En tredje utmaning är kostnadseffektiviteten i ett län med hög befolkningstäthet längs kusten och mindre i inlandet.

För att möta framtiden och hantera linjenätets attraktivitet för resenärer och en bättre kostnadseffektivitet har därför ett projekt för att skapa framtidens trafik i länet igångsatts av Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län där Länstrafiken, Region Norrbotten, norrbottens samtliga kommuner och den tätortstrafik som finns är deltagare i projektet. Tågtrafiken betraktas som en bas och kommer att vävas in i trafikkartan. Projektet har namnsatt till "Projekt ÅKERbär". Effekter av Projekt ÅKERbär bedöms kunna börja synas under verksamhetsåret 2023.

Attraktivitet skapas bara genom tillgänglighet till trafik, enkelhet att använda trafik med flera bytespunkter, status genom hela och rena fordon, hållplatser mm. Attraktivitet skapas inte genom att rycka undan enskilda turer och linjer som för tillfället är rörliga i kollektivtrafikkartan. Ett helhetsgrepp behöver tas om det ska bli något av kollektivtrafiken i Norrbotten vilket är fullt möjligt om den politiska viljan finns.

Org.nr 222000-2949

Sammanställda räkenskapers Resultaträkning

Tkr

	Not	2020-01-01 -2020-12-31	2019-01-01 -2019-12-31
Verksamhetens intäkter	3	414 397	403 076
Verksamhetens kostnader	4	-652 891	-673 233
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella anläggningstillgångar	5	-34 439	-13 829
Verksamhetens nettokostnader		-272 933	-283 986
Bidrag från medlemmarna mfl	6	280 303	280 999
Verksamhetens resultat		7 370	-2 987
Finansiella intäkter	7	228	243
Finansiella kostnader	8	-6 478	-3 878
Resultat efter finansiella poster		1 120	-6 622
Årets resultat		1 120	-6 622

Org.nr 222000-2949

Sammanställda räkenskapers Balansräkning

Tkr

Not 2020-12-31 2019-12-31

TILLGÅNGAR

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar

Byggnader och mark	9	4 321	4 551
Inventarier, verktyg och installationer	11, 12	151 181	9 055
Utleasat rullande material	13	230 961	118 679
		386 463	132 285

Finansiella anläggningstillgångar

Andra långfristiga värdepappersinnehav	14	65	45
Andra långfristiga fordringar		40 468	48 070
		40 533	48 115

Summa anläggningstillgångar

426 996 180 400

Omsättningstillgångar

Varulager		206	209
-----------	--	-----	-----

Kortfristiga fordringar

Kundfordringar		120 571	19 867
Aktuella skattefordringar		710	718
Övriga kortfristiga fordringar	15	17 673	20 540
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	16	23 918	52 274
		162 872	93 399

Kassa och bank

64 820 144 058

Summa omsättningstillgångar

227 898 237 666

SUMMA TILLGÅNGAR

654 894 418 066

Org.nr 222000-2949

Sammanställda räkenskapers Balansräkning

Tkr

	Not	2020-12-31	2019-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	17		
Eget kapital		25 608	24 488
Avsättningar			
Uppskjuten skatteskuld		465	399
Övriga avsättningar	18	13 588	20 304
		14 053	20 703
Långfristiga skulder	19		
Skulder till kreditinstitut	12	244 951	150 161
Övriga långfristiga skulder		116 526	0
		361 477	150 161
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	12	17 403	10 988
Leverantörsskulder		32 012	51 279
Övriga kortfristiga skulder		25 227	13 627
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	20	179 114	146 820
		253 756	222 714
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		654 894	418 066
- Varav årets resultat		1 120	- 6 622
Ställda säkerheter	24	inga	inga
Ansvarsförbindelser	25	se not	se not

Sammanställda räkenskapers Kassaflödesanalys

Tkr

	Not	2020-01-01 -2020-12-31	2019-01-01 -2019-12-31
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster	21	1 120	-6 622
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet mm	22	20 137	21 277
Betald skatt		0	681
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		21 257	15 336
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Förändring av varulager		3	50
Förändring kundfordringar		-100 704	46 461
Förändring av övriga kortfristiga rörelsefordringar		24 939	-37 360
Förändring leverantörsskulder		-19 267	1 183
Förändring av övriga kortfristiga rörelseskulder		20 328	-234
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-53 444	25 436
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-2 618	-60 000
Förändring materiella anläggningstillgångar AB Transitio, netto	2	-112 461	0
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		3 368	840
Investeringar i finansiella anläggningstillgångar		7 582	13 047
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-104 129	-46 113
Finansieringsverksamheten			
Upptagna lån och amortering, netto		101 205	38 125
Amortering av skulder för finansiell leasing		-22 870	0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		78 335	38 125
Årets kassaflöde		-79 238	17 448
Likvida medel vid årets början		144 058	126 610
Likvida medel vid årets slut		64 820	144 058

Org.nr 222000-2949

Myndighetens Resultaträkning

Tkr

	Not	2020-01-01 -2020-12-31	2019-01-01 -2019-12-31
Verksamhetens intäkter	3	55 130	3 241
Verksamhetens kostnader	4	-63 523	-33 934
Avskrivningar	5	-22 615	-5
Verksamhetens nettokostnader		-31 008	-30 698
Bidrag från medlemmarna mfl	6	36 343	31 649
Verksamhetens resultat		5 335	951
Finansiella kostnader		-1 727	0
Resultat efter finansiella poster		3 608	951
Årets resultat		3 608	951

Org.nr 222000-2949

Myndighetens Balansräkning

Tkr

	Not	2020-12-31	2019-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Inventarier, verktyg och installationer	11	144 948	6
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andelar i koncernföretag	23, 24	11 500	11 500
Summa anläggningstillgångar		156 448	11 506
Omsättningstillgångar			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar		85 455	1 331
Fordringar hos koncernföretag		9 604	11 958
Aktuella skattefordringar		160	160
Övriga kortfristiga fordringar		138	79
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	16	533	60
		95 890	13 588
<i>Kassa och bank</i>			
Summa omsättningstillgångar		103 698	21 763
SUMMA TILLGÅNGAR		260 146	33 269

Org.nr 222000-2949

Myndighetens Balansräkning

Tkr

	Not	2020-12-31	2019-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	17		
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserad vinst eller förlust		12 930	11 979
Årets resultat		3 608	951
		16 538	12 930
Summa eget kapital		16 538	12 930
Långfristiga skulder			
Övriga långfristiga skulder		116 526	0
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		829	203
Skulder till koncernföretag		271	2 026
Övriga kortfristiga skulder		23 769	135
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	20	102 213	17 975
Summa kortfristiga skulder		127 082	20 339
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		260 146	33 269
Ställda säkerheter	24	inga	inga
Ansvarsförbindelser	25	inga	inga

Myndighetens Kassaflödesanalys

Tkr

	Not	2020-01-01 -2020-12-31	2019-01-01 -2019-12-31
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster	21	3 608	951
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	22	24 343	5
Resultat efter finansiella poster		27 951	956
Kassaflöde från förändring av rörelsekapitalet			
Förändring av kundfordringar		-84 124	420
Förändring av övriga kortfristiga rörelsefordringar		-4 462	-11 772
Förändring av leverantörsskulder		626	53
Förändring av övriga kortfristiga rörelseskulder		82 552	11 517
Kassaflöde från den löpande verksamheten		22 543	1 174
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-40	0
Finansieringsverksamheten			
Amortering av skulder för finansiell leasing		-22 870	0
Årets kassaflöde		-367	1 174
Likvida medel vid årets början		8 175	7 001
Likvida medel vid årets slut		7 808	8 175

Noter

Tkr

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Allmänna upplysningar

Den ekonomiska redovisningen är upprättad enligt Lagen om Kommunal Bokföring Redovisning (LKBR) samt rekommendationer och information (normering) från Rådet för kommunal redovisning (RKR). De grundläggande redovisningsprinciper som benämns i 4 kap 4§ i LKBR har beaktats vid upprättandet av räkenskaperna.

Jämförelseåret har omräknats jämfört med föregående års sammanställda räkenskaper. Detta beror delvis på att AB Transitio anses utgöra ett kommunalt koncernföretag (se vidare i not 2) och delvis på att det har upptäckts fel avseende tidigare år. Dessa fel är primärt hänförliga till klassificering av poster i resultaträkningen där vissa poster tidigare felaktigt nettoredovisats.

Intäkter

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

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

Bidrag från staten, kommuner och regioner, utan villkor, redovisas under posten bidrag från medlemmarna mfl.

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

Materiella anläggningstillgångar

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

Gränsdragning mellan kostnad och investering

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

Bestämd mängd och fast värde

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

Anskaffningsvärde

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

Avskrivning

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

Avskrivningstider

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

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

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

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

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

Avskrivningsmetod

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

Finansiella anläggningstillgångar

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

Redovisning i och borttagande från balansräkningen

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

Värdering av finansiella tillgångar

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

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

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

beräknas inflyta.

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

Räntebärande finansiella tillgångar värderas till anskaffningsvärde.

Värdering av finansiella skulder

Finansiella skulder värderas till upplupet anskaffningsvärde.

Leasingavtal

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

Finansiella leasingavtal

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

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

Den leasade tillgången skrivs av över leasingperioden.

Operationella leasingavtal

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

Avsättningar

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

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

Ersättningar till anställda

Ersättningar till anställda efter avslutad anställning

Planer för ersättningar efter avslutad anställning klassificeras som avgiftsbestämda

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

Ersättningar vid uppsägning

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

Kassaflödesanalys

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

Sammanställda räkenskaper

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

Eliminering av transaktioner mellan koncernföretag

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

Not 2 Bedömning AB Transitio

Sammanställda räkenskaper

Definitionen av kommunala koncernföretag uppdaterades inför räkenskapsåret 2019. Enligt reglerna i Rådet för kommunal redovisning (RKR) rekommendation R16 har Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet klassificerat AB Transitio som ett kommunalt koncernföretag. I föregående års sammanställda räkenskaper hanterades AB Transitio inte som ett kommunalt koncernföretag, men i 2020 års årsredovisning har de sammanställda räkenskaperna omräknats så att AB Transitio ingår i både 2019 och 2020 års värden.

Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet har ej erhållit tillräcklig information från AB Transitio för att kunna upprätta fullständiga notupplysningar för räkenskapsåret 2020. Med anledning av detta kan det finnas bristande jämförbarhet mellan 2019 och 2020 i vissa noter. Det kan även finnas nettobelopp i vissa noter. Det framgår av respektive not om fullständig information ej funnits tillgänglig.

Värt att notera är även att Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet leasar tåg från Transitio. Det saknas uppgifter för att kunna eliminera dessa transaktioner i de sammanställda räkenskaperna. Eftersom myndigheten äger 5% av Transitio kan därmed ett belopp motsvarande 5% av transaktionerna finnas med dubbelt i de sammanställda räkenskaperna. Beloppen bedöms inte vara väsentliga.

Not 3 Verksamhetens intäkter

Sammanställda räkenskaper

	2020	2019
Intäkter tjänster	14 693	16 100
Intäkter personbefordran	118 318	140 520
Intäkter serviceresor	121 394	142 297
Intäkter godsbefordran	35 190	44 748
Tåghyror	58 312	26 671
Uthyrning järnvägsfordon	34 989	27 933
Ersättning förlorade biljettintäkter på grund av covid-19	26 995	0
Övriga hyresintäkter	665	488
Övriga intäkter	3 841	4 319
	414 397	403 076

Myndigheten

	2020	2019
Intäkter tåghyror	25 079	0
Ersättning förlorade biljettintäkter på grund av covid-19	26 995	0
Övriga intäkter	3 056	3 241
	55 130	3 241

Not 4 Verksamhetens kostnader
Sammanställda räkenskaper

	2020	2019
Trafikkostnader	-545 530	-563 531
Leasingkostnader	-3 688	-4 253
Övriga externa kostnader	-25 860	-28 817
Löner	-29 925	-39 519
Sociala avgifter	-8 202	-12 123
Pensioner	-2 488	-2 522
Övriga personalkostnader	-3 538	-3 725
Ersättning förlorade biljettintäkter på grund av covid-19	-11 942	0
Driftsbidrag Norrtåg	-21 582	-18 733
Inkomstskatt och uppskjuten skatt	-136	-10
	-652 891	-673 233

Den totala kostnaden för revision uppgick till 510 tkr för 2020 (510 tkr för 2019).

Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet har mottagit ersättning för förlorade biljettintäkter med anledning av covid-19. Dessa bidrag har sedan skickats vidare till Länstrafiken i Norrbotten AB, Norrtåg AB och ett flertal kommuner. De delar av bidraget som skickats vidare till av kommunalförbundet ägda bolag har eliminerats i de sammanställda räkenskaperna.

Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet har skickat driftsbidrag till Norrtåg AB. Eftersom Norrtåg AB endast ägs till 25% elimineras endast 25% av driftsbidraget. Resterande del tillfaller för kommunkoncernen externa parter och ingår därmed i de sammanställda räkenskaperna.

Myndigheten

	2020	2019
Leasingkostnader	-131	-73
Övriga externa kostnader	-3 025	-3 469
Löner	-3 468	-3 174
Sociala avgifter	-1 072	-1 152
Pensioner	113	-625
Övriga personalkostnader	-169	-464
Ersättning förlorade biljettintäkter på grund av covid-19	-26 995	0
Driftsbidrag Norrtåg	-28 776	-24 977
	-63 523	-33 934

Den totala kostnaden för revision uppgick till 40 tkr för 2020 (40 tkr för 2019).

Not 5 Avskrivningar

Sammanställda räkenskaper

	2020	2019
Byggnader och mark	-230	-253
Nedlagda kostnader på annans fastighet	0	-322
Inventarier, verktyg och installationer samt utleasat rullande material	-34 209	-13 254
	-34 439	-13 829

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

Myndigheten

	2020	2019
Inventarier, verktyg och installationer	-16	-5
Finansiell leasing av tåg	-22 599	0
	-22 615	-5

Not 6 Bidrag från medlemmarna mfl

Sammanställda räkenskaper

	2020	2019
Region Norrbotten	129 589	125 508
Kommuner	84 783	93 332
Trafikverket	34 058	32 844
Övriga bidrag	31 873	29 315
	280 303	280 999

Myndigheten

	2020	2019
Region Norrbotten	31 666	27 867
Kommuner	2 890	2 890
Övriga bidrag	1 787	892
	36 343	31 649

Not 7 Finansiella intäkter

Sammanställda räkenskaper

	2020	2019
Ränteintäkter	26	40
Övriga finansiella intäkter	202	203
	228	243

Not 8 Finansiella kostnader

Sammanställda räkenskaper

	2020	2019
Räntekostnader	-6 270	-3 712
Övriga finansiella kostnader	-208	-166
	-6 478	-3 878

Not 9 Byggnader och mark

Sammanställda räkenskaper

	2020-12-31	2019-12-31
Ingående anskaffningsvärden	7 420	6 726
Inköp	0	694
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	7 420	7 420
Ingående avskrivningar	-2 869	-2 616
Årets avskrivningar	-230	-253
Utgående ackumulerade avskrivningar	-3 099	-2 869
Utgående redovisat värde	4 321	4 551

Det ingående anskaffningsvärdet för 2019 har justerats med 876 tkr med anledning av ett fel som upptäckts i tidigare års sammanställda räkenskaper.

**Not 10 Nedlagda kostnader på annans fastighet
Sammanställda räkenskaper**

	2020-12-31	2019-12-31
Ingående anskaffningsvärden	2 835	2 835
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	2 835	2 835
Ingående avskrivningar	-1 331	-1 009
Årets avskrivningar	0	-322
Utgående ackumulerade avskrivningar	-1 331	-1 331
Ingående nedskrivningar	0	0
Årets nedskrivningar	-1 504	-1 504
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-1 504	-1 504
Utgående redovisat värde	0	0

**Not 11 Inventarier, verktyg och installationer
Sammanställda räkenskaper**

	2020-12-31	2019-12-31
Ingående anskaffningsvärden	55 830	56 374
Inköp	170 136	2 944
Försäljningar/utrangeringar	-8 667	-7 729
Omklassificeringar	0	293
Rättelse fel finansiell leasing tidigare år	0	3 948
AB Transitio, netto	181	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	217 480	55 830
Ingående avskrivningar	-46 775	-45 073
Försäljningar/utrangeringar	5 297	6 904
Årets avskrivningar	-24 821	-6 627
Rättelse fel finansiell leasing tidigare år	0	-1 979
Utgående ackumulerade avskrivningar	-66 299	-46 775
Utgående redovisat värde	151 181	9 055

Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet har ej erhållit information från AB Transitio gällande förändringarna för 2020. Med anledning av detta redovisas en nettoeffekt för AB Transitio i noten. För vidare information hänvisas till not 2.

Under året har avtal ingåtts avtal om finansiell leasing av 5 stycken tåg. Av det utgående redovisade värdet per 2020-12-31 är 144 919 tkr hänförligt till finansiell leasing.

Myndigheten

	2020-12-31	2019-12-31
Ingående anskaffningsvärden	330	330
Inköp	167 557	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	167 887	330
Ingående avskrivningar	-324	-319
Årets avskrivningar	-22 615	-5
Utgående ackumulerade avskrivningar	-22 939	-324
Utgående redovisat värde	144 948	6

Myndigheten har under året ingått avtal om finansiell leasing av 5 stycken tåg. Av det utgående redovisade värdet per 2020-12-31 är 144 919 tkr hänförligt till finansiell leasing.

Not 12 Finansiell leasing

Sammanställda räkenskaper

	2020-12-31	2019-12-31
I posten inventarier ingår det finansiell leasing till belopp:		
Anskaffningsvärde tidigare år	4 893	3 948
Årets anskaffningsvärde	167 518	945
Årets avyttring	-2 123	0
Årets avskrivning	-22 904	-486
Tidigare års avskrivning	-2 465	-1 979
	144 919	2 428

Myndigheten har under året ingått avtal om finansiell leasing av 5 stycken tåg. Av det utgående redovisade värdet per 2020-12-31 är 144 919 tkr hänförligt till finansiell leasing av tåg.

Förfallotider finansiell leasing

Förfaller till betalning inom ett år från balansdagen	23 565	107
Förfaller till betalning mellan ett och fem år från balansdagen	97 789	2 099
Förfaller till betalning senare än fem år från balansdagen	18 738	0
	140 092	2 206

Not 13 Utleasat rullande material
Sammanställda räkenskaper

	2020-12-31	2019-12-31
Ingående anskaffningsvärden		98 290
Inköp		54 393
Försäljningar/utrangeringar		-22
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden		152 661
Ingående avskrivningar		-28 878
Försäljningar/utrangeringar		7
Årets avskrivningar		-5 111
Utgående ackumulerade avskrivningar		-33 982
Utgående redovisat värde		118 679

Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet har ej erhållit information från AB Transitio gällande förändringarna för 2020. Det utgående redovisade värdet per 2020-12-31 är 230 961 tkr. För vidare information hänvisas till not 2.

Not 14 Andra långfristiga värdepappersinnehav
Sammanställda räkenskaper

	2020-12-31	2019-12-31
Ingående anskaffningsvärden	45	45
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	45	45
Utgående redovisat värde	45	45

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

Not 15 Övriga kortfristiga fordringar
Sammanställda räkenskaper

I Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighets balansräkning finns det en fordran på 8 467 tkr (11 448 tkr) som avser Norrtåg AB. I de sammanställda räkenskaperna elimineras 25% av denna fordran. Övriga 75% av fordran anses avse de 75% som Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafik inte äger och finns därmed kvar i de sammanställda räkenskaperna.

Not 16 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

Sammanställda räkenskaper

	2020-12-31	2019-12-31
Förutbetalda leverantörsfakturor	3 958	3 393
Upplupna intäkter trafik	14 325	44 423
Övriga poster	5 635	4 458
	23 918	52 274

Myndigheten

	2020-12-31	2019-12-31
Förutbetalda leverantörsfakturor	533	60
	533	60

Not 17 Eget kapital

Sammanställda räkenskaper

	2020-12-31	2019-12-31
Vid årets början	24 488	31 110
Årets resultat	1 120	-6 622
Vid årets slut	25 608	24 488

Myndigheten

	2020-12-31	2019-12-31
Vid årets början	12 930	11 979
Årets resultat	3 608	951
Vid årets slut	16 538	12 930

Not 18 Övriga avsättningar

Sammanställda räkenskaper

	2020-12-31	2019-12-31
Avsättning för underhåll	4 000	4 120
Avsättning vid avveckling av Bussgods i Norrbotten AB	617	7 946
Avsättning för fordonsunderhåll samt övriga avsättningar i AB	8 971	8 238
Transitio	13 588	20 304

Under 2019 beslutades det att Bussgods i Norrbotten ABs verksamhet ska avvecklas. Verksamheten har avvecklats under 2020. Avsättningen under 2019 avser kostnader vid uppsägning av personal och lokaler. Den del av avsättningen som kvarstår 2020 avser lokaler.

Not 19 Långfristiga skulder

Sammanställda räkenskaper och myndigheten

Av de långfristiga skulderna förfaller 18 738 tkr till betalning senare än fem år efter balansdagen.

Not 20 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter
Sammanställda räkenskaper

	2020-12-31	2019-12-31
Interima skulder trafikutövare	21 620	9 162
Förutbetalda ägartillskott	108 378	87 455
Förutbetald statlig medfinansiering	2 298	3 883
Upplupna personalkostnader	3 593	4 749
Erhållna förskott upprustning och underhåll		13 132
Förutbetald vagnhyra		4 335
Övriga poster	22 117	24 104
Upplupna kostnader AB Transitio	21 108	0
	179 114	146 820

Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet har ej erhållit information från AB Transitio gällande vad som inkluderas i de upplupna kostnaderna för 2020. Merparten av de upplupna kostnaderna avsåg under 2019 erhållna förskott för upprustning och underhåll samt förutbetald vagnhyra. För vidare information hänvisas till not 2.

Myndigheten

	2020-12-31	2019-12-31
Förutbetalda ägartillskott	93 611	17 229
Upplupna personalkostnader	379	645
Övriga poster	8 223	101
	102 213	17 975

Not 21 Räntor och utdelningar
Sammanställda räkenskaper

	2020-12-31	2019-12-31
Resultatet efter finansiella poster innehåller nedan finansiella poster		
Erhållen ränta	228	243
Erlagd ränta	-6 478	-3 878
	-6 250	-3 635

Myndigheten

	2020-12-31	2019-12-31
--	-------------------	-------------------

Myndighetens resultat efter finansiella poster innehåller inga finansiella poster.

**Not 22 Justering för poster som inte ingår i kassaflödet
Sammanställda räkenskaper**

	2020-12-31	2019-12-31
Avskrivningar	25 051	12 313
Nedskrivningar	0	1 504
Förändring avsättningar	-6 716	7 460
Ränta finansiell leasing	1 727	0
Övrigt	75	0
	20 137	21 277

Myndigheten

	2020-12-31	2019-12-31
Avskrivningar finansiell leasing tåg	22 600	0
Övriga avskrivningar	16	5
Ränta finansiell leasing	1 727	0
	24 343	5

Not 23 Andelar i koncernföretag

Myndigheten

	2020-12-31	2019-12-31
Ingående anskaffningsvärden	11 500	11 500
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	11 500	11 500
Utgående redovisat värde	11 500	11 500

Not 24 Specifikation andelar i koncernföretag Myndigheten

Namn	Kapital- andel	Rösträtts- andel	Antal andelar	Bokfört värde
Länstrafiken i Norrbotten AB	100	100	10 000	10 000
Norrtåg AB	25	25	500	500
AB Transitio	5	5	10 000	1 000
				11 500

	Org.nr	Säte
Länstrafiken i Norrbotten AB	556156-2058	Överkalix
Norrtåg AB	556758-3496	Luleå
AB Transitio	556033-1984	Stockholm

Länstrafiken i Norrbotten AB hade tidigare två helägda dotterbolag, nämligen Bussgods i Norrbotten AB (556256-4590) med säte i Luleå och Serviceresor i Norr AB (559042-0492) med säte i Luleå. Dessa båda bolag har dock fusionerats med Länstrafiken i Norrbotten AB under året.

Länstrafiken i Norrbotten äger 33,33 % av Bussgods i Norr AB. Detta innehav har tillkommit under år 2020.

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

Not 25 Ställda säkerheter

Sammanställda räkenskaper

Koncernen har inte några ställda säkerheter.

Myndigheten

Myndigheten har inte några ställda säkerheter.

Not 26 Ansvarsförbindelser

Sammanställda räkenskaper

2020-12-31

2019-12-31

Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti fram till och med 2036 avseende den av INAB, Umeå kommun, uppförda tågverkstaden i Umeå. Eventualförpliktelsens storlek är 57 266 tkr (42 750 tkr).

Myndigheten

2020-12-31

2019-12-31

Myndigheten har ingen ansvarsförbindelser.