




# 2021

## ÅRSREDOVISNING



Direktionen för Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet (RKM Norrbotten) avger följande årsredovisning och sammanställda räkenskaper för räkenskapsåret 2021.

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

Foto: Peter Keisu, Johan Baggström, Shutterstock med flera.

# Innehållsförteckning

## FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

---

<b>Inledning</b> .....	<b>4</b>
<b>Den kommunala koncernen</b> .....	<b>5</b>
<b>Viktiga förhållanden för resultat och ställning</b> .....	<b>7</b>
<b>Styrning och uppföljning av den kommunala verksamheten</b>	
Länstrafiken Norrbotten .....	9
Bussgods.....	10
Norrtåg .....	10
Internkontrollplan .....	10
<b>God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning koncernen</b> .....	<b>11</b>
<b>Mål, aktiviteter och styrande dokument</b> .....	<b>13</b>
Regionalt Trafikförsörjningsprogram Norrbottens län 2018-2030 .....	13
Mål 2030 enligt Trafikförsörjningsprogrammet.....	14
Prioriterade aktiviteter .....	14
Mål 2021 RKM Norrbotten .....	15–23
· Miljö .....	15
· Tillgänglighet.....	16
· Attraktivitet .....	18
· Effektivitet .....	22
<b>Händelser av väsentlig betydelse</b> .....	<b>24</b>
Färdtjänst .....	24
Projekt flygbilar.....	25
Projekt ÅKERbär.....	26
Samråd.....	26
<b>Väsentliga personalförhållanden</b> .....	<b>27</b>
<b>Förväntad utveckling</b> .....	<b>28</b>
<b>FINANSIELLA RAPPORTER</b>	
<b>Sammanställda räkenskapers resultaträkning</b> .....	<b>33</b>
<b>Sammanställda räkenskapers balansräkning</b> .....	<b>34</b>
<b>Sammanställda räkenskapers kassaflödesanalys</b> .....	<b>35-36</b>
<b>Myndighetens resultaträkning</b> .....	<b>37</b>
<b>Myndighetens balansräkning</b> .....	<b>38-39</b>
<b>Myndighetens kassaflödesanalys</b> .....	<b>40</b>
<b>Noter</b> .....	<b>42–49</b>
<b>ÖVRIGT</b>	
<b>Ordlista</b> .....	<b>51</b>
<b>Bilaga I - trafikekonomi</b> .....	<b>52-57</b>

# FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

## 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.

Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet (RKM Norrbotten) 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.

### ÄNDAMÅL OCH UPPDRAG

RKM 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.

RKM Norrbotten har tre lagstiftningar att förhålla sig till:

- Kommunallag (2017:725)
- Lag (1991:1695) om kommunalförbund
- Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

Kollektivtrafiklagen är en speciallag och står därmed ”över” de övriga två lagarna som är allmän lag. Det innebär till exempel att ingen av förbundets medlemmar kan välja att stå utanför eller att gå ur förbundet om inte medlemmarna har kommit överens om en annan organisationsform. I övrigt styrande överenskommelser är 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.

# Den kommunala koncernen

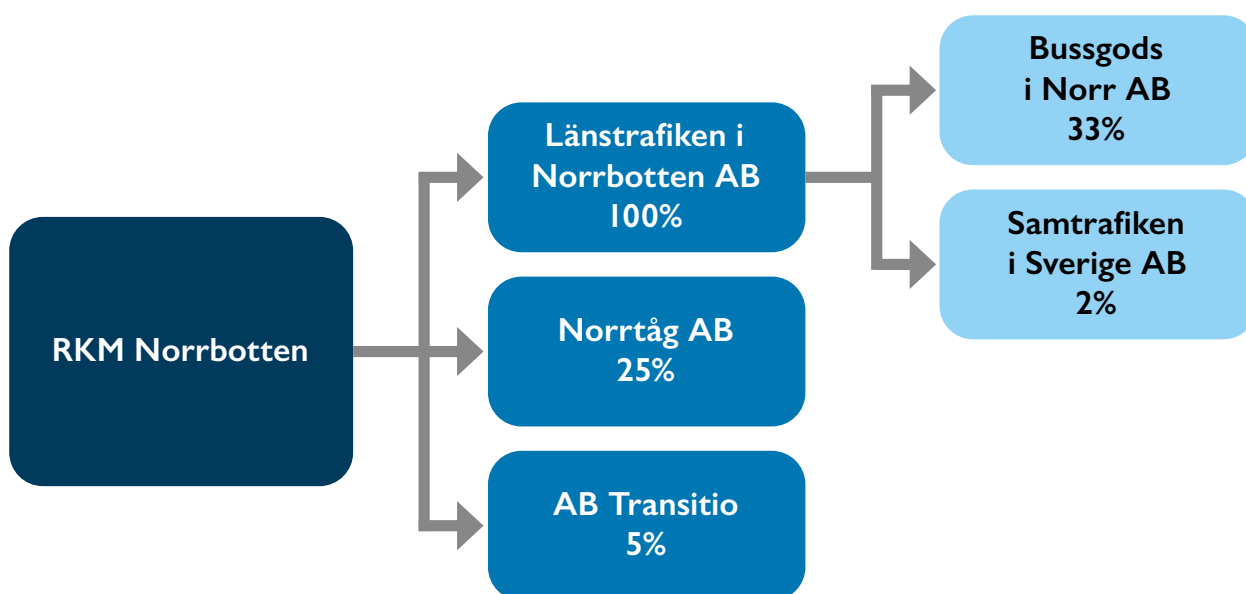
---

## KONCERN OCH ORGANISATION

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten utgör en koncern med följande organisationsstruktur.

Definitionen av kommunala koncernföretag uppdaterades inför räkenskapsåret 2019. Enligt reglerna i Rådet för kommunal redovisning (RKR), rekommendation R16, har RKM Norrbotten klassificerat AB Transitio som ett kommunalt koncernföretag.

Följande bolag innefattas därmed i den konsoliderade och eliminerade koncernräkenskapen för RKM Norrbotten: Länstrafiken i Norrbotten AB, Bussgods i Norr AB, Norrtåg AB och AB Transitio. Däremot räknas Samtrafiken i Sverige AB inte in i koncernräkenskapen.



## DIREKTION

RKM Norrbotten 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 2021.

### Ordinarie från Region Norrbotten

Anders Öberg (S), (ordf)

Helena Öhlund (S)

Johannes Sundelin (S)

Anita Gustavsson (S)

Anna-Carin Aaro (S)

Kenneth Backgård (NS)

Sören Sidér (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

Lars Ralph (M), 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

## ARBETSUTSKOTT (AU)

Direktionen har ett arbetsutskott (AU) på 9 ledamöter. AU har under verksamhetsåret 2021 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

Birgitta Larsson (S), Gällivare (vice ordf)

Robert Bernhardsson (S), Jokkmokk



## Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

---

Pandemin har påverkat antalet resenärer och därmed finansieringsbehovet av det helägda dotterbolaget Länstrafiken Norrbotten. En stor andel av denna resenärsminskning hade tagits hänsyn till i budget inför verksamhetsåret. Inledningen av året började sämre än planerat medan hösten visade en viss återhämtning av antalet resande innan ny våg av pandemi slog igenom och påverkade resandet under november och december. En viss del av pandemieffekterna har kompensats av staten.

Bussgods i Norr AB har genomfört sitt första hela verksamhetsår och överträffat sin budget för verksamhetsåret. Godsintäkterna blev därmed 3,6 mkr jämfört med budgeterade 1,8 mkr.

Norrtågs verksamhet har utvecklats med linjen Luleå–Haparanda vilken startade den 1 april 2021. Starten har präglats av den pågående pandemin och tågresandet har generellt drabbats hårt. Detta påverkar dock inte på kort sikt Norrtåg eller dess finansärer då intäktsrisken tas av upphandlad trafikoperatör, i detta fall Vytåg. Synpunkter har dock förts fram av Vytåg att detta inte är hållbart över tid vilket i någon form skulle kunna påverka verksamhetsåren som kommer.

RKM Norrbottens uppdrag och roll har tydliggjorts genom att tidigare myndighetschef i en delad roll med Länstrafiken i Norrbotten AB vilket kostnadsmässigt belastat RKM Norrbotten på deltid sedan den 1 augusti 2021 övergått till en heltid på RKM Norrbotten. Det innebär att kostnaden för RKM Norrbotten ökar något.

De stora projekt som startats upp under 2021 i form av uppdaterat Regionalt Trafikförsörjningsprogram Norrbottens än och ett nytt projekt (ÅKERbär) för att uppdatera kollektivtrafikkartan i länet pågår under 2022. Dessa kommer att påverka kostnadsstrukturen för kommande år. Målet för ÅKERbär att öka antalet resor med 50% och minska den offentliga finansieringen med 20%.

Pensionsavsättningar görs via premieinbetalningar till externa pensionsförvaltare och kostnadsförs löpande i redovisningen. Inga osynliga pensionsåtaganden eller i balansräkning skuldförda pensioner med senare utbetalningar finns därför i RKM Norrbotten.



## ALLMÄN TRAFIKPLIKT

**Under 2021 har RKM Norrbotten beslutat om allmän trafikplikt för följande:**

- Linje 402 Nedre Kuoka–Vuollerim
- Linje 406 Jokkmokk–Purkijaur
- Linje 420 Gällivare–Nilivaara
- Linje 422 Nattavaara–Gällivare
- Linjerna 224, 225, 226, 227, 228, 308, 361, 362, 363 i Luleå, Kalix och Övertorneå kommuner
- Område Valvträsk, Hundsjö och Gemträsk in mot Boden
- Ny busslinje mellan Luleå–Haparanda
- Linje 104 i Arjeplogs kommun.

**Under 2021 har RKM Norrbotten beslutat om upphörande av trafikplikt för följande:**

- Linje 241 Älvsbyn–Brännberg–Boden
- Linje 93 Gällivare–Stora sjöfallet–Ritsem

## 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 RKM Norrbotten att man avser att starta upp kollektivtrafik som inte omfattas av beslut om allmän trafikplikt. Tillika ska avanmälan ske med 21 dagars varsel. Under verksamhetsåret 2021 har Faleks Omnibus Gällivare AB anmält trafik på sträckan Gällivare–Ritsem att starta under 2022 och Visit Abisko AB har både anmält och avanmält trafik för sträckan Jukkasjärvi–Riksgränsen i februari 2022. Avanmälan kom in strax innan trafik avsågs starta vilket har gjort trafiksituationen svårhanterad då den offentligt finansierade trafiken avsåg avvecklas vilket i slutändan inte blev fallet.





# Styrning och uppföljning av den kommunala verksamheten

## LÄNSTRAFIKEN NORRBOTTEN

Länstrafiken Norrbotten styrs av ett ägardirektiv som beslutas årligen vid bolagsstämma Länstrafiken Norrbotten. Årliga budgetdirektiv tillställs Länstrafiken Norrbotten beslutade av RKM Norrbottens direktion. Länstrafiken Norrbotten resultat avrapporteras löpande till RKM Norrbottens arbetsutskott och direktion.

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

Länstrafiken Norrbotten visar ett underskott för 2021 på -3,2 mkr vilket består av underskott för kundservice/beställningscentralen -3,6 mkr, räntekostnad -0,3 mkr p.g.a. rättelse av moms 2015-2021 och uppskjuten skatt 0,7 mkr. För att återställa det egna kapitalet till 10,0 mkr, vilket det bundna aktiekapitalet ligger på, föreslås ett aktieägartillskott från RKM Norrbotten till Länstrafiken Norrbotten på totalt 5,9 mkr.

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

## Trafikekonomi

### Trafikekonomibokslut 2021-12-31 (tkr)\*

Länstrafiken Norrbotten	Budget 2021	Bokslut 2021	Avvikelse
<b>Direkta linjesatta intäkter</b>			
Biljettintäkter (personbefordran)	71 988	77 576	5 589
Godsintäkter	2 102	3 628	1 526
Grundskolekort	21 863	23 344	1 480
Gymnasiekort	25 155	26 270	1 116
<b>Totala direkta linjesatta intäkter</b>	<b>121 108</b>	<b>130 818</b>	<b>9 711</b>
Direkta linjesatta trafik kostnader	-302 574	-304 999	-2 426
<b>Trafikunderskott</b>	<b>-181 466</b>	<b>-174 181</b>	<b>7 285</b>
Gemensamma intäkter	19 292	8 283	-11 009
Gemensamma kostnader**	-39 311	-40 178	-867
Totala gemensamma intäkter/kostnader	-20 019	-31 896	-11 877
<b>Total kostnad</b>	<b>-201 485</b>	<b>-206 076</b>	<b>-4 592</b>
Trafikverkets bidrag	11 300	15 379	4 079
<b>Totalt finansieringsbidrag</b>	<b>-190 185</b>	<b>-190 054</b>	<b>-131</b>

\* Beskrivning av förändringar för respektive medlem, se Bilaga 1. \*\* Består främst av personalkostnader, IT-kostnader, biljettmaskiner, avskrivningar, marknadsföring, busstationskostnader, konsulttjänster och fastigheter.

## BUSSGODS

Bussgods avrapporteras löpande ingående i Länstrafiken Norrbotten rapport till RKM Norrbotten.

Ägardirektiv finns upprättat av Länstrafiken Norrbottens styrelse och godkänt av RKM Norrbotten. Ägarråd hålls två gånger per år där ordföranden i RKM Norrbotten och Länstrafiken Norrbotten deltar.

Bussgods i Norr AB ägs av Länstrafiken i Norrbotten AB till 33% och Länstrafiken i Västerbotten till 67%. Bolaget har under 2021 jobbat med övertagandet av bussgodsverksamheten i Norrbotten.

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

## NORRTÅG

Norrtåg AB är ett samägt bolag och ägs med 25% vardera av Länstrafiken i Västerbotten AB, Region Jämtland Härjedalen, Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet samt Kommunalförbundet Kollektivtrafiken i Västernorrlands län. Verksamheten finansieras av regionerna i de fyra nordligaste länen tillsammans med staten. Bolagets resultat 2021 är 0 tkr (0 tkr).

Norrtågs verksamhet styrs av ett konsortialavtal gemensamt för fyra ägarna där RKM Norrbotten ingår. Till Norrtågs styrelse utser RKM Norrbotten två representanter. Inför varje styrelsemöte hålls ett förmöte med RKM Norrbottens tjänstemän för att fånga in synpunkter. RKM Norrbotten har vidare utsett två representanter till de ägarråd som hålls i Norrtåg.

## INTERNKONTROLLPLAN

Internkontrollen för RKM Norrbotten har utvecklats och förstärkts under 2021.

RKM Norrbotten och Länstrafiken i Norrbotten AB har under perioden sedan RKM Norrbotten bildades haft samma person i en delad roll som verkställande direktör i bolaget och chef i myndigheten. Med anledning av verksamheternas olika ansvar och uppgifter beslutades en delning av rollerna upp på försök under två år, med start den 1 augusti 2021, för en bättre internkontroll genom tydligare roller och en bättre förmåga att driva utveckling i båda organisationerna.

RKM Norrbotten är arkivmyndighet och vid direktionens möte den 15 juni 2021 beslutades om uppdateringar avseende arkivreglemente, arkivbeskrivning och dokumenthanteringsplan.

Ett antal åtgärder har igångsatts och kunskapen kring internkontroll och dess hantering har uppgraderats bl. a. genom utbildningar både för personal och förtroendevalda.

En extern granskning avseende RKM Norrbottens internkontrollarbete har också genomförts och de punkter som framkom vid denna granskning har lagts in i RKM Norrbottens internkontrollplan.

Internkontrollplanen har följts upp av direktionen vid två tillfällen, mars och oktober 2021.

Driften av RKM Norrbottens verksamhet finansieras genom att medlemmarna tillskjuter medel genom driftbidrag. Medlemskommunerna fördelas 1/28, vilket motsvarar 50% av totala driftbudgeten, Region Norrbotten fördelas resterande 50%. Driftbidraget har år 2021 uppgått till totalt 5 760 tkr, varav 206 tkr för respektive medlemskommun och 2 880 tkr för Region Norrbotten.

Övrig ekonomisk redovisning, se resultat- och balansräkning.

# God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning koncernen

---

## RKM NORRBOTTEN

Kommunallagen anger att kommunernas (kommunalförbund) ekonomi ska vara i balans. Intäkterna ska överstiga kostnaderna och det så kallade balanskravet utgör en miniminivå för det ekonomiska resultatet.

RKM Norrbottens finansiella mål 2021 har varit;

1. Kostnader ska inte överstiga intäkterna
2. Ska uppvisa ett eget kapital om lägst 12 mkr

Ingen av målen har uppfyllts. Kostnader överstiger intäkter med 6,3 mkr 2021 vilket huvudsakligen förklaras av ett ägartillskott om 5,9 mkr från RKM Norrbotten till Länstrafiken Norrbotten. Eget kapital uppgår till 10,2 mkr 2021. Ägartillskottet syftar till att återställa Länstrafiken Norrbottens egna kapital till 10,0 mkr. Övrig del är en delfinansiering Projekt ÅKERbär om 0,5 mkr som beslutats av direktionen att tas ur eget kapital vilket således belastar resultatet med samma summa.

## RESULTAT - RKM NORRBOTTEN

RKM Norrbotten redovisar ett resultat på -6,3 mkr (+3,6 mkr). I resultatet ingår en resultatpåverkan på -5,9 mkr för kapitaltillskott till Länstrafiken Norrbotten, vilket resulterat i nedskrivning av andelar i Länstrafiken Norrbotten. Kapitaltillskottet föranleder ingen likviditetsbelastning på RKM Norrbotten.

Övriga kostnader som i utfallet blivit högre än budgeterat är:

- Färdtjänsthandläggning 0,3 mkr, utredning pågår för att säkerställa att det är rätt priser inom respektive område för myndigheten.
- Lokalkostnader 0,3 mkr, dubbla hyror under perioden januari-april 2021 med anledning av lokalbyte.
- Inhyrd personal från Länstrafiken Norrbotten 0,5 mkr.
- Projekt ÅKERbär 1,1 mkr.

Positiva avvikelser mot budget är avskrivningen och räntekostnaden för finansiell leasing av tågen, 1,0 mkr, samt lägre övriga externa kostnader för ex. förbrukningsmaterial och bilkostnader 0,5 mkr.

## SAMMANFATTNING KONCERNEN

Den pågående covid-19-pandemin har fortsatt påverkat kollektivtrafiken under året. Hänsyn är tagen till dessa effekter i budgeten för året, vilket har gjort att koncernen kunnat uppfylla ett flertal av målen. Bedömningen är dock att god ekonomisk hushållning för året ej uppnås för hela koncernen.

RKM Norrbotten koncernens sammanställda redovisning visar på ett resultat på -2,7 mkr (-1,1 mkr).

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

Bolaget gjorde på egen begäran en fördjupad internkontrollgranskning av flertalet ekonomiska transaktioner med anledning av misstankar om felaktig bokföring och redovisning 2020/2021. Det ledde till en utredning av momshanteringen på flera av bolagets verksamhetsområden. För åren 2015–2020 har rättelsen skett via eget kapital, enligt gällande redovisningslagstiftning, totalt ca 10,4 mkr.

Driftsbudgeten för Länstrafiken Norrbotten för 2021 var 189,2 mkr samt en korrigerigering av driftsbidraget från Piteå kommun med ytterligare 0,9 mkr som tillfördes utfallet för 2021 från 2020 års överskott, totalt 190,1 mkr. Utfallet för driftbidraget för 2021 blev 190,1 mkr, så trots pågående pandemi och utmaningar med restriktioner till och från under året kunde budgeten för den allmänna kollektivtrafiken hållas enligt beslutad verksamhetsplan och budget för 2021. Bolaget har genom att följa den av direktionen beslutade driftsbudgeten för Länstrafiken Norrbotten och utifrån givna förutsättningar med under året fortsatt stor påverkan av den pågående pandemin bedrivit verksamheten utifrån det i bolagsordningen angivna ändamålet med bolagets verksamhet.

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

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

## SAMMANSTÄLLD REDOVISNING KONCERNFÖRETAG

Den sammanställda redovisningen av koncernen visar ett resultat på -2,7 mkr (-1,1 mkr).





## Mål, aktiviteter och styrande dokument

---

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). RKM Norrbotten 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. Målen nedan är beslutade innan en delning på försök mellan organisationerna RKM Norrbotten och Länstrafiken Norrbotten gjordes 1 augusti 2021. Målen är därför fokuserade på Länstrafiken.



### REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM NORRBOTTENS LÄN 2018-2030

Programmet är beslutat av RKM Norrbottens direktion och styr utvecklingen av kollektivtrafiken i länet.

#### Utvalda strategiska områden:

- Vidareutveckla anropsstyrd trafik
- Samordningsmöjligheter mellan person- och godstransporter
- Pendlingsstråk med fungerande och hållbar matartrafik till stråken
- Tågtrafik med pendlingsmöjligheter och sjuk- och färdtjänstresenärer
- Jämställt resande
- Fossilfri kollektivtrafik 2030
- Öka pendling med kollektivtrafik mellan de större städerna i länet
- Besöksnäringen



## KOLLEKTIVTRAFIK I VARDAGSRESANDET - ÖKA ANDELEN RESENÄRER I NORRBOTTEN

### MILJÖ

Miljövänligt  
sätt att resa

100% fossilfritt

### RESENÄREN

Enkelt, attraktivt  
och användbart

Möjlighet att arbetspendla  
till varje kommunhuvudort  
och arbeta mellan 07–18

Resandet ska ha ökat med  
30% jämfört med 2015

Resenärsnöjdhet ska  
vara minst 67%

### TILLGÄNGLIGHET

Tillgängligt för  
alla i systemet

100% av utpekade  
hållplatser/bytespunkter  
är tillgänglighetsanpassade

Erbjuda alla möjlighet i  
sitt vardagsresande att  
åka med buss, tåg, sjöfart

### EKONOMI

Goda möjligheter  
för alla att resa med  
kollektivtrafiken

Kostnadstäckningsgrad 50%

Kostnadstäckningsgrad  
under 20% utvärderas

### PRIORITERADE AKTIVITETER

Ett antal aktiviteter har påbörjats för att närma sig målen 2030.

- Återstarta rollen som kollektivtrafikstrateg.  
*Kommentar:* Detta har genomförts.
- Tydliggöra RKM Norrbottens avtal och uppdrag och delta i utformning av eventuellt nya medlemsavtal.  
*Kommentar:* Uppdatering av Förbundsordning pågår och avser beslutas under 2022.
- Revidera och besluta om dokumentet Regionalt trafikförsörjningsprogram Norrbottens län 2018–2030 i dialog med kommuner, regionen, angränsande län, Trafikverket och övriga intressenter.  
*Kommentar:* Pågående och beslut om nytt program bedöms kunna tas under 2022.
- Utredda en utvecklad kollektivtrafikstruktur i länet med tonvikt på buss med hög frekvens samt efterfrågestyrt i kombination med tåg, bytespunkter och attraktiva hållplatslägen för att skapa en ökad kundnytta med en högre kostnadseffektivitet.  
*Kommentar:* Projekt pågår. Projektet benämns ÅKERbär och bedöms kunna avslutas under första halvåret 2022.



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

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

#### Andel fordonskilometer med förnybart bränsle

År	Länstrafiken Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Piteå
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%
2021*	35,5%	80,6%	20,4%	22,1%	22,6%	22,4%	35,7%	48,9%

\* Mätmetoden är ändrad från år 2021 och framåt, värdet för den procentuella inblandningen förnybart i diesel MK1 är förändrad. Tidigare har 5% inblandning av RME rapporterats men fr o m år 2021 anges den procentuella inblandningen förnybart enligt reduktionsplikten.

#### Fordonens utsläpp (emissioner i livscykelperspektivet) totalt Koldioxid CO<sub>2</sub> (kg)

År	Länstrafiken Norrbotten	Luleå (LLT)
2017	9 349 000	2 888 000
2018	9 188 000	1 798 000
2019	11 984 000	3 817 000
2020	11 459 000	3 633 000
2021*	8 962 000	3 698 000

Värden från databasen FRIDA.

#### Kommentar:

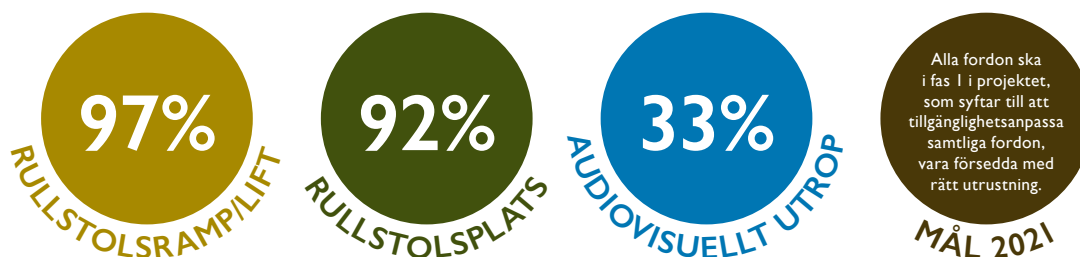
All linjetrafik i Norrbotten förutom Norrlandskustens bussar, linje 26, Boden tätort och Piteå tätort drivs enbart med MK1-diesel. Linje 26 (from december 2021) och Norrlandskusten drivs med HVO/RME. Boden tätort kör fordon med biogas/fordonsgas. Piteå tätort kör sedan 1 juli 2021 fordon med el. LLT kör fordon med el, diesel mk1, biogas och HVO.



Målet följs upp genom att mäta:

- Andel tillgänglighetsanpassade fordon
- Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser

## ANDEL TILLGÄNGLIGHETSANPASSADE FORDON



### Kommentar:

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. Av fordonen har 33,1% audiovisuellt utrop, vilket motsvarar de fordon som går på stomlinjerna.

### Andelen tillgänglighetsanpassade fordon

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
2021	33,1%*	0	0	0	0	0	94,7%	100%**

\* Enligt definitionen är ett tillgänglighetsanpassat fordon utrustat med ramp/lift, rullstolsplats och audiovisuellt utrop.

\*\*Fr o m 1 juli 2021 är alla fordon inom Piteå lokaltrafik tillgänglighetsanpassade.

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

## ANDEL TILLGÄNGLIGHETSANPASSADE HÅLLPLATSER



I RKM Norrbottens Trafikförsörjningsprogram för 2018–2030 har 150 stycken hållplatser/bytespunkter/stationer pekats ut i länet. Målet är att 25% av dessa ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2020, 50% senast år 2025 och 100% kommer att vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030. RKM Norrbotten har beskrivit vad en tillgänglighetsanpassad hållplats/bytespunkt/station ska innehålla, detta utifrån Trafikverkets och kommunernas riktlinjer.

### *Kommentar:*

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

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

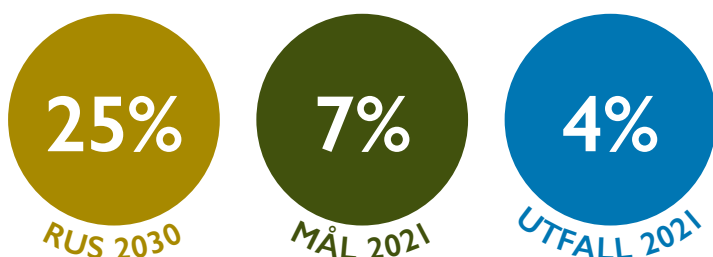




Attraktivitetsmålet ska årligen följas upp genom:

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

## KOLLEKTIVTRAFIKENS MARKNADSANDEL



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.

Med anledning av den pågående pandemin har marknadsandelen för kollektivtrafiken i länet 2021 minskat till 6%, vilket är en minskning för andra året i rad.

Det vanligaste färdmedlet inom kollektivtrafiken i länet är stadsbuss (66%) följt av regionbuss (30%).

År	Länstrafiken Norrbotten		Luleå lokaltrafik	
	Marknadsandel totalt	Andel kunder av befolkningen	Marknadsandel totalt	Andel kunder av befolkningen
2017	7%	45%	22%	46%
2018	6%	32%	22%	47%
2019	10%	50%	22%	44%
2020	7%	44%	17%	39%
2021	4%	28%	13%	45%

### Kommentar:

Året har varit präglad av pandemi och under långa perioder har man avrått att resa med kollektivtrafik. Målet har också satts med detta i åtanke.



## NKI - NÖJD KUND INDEX



Länstrafiken i Norrbotten och Luleå Lokaltrafik (LLT) mäter nöjdhet med bolaget i Kollektivtrafikbarometern. Nöjd kund index (NKI) definieras i denna undersökning som andelen personer som sammanfattningsvis är nöjda med kollektivtrafikbolaget i sin region.

### Nöjdhet med bolaget (NKI)

År	Länstrafiken Norrbotten		Luleå lokaltrafik	
	Kunder*	Allmänhet**	Kunder*	Allmänhet**
2017	64%	60%	75%	73%
2018	61%	51%	79%	73%
2019	65%	52%	79%	72%
2020	67%	55%	78%	71%
2021	60%	47%	78%	67%

\*Kunder (de som reser regelbundet, minst en gång varje månad)

\*\*Allmänheten (de som reser sällan eller aldrig)

NKI-resultatet för hela länets kollektivtrafikkunder (dvs Länstrafiken och LLT sammanslaget) är 70% för 2021 (72% 2020) och för allmänheten 54% (61% 2020). Män 71% (72% 2020). Kvinnor 69% (73% 2020).

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

### Kommentar:

De enskilda frågor i KollBar som påverkar NKI mest är ”Det är enkelt att resa med bolaget” (60%\*) och ”Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med bolaget” (45%\*). \*Nationellt snitt

År	Länstrafiken Norrbotten		Luleå lokaltrafik	
	Det är enkelt att resa med bolaget	Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med bolaget	Det är enkelt att resa med bolaget	Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med bolaget
2017	50%	67%	77%	70%
2018	46%	65%	77%	70%
2019	46%	62%	79%	73%
2020	45%	61%	76%	72%
2021	42%	53%	72%	69%

## ANTAL PÅSTIGANDE (EXKLUSIVE ÅRSKORT)



Antal påstigande totalt per år (inklusive skolkort).

År	Länstrafiken Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda (ringlinjen)	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Norrtåg	Piteå
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
2021	1 536 170	412 958	78 380	20 903	49 641	89 378****	3 432 037**	84 474*	296 906

\*\*\*\* Validering av biljetter oktober - december \*\*\* Ingen validering av biljetter i Kiruna sedan covid-19-pandemin

\*\* Siffror från LLT (inklusive skolkort) \* Siffror från Norrtåg

### Kommentar:

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

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 gymnasieelever och universitetsstudier, men även viss del för högstadieelever, har antalet påstigande minskat kraftigt under året.

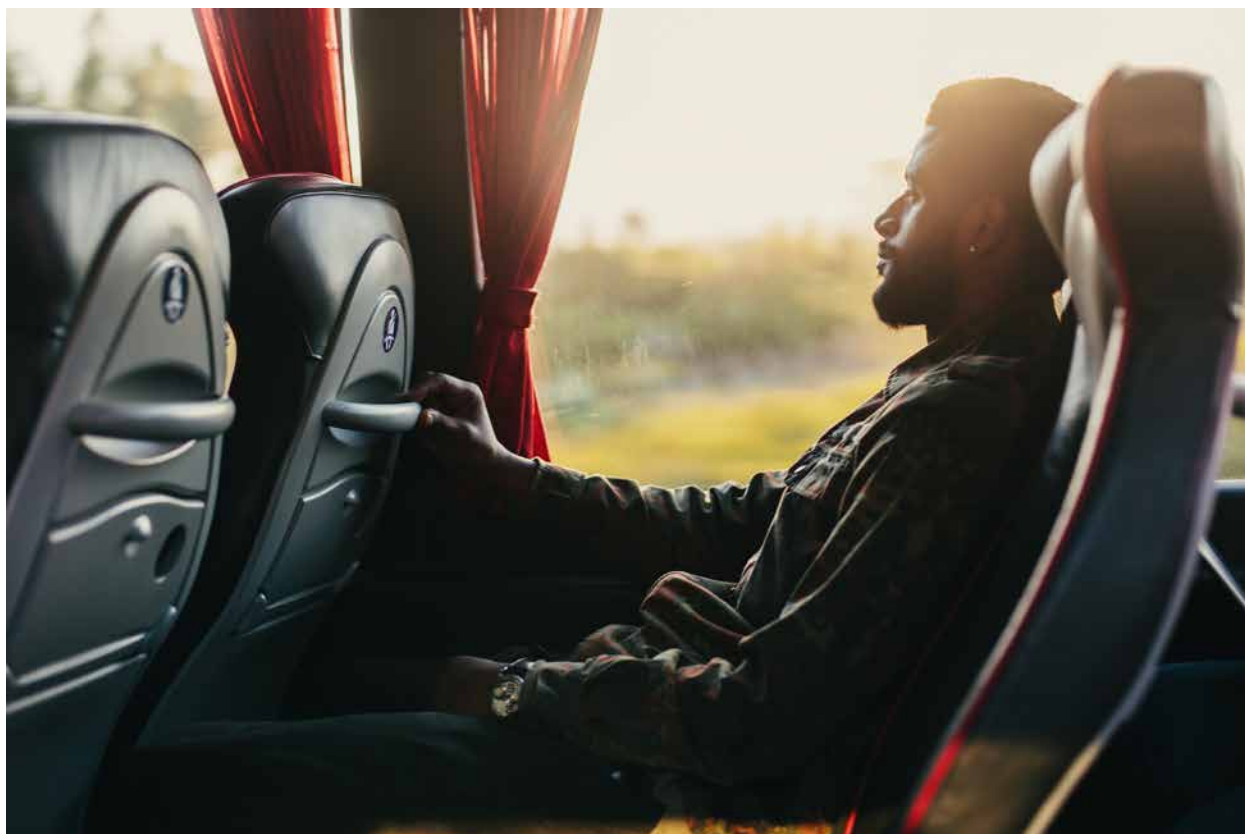
Bland de förutsättningar för kollektivtrafik som undersöks i KollBar så framkommer att relevans - möjligheten att kunna använda bolaget för de flesta resor - är den största drivkraften för en högre resefrekvens. Relevansen i form av att avgångstiderna passar ens behov är också en stark drivkraft för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

De enskilda frågor i som påverkar resefrekvensen mest är ”Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör” (48%\*) och ”Avgångstiderna passar mina behov” (52%\*).

\*Nationellt snitt

År	Länstrafiken Norrbotten		Luleå lokaltrafik	
	Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör	Avgångstiderna passar mina behov	Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör	Avgångstiderna passar mina behov
2017	30%	32%	58%	63%
2018	30%	27%	61%	62%
2019	32%	27%	58%	65%
2020	28%	27%	51%	62%
2021	28%	25%	49%	56%

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





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

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

## KOSTNADSTÄCKNINGSGRAD



\* före statliga bidrag,  
utifrån dagens sätt att mäta

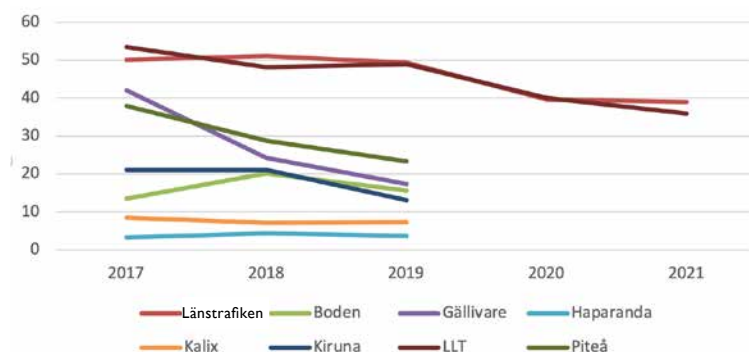
Under 2021 har översyn gjorts gällande branschens sätt att mäta kostnadstäckningsgrad. Utredningen har påvisat att det inte finns någon nationell standard för detta, dock har det konstaterats att de olika aktörerna har någorlunda likvärdiga sätt att ta fram detta nyckeltal.

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

Den pågående pandemin har påverkat intäkterna och resandet negativt för 2021. Under året har trafiken samtidigt bedrivits i samma omfattning som tidigare enligt direktiv från regering och myndighet för att minska risken för trängsel, vilket gör att trafik kostnaderna ej minskat till följd av lägre antal resenärer och även lägre intäkter. Detta har således inverkat på linjernas/aktörernas kostnadstäckningsgrad.

Siffrorna är med anledning av pandemin svåra att jämföra över tid och mellan bolagen eftersom hanteringen av biljetter har skiljt sig åt mellan parterna men även under året. Tillgänglig statistik saknas därför för några lokaltrafiker vid rapporteringstillfället. Uppgifterna är exklusive kompensation för förlorade biljettintäkter från staten för 2021.

### Kostnadstäckningsgrad i %



Uppgifter lämnade från respektive kommun/  
bolag (exkl covid ersättning 2020–2021).  
\* Länstrafiken: inkl skolkort \*\* Kalix, Boden,  
Kiruna och Gällivare: inkl skolkort

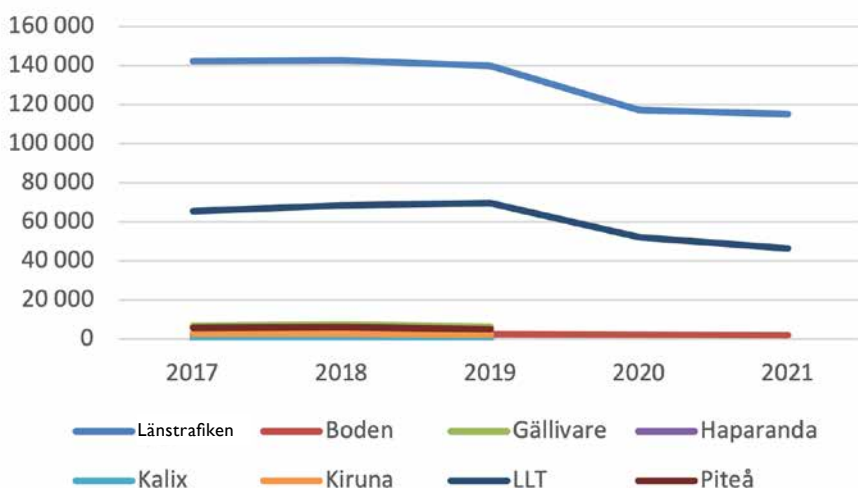
## INTÄKTSUTVECKLING

Nedan visas intäktsutveckling för Länstrafiken Norrbotten och alla kommuner med tätortstrafik. Siffrorna är inte fullt ut jämförbara mellan kommunerna då de till viss del innehåller olika poster, exempelvis redovisar Länstrafiken Norrbotten sina siffror inklusive skolkort medan Haparanda kommun inte gör det.

Den pågående pandemin har påverkat intäkterna negativt för 2021 jämfört med normala omständigheter. Pandemin gör också jämförelsen mellan aktörerna och åren ytterligare svår att jämföra eftersom hanteringen av biljetter och validering skiljt sig åt mellan orter - där till exempel somliga valt att inte validera biljetter alls eller delar av året. Detta bidrar till att det saknas uppgifter för några lokaltrafiker gällande pandemiåren vid rapporteringstillfället.

Under pandemiåren samlar Sveriges kommuner och regioner (SKR) in uppgifter gällande biljettintäkter från respektive kollektivtrafikmyndighet, vid SKR jämförelse mot normalåret 2019 uppgår de hittills minskade biljettintäkterna till 14 miljarder på nationell nivå. Landets kollektivtrafikmyndigheter har fått återsöka kompensation för de biljettintäkter länet förlorat, totalt har sex miljarder funnits tillgängliga för återsökning under de två pandemiåren. RKM Norrbotten återfick sökt belopp nedsatt med 36% under verksamhetsåret 2021. För de bolag som redovisar uppgifter för åren 2020 och 2021 nedan är uppgifterna exklusive denna ersättning som kompenserats av staten för perioden januari–juni 2021, där utfallet är jämfört med sista normalåret 2019.

### Intäktsutveckling (tkr)



Uppgifter lämnade från respektive kommun/bolag (exkl covid ersättning 2020–2021).

\* Länstrafiken: totala intäkter inkl skolkort, resplus, busstationsförsäljning.

\*\* Haparanda: intäkter per år exkl färdtjänst och skolkort. \*\*\* LLT: inkl biljettintäkter och övriga trafikintäkter.

## NETTOKOSTNAD PER PERSONKILOMETER

Detta nyckeltal är svårt att följa upp korrekt då det för ett antal av bolagen i grunden baseras på den schablon som används vid inrapportering till Trafikanalys, därtill har det under pandemin varit olika hantering av validerade biljetter i länet vilket gör att uppgifter om resande och personkilometer är bristfälliga för flertalet aktörer. Den pågående pandemin har dock påverkat intäkterna negativt 2021, vilket gör att även nettokostnaden per personkilometer påverkas negativt då både intäkter och antal resande är lägre än ett normalt år.



# Händelser av väsentlig betydelse

---

## FÄRDTJÄNST

RKM Norrbotten har genom avtal övertagit myndighetsutövningen av färdtjänst från 13 av 14 kommuner i länet. Piteå kommun tillkom 2021. Bodens kommun bedriver verksamheten i egen regi.

Färdtjänsthandläggningen hanteras av RKM Norrbotten medan bokning av resor delegerats till Länstrafiken Norrbotten. Syftet med att samla färdtjänsten under en huvudman är att professionalisera bedömningar för likartad hantering i länet samtidigt som resorna i större utsträckning kan samordnas för hållbarhet miljömässigt och ekonomiskt.

Avtalen med kommunerna har konstaterats vara i behov av översyn. Vid översyn har konstaterats att avtalet avseende handläggning behöver ses över avseende innehåll och vad som förväntas göras. Vidare har verksamheten sedan starten varit underfinansierad vilket föranlett en prisökning vilken hanterades under hösten 2021.

Vid översyn av färdtjänstresor har konstaterats att verksamheten ersätts med endast rörliga intäkter. Det innebär att Länstrafiken Norrbotten med en självkostnadsfinansieringsprincip tar en affärsrisk. Affärsrisken uppstår vid ett snabbt efterfrågefall då kostnaderna i verksamheten inte kan hanteras lika snabbt. Exemplet i närtid är pandemin då antalet beställningar halverades på mycket kort tid.

### Färdtjänstråd

Under verksamhetsåret 2016 bildade RKM Norrbotten ett färdtjänstråd som representeras av länets olika intresseorganisationer inom färdtjänstområdet, samt tjänstemän från RKM Norrbotten och Länstrafiken Norrbotten. 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 2021, men möten planeras att återupptas med uppstart under våren 2022.



## PROJEKT FLYGBILAR

Projektet är ett samarbete mellan RKM Norrbotten och Trafikverket och startade i april 2016 och har löpt fram till september 2019. Syftet är att ge bättre möjligheter till långväga resor med flyg till Stockholm och vidare till andra destinationer. Trafiken på flygbilarna är anropsstyrd och beställs hos Länstrafiken Norrbottens kundservice.

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 till 31 december 2021 med möjlighet till förlängning ett + ett år. Det första optionsåret är utlöst och gäller t o m 2022-12-31.

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.

Pandemin och den stora neddragningen av flygtrafik har inneburit en markant minskning av bokningar under år 2020. Under år 2021 har en viss återhämtning skett framför allt på sträckan Arjeplog–Arvidsjaur trots att pandemin pågått hela året.

### Flygbilen antal turer och passagerare

	Nyttjade turer			Antal passagerare		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Arjeplog–Arvidsjaur Flygplats	0	157	396	0	299	1074
Haparanda–Luleå Airport	551	216	482	889	305	781
Jokkmokk–Luleå Airport	542	91	223	923	108	313
Älvsbyn–Luleå Airport	54	21	78	58	25	97
Övertorneå–Luleå Airport	417	112	300	631	151	411
<b>Totalt</b>	<b>1 564</b>	<b>597</b>	<b>1479</b>	<b>2 501</b>	<b>888</b>	<b>2676</b>

### Flygbilen avgifter och kostnader

	Erlagd avgift (inkl moms)			Kostnad (exkl moms)		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Arjeplog–Arvidsjaur Flygplats	0	83 855	305 040	0	312 007	1 186 020
Haparanda–Luleå Airport	276 250	94 730	239 490	479 907	303 585	689 328
Jokkmokk–Luleå Airport	312 660	34 780	105 820	784 726	141 884	321 020
Älvsbyn–Luleå Airport	14 820	6 345	25 110	27 106	12 890	45 162
Övertorneå–Luleå Airport	210 240	49 647	136 819	490 986	221 419	588 812
<b>Totalt</b>	<b>813 970</b>	<b>269 357</b>	<b>812 279</b>	<b>1 782 725</b>	<b>991 785</b>	<b>2 830 342</b>

## PROJEKT ÅKERBÄR

Ett projekt igångsattes med förstudier i början av 2021 med att huvudsakligen identifiera hinder och möjligheter för en utveckling av kollektivtrafiken i länet. Det huvudsakliga hinder samt dess motsats möjlighet som identifierades var den bristande samordning kollektivtrafiken i länet uppvisar. Det gäller bristande samordning av tidtabeller, taxor, biljettsystem, inköpsställen av biljetter, bytespunkter och regelverk.

För att uppnå en ökad attraktivitet för resenären arbetar projektet arbeta med resenärsupplevd enkel- och tillgänglighet där samordning är nyckelfrågan.

Projektet som sedan startade i skarp drift i oktober 2021 syftar till att definiera en uppdaterad linjekarta och samordna trafiken genom linjesträckningar, samordnade tidtabeller, bytespunkter och val av fordonslag där buss och tåg inte används parallellt.

Målet för projektet är att ha ett förslag till ny kollektivtrafikkarta att besluta om i juni 2022. Effektmålet om ny karta beslutas är att öka resandet med 50% och minska nettokostnaden för trafiken i Norrbotten med 20%.

Huvudsakligen kan Norrbottens kollektivtrafik idag sägas vara upplagt för att optimera befintligt resande. Denna strategi ger många linjesträckningar med olika linjenummer, relativt sämre restidskvoter och differentierade tidtabeller med krav på resenären att läsa fotnötter. Denna strategi har erfarenhetsmässigt inneburit en successiv minskning av antal resande över tid och svårigheter att skapa en god infrastruktur för trafiken beroende av många och små hållplatslägen med få på- och avstigande. Strategin för projekt ÅKERbär är att rätta ut linjer, minska antalet linjer, optimera bytespunkter och arbeta med taktidtabeller där så är möjligt.



## SAMRÅD

Under 2021 har frekvens samråd ökat. De flesta möten har skett digitalt vilket ökat möjligheten till möten genom utebliven restid. Större samråd har hållits framförallt avseende uppdatering av nytt Regionalt Trafikförsörjningsprogram och projekt ÅKERbär som avser att uppdatera kollektivtrafikkartan i länet.

De samråd som genomförts har skett i samarbete mellan RKM Norrbottens berörda tjänstemän och politiker på respektive kommun, företagarföreningar, tillgänglighetsråd och representanter för besöksnäringen.

Trafikverket har under 2021 träffats vid några tillfällen och rollen RKM Norrbotten har som samordnande länk har tydliggjorts och uppskattats av Trafikverket.

RKM Norrbotten har också deltagit i samråd avseende Nationell plan, Länstransportplan och i andra samråd kring infrastruktur i Norrbotten, bl. a. en ny järnvägsstation i Kiruna.

# Väsentliga personalförhållanden

---

## PERSONAL

Fr o m den 1 januari 2021 tillkom Piteå kommun som kund till RKM Norrbotten. Två handläggare samt en administratör har anställts för att hantera den tillkommande verksamhetsvolymen. Dessa tillträdde i tjänst i mitten av oktober 2020 för inskolning.

I augusti 2021 beslutades att under en prövoperiod kliva ur personunion gällande vd för Länstrafiken Norrbotten och myndighetschefsrollen på RKM Norrbotten. Inom RKM Norrbotten finns från och med augusti 2021 en myndighetschef på 100%.

Medeltal anställda i RKM Norrbotten har under året varit 14 st (12 st).

## SJUKFRÅNVARO

Totala sjukfrånvaron i RKM Norrbotten har 2021 uppgått till 6,5% av de anställdas sammanlagda ordinarie arbetstid. 66% av totala sjukfrånvaron avser frånvaro under en sammanhängande tid av 60 dagar eller mer. Sjukfrånvaron är fördelad enbart på kvinnor. Sjukfrånvaron ger enligt RKM Norrbottens bedömning inte anledning till några särskilda åtgärder i syfte att minska och förebygga ohälsa.

## KOLLEKTIVAVTALSBYTE

Vid årsskiftet 2021/2022 byter myndigheten kollektivavtal från KFS Trafikhuvudmännen till HÖK/AB vilket innebär att samtliga rutiner, riktlinjer och policys har genomgått en översyn för att överensstamma med det nya kollektivavtalet.

## MEDARBETARNÖJDHET

RKM Norrbotten genomför varje år en medarbetarundersökning och ett antal pulsundersökningar. Mätningen visar att vi har en god arbetsmiljö med engagerade medarbetare som vet vad de ska göra. Medarbetarna är också stolta över sitt uppdrag och känner en hög motivation i sitt arbete och majoriteten är villiga att rekommendera bolaget vidare åt en vän. Det finns fortfarande en del kvar att göra gällande företagets kultur men också måltydighet för bl.a. färdtjänsthandläggningen men överlag har medarbetarna inom RKM Norrbotten en god arbetssituation.

## ARBETSMILJÖARBETE

Det har varit ett omtumlande år i pandemins tecken och vi har lagt fokus på hälsofrämjande aktiviteter som stärker sammanhållning, ökar välmående och skapar utrymme för reflektion och återhämtning hos våra medarbetare. Under pandemin har vi arbetat systematiskt med att minska smittspridning och samtliga medarbetare har getts möjlighet att arbeta hemifrån, vi har inte haft någon smitta kopplat till arbetsplatsen.

## Förväntad utveckling

Drivmedel bedöms på kort och medellång sikt komma att fördyra kollektivtrafiken. Osäkerhetsfaktorer på längre sikt är ökade krav på reduktionsplikt med oklar utbudssituation över tid. Ökat utbud kan leda till lägre priser och tvärtom ifall utbudet inte ökar eller till och med minskar. Världsmarknadspriser på olja och valutakurser över tid är svåra att bedöma. Alternativa bränslens intåg på marknaden samt kostnaden för dessa är också svåra att förutsäga i tid och kostnad.

Marknadspriset på diesel ökade med 17% från 1 januari 2021 till 31 juli. Den 1 augusti 2021 ökade reduktionsplikten för diesel från 21% till 26%. Det föranledde ytterligare en prishöjning på 4,4%. 1 januari 2022 ökade reduktionsplikten till 30,5% vilket gav en ny prishöjning om 6,3%.

Världsmarknadspriset på olja har därutöver på tre månader ökat med 67% mätt i US dollar (till och med 8 mars 2022). Samtidigt har den svenska kronan försvagats med 10% mot US dollar och ungefär lika mycket mot övriga länder inom OECD under samma tidsperiod. Det innebär att kostnadsökningar kommer att synas under 2022 både på drivmedel samt övriga importerade inköp.

Priset på diesel sammanfattat har från och med den 1 januari 2021 ökat från 14,42 kronor per liter till dagens 26,97 kronor per liter inklusive moms. Kostnadsökningen är 87% för trafikbolagen. Varje 10-procentig kostnadsförändring innebär ungefär 6 mkr för Länstrafiken Norrbotten. Under denna tidsperioden sedan 1 januari 2021 har kostnaderna på årsbas ökat med 50 mkr. Reduktionsplikten är beslutad att öka ytterligare den 1 januari 2023 och vid oförändrad utbudssituation kommer det att driva upp prisnivån ytterligare. Förenklat kan sägas att Region Norrbotten drabbas av en kostnadsnivåhöjning om 37,5 mkr och kommunerna av 12,5 mkr om prisnivåerna är oförändrade.

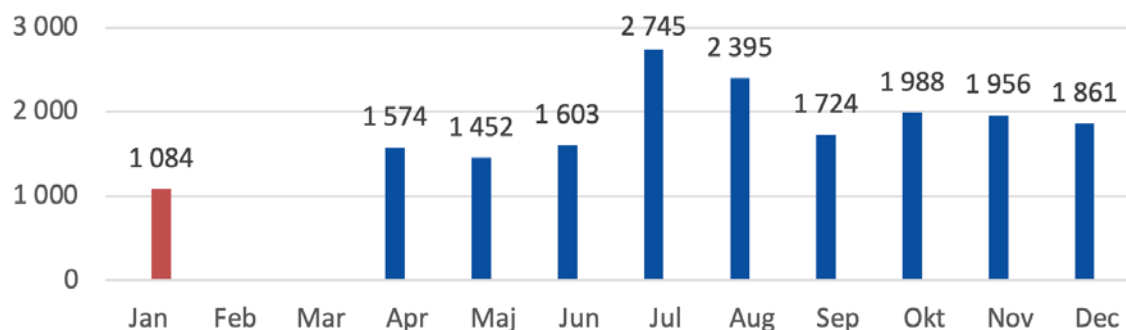
Prisförändringar för drivmedel slår igenom med några månaders fördröjning genom indexavtal med utförarna av trafiken.

## TÅGTRAFIK

### Haparandabanan

1 april 2021 startade persontågstrafiken till Kalix och Haparanda med tre dagliga dubbelturer. Trafiken finansieras av Trafikverket, Region Norrbotten samt kommunerna Luleå, Boden, Kalix och Haparanda. Trafiken startade mitt i en pågående pandemi, trots detta gjordes 17 298 resor på sträckan under perioden april-december 2021 enligt bilden nedan.

Antal tågresor Haparandabanan år 2021



Det finns all anledning att tro att det finns fortsatt potential att utveckla resandet på sträckan, bl. a. eftersom Finland under år 2021 har fattat beslut om att rusta upp järnvägen mellan Uleåborg och Torneå samt elektrifiera banan från Laurila (Kemi) till Torneå. Finska Väylä och Trafikverket har båda fattat beslut om att finansiera en upprustning av järnvägsbron mellan Haparanda och Torneå. Enligt plan kommer det att vara möjligt att köra gränsöverskridande tågtrafik i december 2024, vilket skapar förutsättningar för att ännu starkare utveckla vår region längs Bottenviksbågen.



En utmaning vid starten av persontågstrafiken på Haparandabanan har varit införandet av det nya signal-systemet ERTMS på sträckan, vilket har orsakat en del förseningar då fordon och järnväg inte varit helt kompatibla med varandra och det i sin tur bidrog till hastighetsänkningar.

Arbete med att utveckla trafiken pågår. Under T22 kommer det att vara möjligt att resa till Haparanda med en tidig morgontur, men för att trafiken ska bli riktigt attraktiv finns bl. a. behov av en senare eftermiddagstur från Haparanda mot Luleå. I dagsläget saknas dock ett fordon för att kunna köra trafiken i de bästa tåglägena.

I samband med en trafikstarten till Haparanda aktualiserades frågan om möjligheterna för tåget att stanna i Niemisel och Morjärv. Under sommaren gjorde RKM Norrbotten en utredning avseende bl. a. investeringskostnad och upptagningsområde av potentiella resenärer, vilket visade att investeringskostnaden var relativt hög i förhållande till förväntat resande. Utredningen presenterades för RKM Norrbottens direktions som beslutade att avvakta med att driva stationsfrågan vidare med tanke på projektet ÅKERbär som pågår.

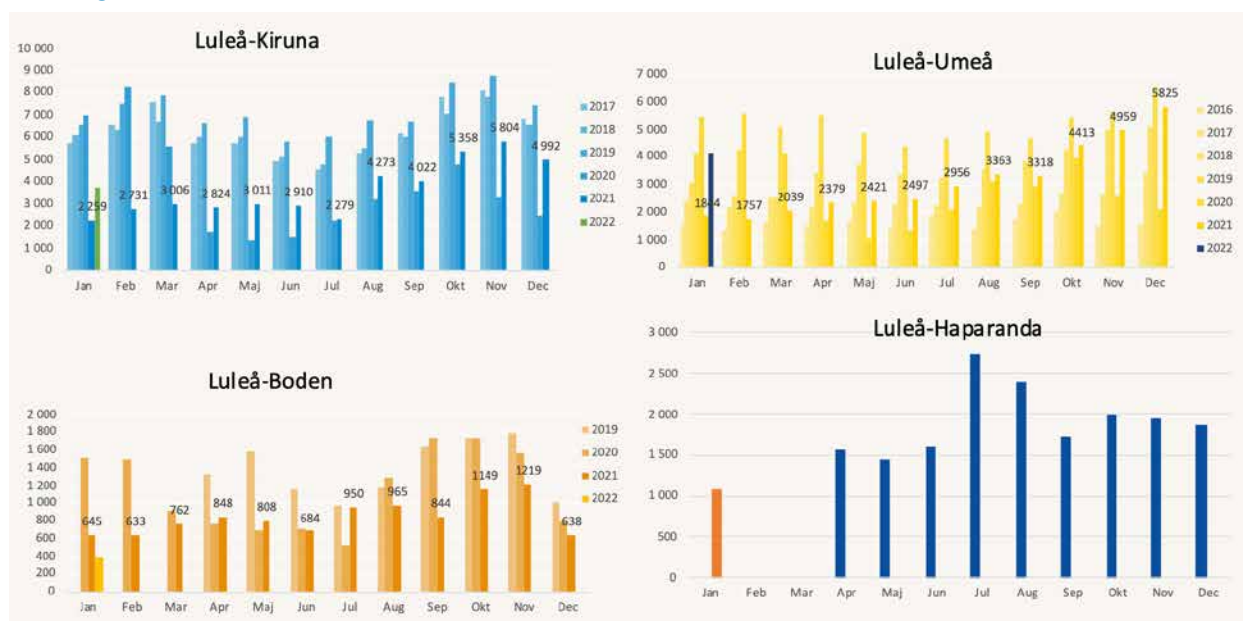
### Resande, punktlighet, regularitet

Norrtåg arbetar vidare med att utveckla Noden Boden för bra kopplingar mellan de olika tåglinjerna, vilket är strategiskt viktigt för att få till en attraktiv trafik. Kopplingarna Kiruna–Umeå samt Haparanda–Umeå har varit prioriterade under T21. Det finns dock vissa utmaningar att få till en sömlös trafik mellan Kiruna–Haparanda eftersom det är trängsel på Boden C.

För att öka attraktiviteten för all kollektivtrafik krävs att samordningen mellan de olika trafikslagen förbättras än mer vad gäller tidtabeller, planering av resa, biljetter etc. För en attraktiv tågtrafik är samordningen med framför allt lokaltrafiken särskilt viktig, det är ett område som är möjlig utveckla ytterligare tillsammans med de berörda aktörerna.

Pandemin har haft en fortsatt påverkan på resandet. Under hösten skedde dock en återhämtning på sträckorna Luleå–Kiruna och Luleå–Umeå jämfört med år 2020, se bild nedan. Däremot har resandet på sträckan Luleå–Boden fortsatt sjunka, vilket har bidragit till funderingar om det extra avsatta fordonet ska fortsätta trafikera sträckan med fyra dubbelturer måndag–fredag. Ett beslut om detta kommer att fattas under år 2022.

### Antal tågresor Norrbotten





Under året har det varit en hel del utmaningar med tågets punktlighet och regularitet (mäter andelen tåg som avgår från utgångsstationen och ankommer till slutdestinationen) vilket påverkar allmänhetens förtroende för persontåg som trafikslag. Några av de stora anledningarna till försenade och inställda tåg har varit svåra väderförhållanden, en mängd viltolyckor, infrastrukturproblem, två urspårningar av godståg, brand i teknikskåp orsakad av åsknedslag samt införandet av det nya signalsystemet ERTMS.

Under året har testperioden med 40-kort som gällde på både tåg och buss på sträckan mellan Boden–Luleå avslutats. Anledningen till detta var att Vy Tåg, som enligt gällande tjänstekoncessionsavtal fattar beslut om vilka biljetter som de vill sälja, ville utveckla egna flexbiljetter endast för tåg. För sträckan Haparanda–Kalix togs dock ett periodkort fram som gäller för tåg, regional busstrafik och lokaltrafik, vilket skapar möjligheter för resenären att under 30 dagar resa obegränsat med samtliga tre trafikslag. Ett liknande periodkort finns sedan tidigare för sträckan Luleå–Boden, dessutom finns även Länskortet som gäller för alla längre sträckor än 61 km.

## Tågprojektet

Tågprojektet har pågått under år 2021. Några av de aktiviteter som har genomförts inom projektet är;

- Invigning av Haparandabanan: Kommunikatören inom projektet sammankallade och samordnade en digital invigning i samband med trafikstarten 1 april till Kalix och Haparanda. Invigningen genomfördes tillsammans med berörda kommuner, Norrtåg, Vy Tåg och Trafikverket och tv-sändes på [www.norrtag.se](http://www.norrtag.se). I samband med trafikstarten skedde även en hel del riktad samt allmän information om den nya tåglinjen.
- Gränsöverskridande trafik Finland: I juni arrangerades ett digitalt seminarium för finska och svenska beslutsfattare i syfte att lyfta upp den strategiskt viktiga frågan att få till en gränsöverskridande tågtrafik mellan Sverige och Finland.
- LTU-studenter: På grund av pandemin har det inte varit möjligt att besöka universitetet, men i samarbete med studentkårerna har en enkät, tävlingar samt kommunikation om tåget via sociala medier skett.
- Arbetsgivare: Två digitala nyhetsbrev med målgruppen arbetsgivare har producerats och distribuerats under hösten.
- Konceptet ”Förändringsresan”: Har tagits fram i samarbete med Vy Tåg med syftet att utmana arbetsgivare att byta ut tjänsteresor med bil mot tåg. En del i ”Förändringsresan” är att få arbetsgivare att erbjuda medarbetare att under en månad testa att använda restid med tåg som arbetstid. Under november–december kontaktades ett antal arbetsgivare vilket resulterade i att ett tiotal organisationer deltar i utmaningen som pågår under januari–mars 2022.
- Pensionärer: I samarbete med Vy Tåg erbjöds samtliga pensionärer i Norrbotten att resa gratis med tåg under en vecka. I samband med detta bemannade vi även alla tågstationer i länet där vi delade ut informationsblad, svarade på frågor från pensionärer och andra resenärer, samlade in synpunkter etc.
- Färdtjänstresenärer: Ett reskort har distribuerats ut till samtliga färdtjänstresenärer boende i Kalix och Haparanda kommuner. Reskortet är giltigt under en testperiod på både Länstrafiken Norrbottens bussar samt på Norrtåg och innebär att färdtjänstresenären och eventuell ledsagare reser gratis med kollektivtrafiken. Syftet är att få fler att välja kollektivtrafik istället för taxi för sina resor.
- Sjukresenärer: En lathund har tagits fram för Bokningscentralen, en studieresa på tågsträckan Haparanda–Luleå har genomförts, dialog med Region Norrbotten angående skyltning på Sunderby sjukhus och månatlig uppföljning med statistik över resandet.
- Övrig kommunikation: En del digitala tävlingar med temat ”Vart är vi på väg?” har tagits fram och spridits via sociala medier och fått en god respons. Därutöver har en del kommunikation skett via digitala skärmar, sociala medier, på intranät etc.

## FRAMTIDA INRIKTNING

Framtida inriktningen beskrivs i Regionala utvecklingsstrategin 2030 och Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2030. I båda dessa dokument förutsätts andelen kollektivtrafikresande öka mycket kraftigt i förhållande till andra trafikslag. En attraktiv trafik sägs erfarenhetsmässigt bestå av en hög tillgänglighet till att kunna resa. Det fungerar därför inte utifrån erfarenhet att optimera tidtabeller med högfrekvent resande och avveckla lågfrekvent för att öka resandet. Under den senaste tjugoårsperioden har kollektivtrafikresandet fördubblats i Sverige samtidigt som underskottstäckningen ökat ännu mer. I Norrbotten är dessa siffror annorlunda och regionaltrafiken har totalt minskat i antal resande medan underskottsökningen varit mer modest. Minskningen har även ägt rum i befolkningstäta delar av länet som t ex mellan Boden och Luleå där resandet mellan 2010 och 2019 minskat med nästan 25%. Några tätorter har däremot ökat sitt resande medan några andra minskat.

Vardagens diskussioner inom RKM Norrbotten präglas ofta av en önskan om en kostnadseffektivare trafik. Den politiska Inriktningen kring kollektivtrafikens strategiska utveckling behöver därför tydliggöras för att möjliggöra ett effektivare operativt arbete genom en tydlig inriktning om vart trafikutbudet ska ta vägen då ett mindre utbud leder till färre resande och inte mer som de styrande dokumenten önskar.

En uppdatering av det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet har inletts i avsikt att tydliggöra målsättningen med kollektivtrafiken framöver och ett projekt benämnt ÅKERbär pågår också för att definiera en ny och samordnad kollektivtrafikkarta i länet. Idag saknas en samordnad trafik vilket också är ett hinder för ett större resande och innebär en högre kostnad genom att en samordning och delning av kostnader omöjliggörs. Norrbottens län är därmed unikt i sitt fragmenterade upplägg och RKM Norrbottens uppdrag blir genom detta svårare att uppnå vilket är en samordnad, effektiv och utvecklad trafik i länet.

I slutet av 2020 sade Region Norrbotten upp samverkansavtalet och en arbetsgrupp och styrgrupp med tre ledamöter från regionstyrelsen respektive Norrbottens kommuner styrelse tillsattes under våren 2021 för att ta fram förslag på ny förbundsordning. Bearbetning och arbetsprocess har genomförts via en tjänsteperson från vardera Region Norrbotten och Norrbottens kommuner med stöd av jurist från Sveriges kommuner och regioner (SKR).







## Sammanställda räkenskapers Resultaträkning (Tkr)

	Not	2021-01-01 –2021-12-31	2020-01-01 –2020-12-31
Verksamhetens intäkter	2	446 602	414 397
Verksamhetens kostnader	3	-730 277	-655 122
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella anläggningstillgångar	4	-37 607	-34 392
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>		<b>-321 282</b>	<b>-275 117</b>
Generella statsbidrag och utjämning	5	324 874	280 303
<b>Verksamhetens resultat</b>		<b>3 592</b>	<b>5 186</b>
Finansiella intäkter	6	228	228
Finansiella kostnader	7	-6 477	-6 478
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>-2 657</b>	<b>-1 064</b>
Årets resultat		-2 657	-1 064

# Sammanställda räkenskapers Balansräkning (Tkr)

	Not	2021-01-01 –2021-12-31	2020-01-01 –2020-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Koncessioner, patent, licenser, varumärken samt liknande rättigheter	8	103	0
Förskott avseende immateriella anläggningstillgångar	9	1 561	0
		<b>1 664</b>	<b>0</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Byggnader och mark	10	4 245	4 426
Nedlagda kostnader på annans fastighet	11	0	0
Inventarier, verktyg och installationer	12, 13	128 429	151 181
Utleasat rullande material	14	274 300	230 961
		<b>406 974</b>	<b>386 568</b>
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Andra långfristiga värdepappersinnehav	15	45	65
Uppskjuten skattefordran	16	109	0
Andra långfristiga fordringar	17	58 479	40 468
		<b>58 633</b>	<b>40 533</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>467 271</b>	<b>427 101</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager		269	206
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		142 806	120 571
Aktuella skattefordringar		703	710
Övriga kortfristiga fordringar	18	25 964	17 673
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	19	35 798	23 918
		<b>205 271</b>	<b>162 872</b>
Kassa och bank		82 258	64 820
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>287 798</b>	<b>227 899</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>755 069</b>	<b>655 000</b>

## Sammanställda räkenskapers Kassaflödeanalys (Tkr)

	Not	2021-01-01 –2021-12-31	2020-01-01 –2020-12-31
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>	20		
Eget kapital		12 540	15 197
<b>Avsättningar</b>			
Uppskjuten skatteskuld	16	0	465
Övriga avsättningar	21	22 456	13 588
		<b>22 456</b>	<b>14 053</b>
<b>Långfristiga skulder</b>	22		
Skulder till kreditinstitut		291 663	244 951
Övriga långfristiga skulder		91 314	116 526
		<b>382 977</b>	<b>361 477</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Skulder till kreditinstitut		53 215	17 403
Leverantörsskulder		61 821	32 012
Övriga kortfristiga skulder		27 728	35 744
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	23	194 332	179 114
		<b>337 096</b>	<b>264 273</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>755 069</b>	<b>655 000</b>
Ställda säkerheter	24	inga	inga
Ansvarsförbindelser	25	se not	se not



## Sammanställda räkenskapers Kassaflödeanalys (Tkr)

	Not	2021-01-01 –2021-12-31	2020-01-01 –2020-12-31
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster	24	-2 657	-1 064
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m.m	25	46 588	20 090
Betald skatt		7	0
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		<b>43 938</b>	<b>19 026</b>
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>			
Förändring av varulager		-63	3
Förändring kundfordringar		-22 235	-100 704
Förändring av övriga kortfristiga rörelsefordringar		-20 170	24 939
Förändring leverantörsskulder		29 809	-19 267
Förändring av övriga kortfristiga rörelseskulder		7 202	22 558
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>38 481</b>	<b>-53 444</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Investeringar i immateriella anläggningstillgångar		-1 664	0
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-58 699	-2 618
Förändring materiella anläggningstillgångar AB Transitio, netto	26	0	-112 461
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		0	3 368
Investeringar i finansiella anläggningstillgångar		-17 991	7 582
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-78 354</b>	<b>-104 129</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Upptagna lån och amortering, netto		45 142	101 205
Amortering av skulder för finansiell leasing		-23 643	-22 870
Förändring kortfristiga placeringar		35 812	0
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>57 311</b>	<b>78 335</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>17 438</b>	<b>-79 238</b>
Likvida medel vid årets början		64 820	144 058
Likvida medel vid årets slut		82 258	64 820

## Myndighetens Resultaträkning (Tkr)

	Not	2021-01-01 –2021-12-31	2020-01-01 –2020-12-31
Verksamhetens intäkter	2	61 911	55 130
Verksamhetens kostnader	3	-86 448	-63 523
Avskrivningar	4	-24 173	-22 615
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>		<b>-48 710</b>	<b>-31 008</b>
Bidrag från medlemmarna med flera	5	49 865	36 343
Verksamhetens resultat		1 155	5 335
Resultat från andelar i koncernföretag	27	-5 904	0
Finansiella kostnader		-1 570	-1 727
		-7 474	-1 727
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>-6 319</b>	<b>3 608</b>
<b>Årets resultat</b>		<b>-6 319</b>	<b>3 608</b>

# Myndighetens Balansräkning (Tkr)

	Not	2021-01-01 –2021-12-31	2020-01-01 –2020-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Materiella anläggningstillgångar			
Inventarier, verktyg och installationer	12	120 853	144 948
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Andelar i koncernföretag	28, 29	11 500	11 500
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>132 353</b>	<b>156 448</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		116 286	85 455
Fordringar hos koncernföretag		10 612	9 604
Aktuella skattefordringar		160	160
Övriga kortfristiga fordringar		344	138
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	19	6 202	533
		<b>133 604</b>	<b>95 890</b>
<b>Kassa och bank</b>		<b>6 312</b>	<b>7 808</b>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>139 916</b>	<b>103 698</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>272 269</b>	<b>260 146</b>

# Myndighetens Balansräkning (Tkr)

	Not	2021-01-01 –2021-12-31	2020-01-01 –2020-12-31
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>	20		
<b>Fritt eget kapital</b>			
Balanserad vinst eller förlust		16 538	12 930
Årets resultat		-6 319	3 608
		10 219	16 538
<b>Summa eget kapital</b>		<b>10 219</b>	<b>16 538</b>
<b>Långfristiga skulder</b>	22		
Övriga långfristiga skulder		91 314	116 526
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Leverantörsskulder		18 009	1 099
Övriga kortfristiga skulder		25 531	23 769
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	23	127 196	102 214
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>170 736</b>	<b>127 082</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>272 269</b>	<b>260 146</b>
Ställda säkerheter	24	inga	inga
Ansvarsförbindelser	25	inga	inga

# Myndighetens Kassaflödeanalys (Tkr)

	Not	2021-01-01 –2021-12-31	2020-01-01 –2020-12-31
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster	24	-6 319	3 608
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	25	25 742	24 343
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>19 423</b>	<b>27 951</b>
<b>Kassaflöde från förändring av rörelsekapitalet</b>			
Förändring av kundfordringar		-30 831	-84 124
Förändring av övriga kortfristiga rörelsefordringar		6 091	-4 462
Förändring av leverantörsskulder		24 250	626
Förändring av övriga kortfristiga rörelseskulder		4 861	82 552
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>23 794</b>	<b>22 543</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-78	-40
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Amortering av skulder för finansiell leasing		-25 212	-22 870
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-1 496</b>	<b>-367</b>
Likvida medel vid årets början		7 808	8 175
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		<b>6 312</b>	<b>7 808</b>





# Noter (Tkr)

## Not I 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 i not 3,12 och 14 jämfört med föregående års sammanställda räkenskaper. Detta beror att på uppgifter saknades från AB Transitio i årsredovisningen för fg år.

Jämförelseåret har omräknats i not 3,5,9,11,15,21 och 25 jämfört med föregående års sammanställda räkenskaper och beror på att det har upptäckts fel avseende tidigare år. Dessa fel är primärt hänförliga till klassificering av poster 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 generella statsbidrag och utjämning.

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

### MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

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

#### Gränsdragning mellan kostnad och investering

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

#### Bestämd mängd och fast värde

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

#### Anskaffningsvärde

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

### Avskrivning

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

### Avskrivningstider

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

### Rättelser av fel

Rättelse av fel har skett avseende moms för åren 2015–2020 samt för avskrivningar avseende åren 2018–2020 i Länstrafiken i Norrbotten AB vilket påverkar de sammanställda räkenskaperna. Se sammanställning nedan för vad rättelsen består av respektive år.

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

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

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

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

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

## Not 2 Verksamhetens intäkter

Sammanställda räkenskaper	2021	2020
Intäkter tjänster	10 738	14 693
Intäkter personbefordran	118 628	118 318
Intäkter servicesesor	139 906	121 394
Intäkter godsbefordran	38 566	35 190
Täghyror	57 319	58 312
Uthyrning järnvägsfordon	34 941	34 989
Ersättning förlorade biljettintäkter på grund av covid-19	28 007	26 995
Övriga hyresintäkter	493	665
Övriga intäkter	18 004	3 841
<b>Summa</b>	<b>446 602</b>	<b>414 397</b>

Myndigheten	2021	2020
Intäkter täghyror	27 024	25 079
Ersättning förlorade biljettintäkter på grund av covid-19	28 006	26 995
Övriga intäkter	6 881	3 056
<b>Summa</b>	<b>61 911</b>	<b>55 130</b>

## Not 3 Verksamhetens kostnader

Sammanställda räkenskaper	2021	2020
Trafikkostnader	-572 059	-547 761
Leasingkostnader	-10 169	-3 688
Övriga externa kostnader	-42 875	-25 860
Löner	-33 827	-29 925
Sociala avgifter	-10 585	-8 202
Pensioner	-3 474	-2 488
Övriga personalkostnader	-2 458	-3 538
Ersättning förlorade biljettintäkter på grund av covid-19	-15 986	-11 942
Driftsbidrag Norrtåg	-39 166	-21 582
Inkomstskatt och uppskjuten skatt	322	-136
<b>Summa</b>	<b>-730 277</b>	<b>-655 122</b>

Den totala kostnaden för revision uppgick till 607 tkr för 2021 (510 tkr för 2020).

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.

Verksamhetens kostnader har för 2020 justerats med 2 231 tkr med anledning av fel som upptäckts i tidigare års räkenskaper.

Myndigheten	2021	2020
Leasingkostnader	-120	-131
Övriga externa kostnader	-11 238	-3 025
Löner	-5 599	-3 468
Sociala avgifter	-1 879	-1 072
Pensioner	-334	113
Övriga personalkostnader	-106	-169
Ersättning förlorade biljettintäkter på grund av covid-19	-28 007	-26 995
Driftsbidrag Norrtåg	-39 165	-28 776
<b>Summa</b>	<b>-86 448</b>	<b>-63 523</b>

Den totala kostnaden för revision uppgick till 137 tkr för 2021 (40 tkr för 2020).

#### Not 4 Avskrivningar

Sammanställda räkenskaper	2021	2020
Byggnader och mark	-181	-183
Inventarier, verktyg och installationer samt utleasat rullande material	-37 426	-34 209
<b>Summa</b>	<b>-37 607</b>	<b>-34 392</b>

Under året gjorda nedskrivningar uppgår till 0 tkr (0 tkr). Avskrivningarna har för 2020 justerats med 47 tkr med anledning av fel som upptäckts i tidigare års räkenskaper.

Myndigheten	2021	2020
Inventarier, verktyg och installationer	-20	-16
Finansiell leasing av tåg	-24 153	-22 599
<b>Summa</b>	<b>-24 173</b>	<b>-22 615</b>

#### Not 5 Generella statsbidrag och utjämning

Sammanställda räkenskaper	2021	2020
Region Norrbotten	152 823	129 589
Kommuner	82 161	84 783
Trafikverket	37 373	34 058
Övriga bidrag	52 517	31 873
<b>Summa</b>	<b>324 874</b>	<b>280 303</b>

Myndigheten	2021	2020
Region Norrbotten	42 046	31 666
Kommuner	2 884	2 890
Övriga bidrag	4 935	1 787
	<b>49 865</b>	<b>36 343</b>

#### Not 6 Finansiella intäkter

Sammanställda räkenskaper	2021	2020
Ränteutäkter	26	26
Övriga finansiella intäkter	202	202
<b>Summa</b>	<b>228</b>	<b>228</b>

#### Not 7 Finansiella kostnader

Sammanställda räkenskaper	2021	2020
Räntekostnader	-6 317	-6 270
Övriga finansiella kostnader	-161	-208
<b>Summa</b>	<b>-6 478</b>	<b>-6 478</b>

Myndigheten	2021-12-31	2020-12-31
Räntekostnader	-1 570	-1 727
<b>Summa</b>	<b>-1 570</b>	<b>-1 727</b>

#### Not 8 Koncessioner, patent, licenser, varumärken samt liknande rättigheter

Sammanställda räkenskaper	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	0	0
Inköp	103	0
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>103</b>	<b>0</b>
Ingående avskrivningar	0	0
Årets avskrivningar	0	0
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>103</b>	<b>0</b>

#### Not 9 Förskott avseende immateriella anläggningstillgångar

Sammanställda räkenskaper	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	0	0
Inköp	1 561	0
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>1 561</b>	<b>0</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>1 561</b>	<b>0</b>

#### Not 10 Byggnader och mark

Sammanställda räkenskaper	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	11 092	7 677
Tillkommande via fusion	0	3 415
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>11 092</b>	<b>11 092</b>
Ingående avskrivningar	-5 095	-3 125
Tillkommande via fusion	0	-1 843
Årets avskrivningar	-181	-232
Rättelse av tidigare års avskrivningar direkt mot EK	0	105
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-5 276</b>	<b>-5 095</b>
Ingående nedskrivningar	-1 571	0
Årets nedskrivningar	0	-1 571
<b>Utgående ackumulerade nedskrivningar</b>	<b>-1 571</b>	<b>-1 571</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>4 245</b>	<b>4 426</b>

Noten har för 2020 justerats med anledning av fel som upptäckts i tidigare års räkenskaper.

## Not 11 Nedlagda kostnader på annans fastighet

Sammanställda räkenskaper	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	2 835	2 835
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>2 835</b>	<b>2 835</b>
Ingående avskrivningar	-1 331	-1 331
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-1 331</b>	<b>-1 331</b>
Ingående nedskrivningar	-1 504	0
Årets nedskrivningar	0	-1 504
<b>Utgående ackumulerade nedskrivningar</b>	<b>-1 504</b>	<b>-1 504</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Not 12 Inventarier, verktyg och installationer

Sammanställda räkenskaper	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	217 948	56 354
Inköp	3 933	171 043
Försäljningar/utrangeringar	-783	-8 669
Omklassificeringar	-55	-780
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>221 043</b>	<b>217 948</b>
Ingående avskrivningar	-66 767	-47 299
Försäljningar/utrangeringar	211	5 300
Omklassificeringar	7	443
Årets avskrivningar	-26 065	-25 211
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-92 614</b>	<b>-66 767</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>128 429</b>	<b>151 181</b>

Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet har erhållit information från AB Transitio gällande förändringarna för 2020 och 2021. Med anledning av detta är noten för 2020 korrigerad jämfört med fg års årsredovisning med hänsyn till AB Transitio i noten. För vidare information hänvisas till not 2.

Noten har för 2020 justerats med anledning av fel som upptäckts i tidigare års räkenskaper.

Under 2020 har avtal ingåtts avtal om finansiell leasing av 5 stycken tåg och under 2021 har Myndigheten och Länstrafiken i Norrbotten AB ingått avtal om finansiell leasing av 3 stycken personbilar. Av det utgående redovisade värdet per 2021-12-31 är 120 766 tkr (144 919 tkr) hänförligt till finansiell leasing.

Myndigheten	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	167 887	330
Inköp	78	167 557
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>167 965</b>	<b>167 887</b>
Ingående avskrivningar	-22 939	-324
Årets avskrivningar	-24 173	-22 615
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-47 112</b>	<b>-22 939</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>120 853</b>	<b>144 948</b>

Myndigheten har under 2020 ingått avtal om finansiell leasing av 5 stycken tåg. Av det utgående redovisade värdet per 2021-12-31 är 120 766 tkr (114 919 tkr) hänförligt till finansiell leasing.

## Not 13 Finansiell leasing

Sammanställda räkenskaper	2021-12-31	2020-12-31
<b>I posten inventarier ingår det finansiell leasing till belopp:</b>		
Anskaffningsvärde tidigare år:	167 518	4 893
Årets anskaffningsvärde	1 410	167 518
Årets avyttring	0	-2 123
Årets avskrivning	-24 215	-22 904
Tidigare års avskrivning	-22 599	-2 465
	<b>122 114</b>	<b>144 919</b>
<b>Förfallotider finansiell leasing</b>		
Förfaller till betalning inom ett år från balansdagen	25 320	23 565
Förfaller till betalning mellan ett och fem år från balandagen	94 537	97 789
Förfaller till betalning senare än fem år från balandagen	0	18 738
	<b>119 857</b>	<b>140 092</b>

Myndigheten har under 2020 ingått avtal om finansiell leasing av 5 stycken tåg. Av de utgående redovisade värdet per 2021-12-31 är 120 766 tkr hänförligt till finansiell leasing av tåg.

## Not 14 Utleasat rullande material

Sammanställda räkenskaper	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	274 083	152 660
Inköp	54 766	120 643
Försäljningar/utrangeringar	-193	0
Omklassificeringar	55	780
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>328 711</b>	<b>274 083</b>
Ingående avskrivningar	-43 122	-33 982
Försäljningar/utrangeringar	64	0
Omklassificeringar	-7	-443
Årets avskrivningar	-11 346	-8 697
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-54 411</b>	<b>-43 122</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>274 300</b>	<b>230 961</b>

## Not 15 Andra långfristiga värdepappersinnehav

Sammanställda räkenskaper	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	65	65
Försäljningar/utrangeringar	-20	0
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>45</b>	<b>65</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>45</b>	<b>65</b>

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

Noten har för 2020 justerats med 20 tkr med anledning av fel som upptäckts i tidigare års räkenskaper.

## Not 16 Uppskjuten skattefordran/skuld

Sammanställda räkenskaper	2021-12-31	2020-12-31
Belopp vid årets ingång	-465	-399
Årets förändring	574	-66
<b>Belopp vid årets utgång</b>	<b>109</b>	<b>-465</b>

## Not 17 Andra långfristiga fordringar

Sammanställda räkenskaper	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	40 468	48 070
Tillkommande fordringar	18 281	0
Avgående fordringar	0	-7 602
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>58 749</b>	<b>40 468</b>
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>58 749</b>	<b>40 468</b>

## Not 18 Övriga kortfristiga fordringar

### Sammanställda räkenskaper

I Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighets balansräkning finns det en fordran på 9 004 tkr (8 467 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 19 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

Sammanställda räkenskaper	2021-12-31	2020-12-31
Förutbetalda leverantörsfakturor	491	3 958
Upplupna intäkter trafik	472	14 325
Övriga poster	34 835	5 635
	<b>35 798</b>	<b>23 918</b>

Myndigheten	2021-12-31	2020-12-31
Förutbetalda leverantörsfakturor	300	533
Upplupna intäkter trafik	5 902	0
	<b>6 202</b>	<b>533</b>

## Not 20 Eget kapital

Sammanställda räkenskaper	2021-12-31	2020-12-31
Vid årets början	15 197	24 488
Rättelser av fel avseende tidigare år bokade direkt mot eget kapital	0	-10 411
Årets resultat	-2 657	1 120
<b>Vid årets slut</b>	<b>12 540</b>	<b>15 197</b>

Noten har för 2020 justerats med anledning av fel som upptäckts i tidigare års räkenskaper.

Myndigheten	2021-12-31	2020-12-31
Vid årets början	16 538	12 930
Årets resultat	-6 319	3 608
<b>Vid årets slut</b>	<b>10 219</b>	<b>16 538</b>



## Not 21 Övriga avsättningar

Sammanställda räkenskaper	2021-12-31	2020-12-31
Avsättning för underhåll	3 940	4 000
Avsättning vid avveckling av Bussgods i Norrbotten AB	148	617
Avsättning för fordonsunderhåll samt övriga avsättningar i AB Transitio	11 618	8 971
Avsättning för kostnader hänförliga till rådande pandemi	6 750	0
	<b>22 456</b>	<b>13 588</b>

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

## Not 22 Långfristiga skulder

### Sammanställda räkenskaper

Av de långfristiga skulderna förfaller 0 tkr (18 738 tkr) till betalning senare än fem år efter balansdagen.

### Myndigheten

Av de långfristiga skulderna förfaller 0 tkr (18 738 tkr) till betalning senare än fem år efter balansdagen.

## Not 23 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

Sammanställda räkenskaper	2021-12-31	2020-12-31
Interima skulder trafikutövare	11 864	21 620
Förutbetalda ägartillskott	105 565	108 378
Förutbetalda statlig medfinansiering	215	2 298
Upplupna personalkostnader	4 115	3 593
Statlig underskotttäckning	12 973	0
Övriga poster	38 684	22 117
Upplupna kostnader AB Transitio	20 916	21 108
	<b>194 332</b>	<b>179 114</b>

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

Myndigheten	2021-12-31	2020-12-31
Förutbetalda ägartillskott	118 539	93 610
Upplupna personalkostnader	779	379
Övriga poster	7 878	8 225
	<b>127 196</b>	<b>102 214</b>

## Not 24 Räntor och utdelningar

Sammanställda räkenskaper	2021-12-31	2020-12-31
Resultatet efter finansiella poster innehåller nedan finansiella poster		
Erhållen ränta	26	228
Erlagd ränta	-6 317	-6 478
	<b>-6 291</b>	<b>-6 250</b>

Noten har för 2020 justerats med 41 tkr anledning av fel som upptäckts i tidigare års räkenskaper.

Myndigheten	2021-12-31	2020-12-31
Resultatet efter finansiella poster innehåller nedan finansiella poster		
Erlagd ränta	-1 570	-1 727
	<b>-1 570</b>	<b>-1 727</b>

## Not 25 Justering för poster som inte ingår i kassaflödet

Sammanställda räkenskaper	2021-12-31	2020-12-31
Avskrivningar	37 607	25 004
Förändring avsättningar	8 868	-6 716
Ränta finansiell leasing	0	1 727
Övrigt	113	75
	<b>46 588</b>	<b>20 090</b>

Noten har för 2020 justerats med 47 tkr anledning av fel som upptäckts i tidigare års räkenskaper.

Myndigheten	2021-12-31	2020-12-31
Avskrivningar finansiell leasing tåg	24 153	22 599
Övriga avskrivningar	20	17
Ränta finansiell leasing	1 569	1 727
	<b>25 742</b>	<b>24 343</b>

## Not 26 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.

Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet har ej erhållit tillräcklig information från AB Transitio för att kunna upprätta fullständiga notupplysningar för räkenskapsåret 2021. Noterna i jämförelseåret 2020 stämmer inte med årsredovisningen för 2020 i flera fall då noterna för 2020 är omräknade utifrån AB Transitios årsredovisning för 2020. Med anledning av detta kan det finnas bristande jämförbarhet mellan 2020 och 2021 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 27 Resultat från andelar i koncernföretag

Myndigheten	2021	2020
Nedskrivningar av andelar i koncernföretag	-5 904	0
	-5 904	0

## Not 28 Andelar i koncernföretag

Myndigheten	2021	2020
Ingående anskaffningsvärden	11 500	11 500
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	11 500	11 500
Utgående redovisat värde	11 500	11 500

## Not 29 Specifikation andelar i koncernföretag

Myndigheten				
Namn	Kapitalandel	Rösträttsandel	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 2020.

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 30 Ansvarsförbindelser

### Sammanställda räkenskaper 2021-12-31 2020-12-31

Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti fram till och med 2036 avseende den av INAB, Umeå kommun, uppförda tågverkstaden i Umeå. Eventualförpliktelsens storlek är 68 858 tkr (42 750 tkr).

### Myndigheten 2021-12-31 2020-12-31

Myndigheten har ingen ansvarsförbindelser.

## Not 31 Ställda säkerheter

### Sammanställda räkenskaper

Koncernen har inte några ställda säkerheter.

### Myndigheten

Myndigheten har inte några ställda säkerheter.



# Ordlista

---

## Kollektivtrafikbarometern (KollBar)

En nationell kvalitets-, attityd-, och resvaneundersökning för kollektivtrafikbranschen. Syftet är att löpande följa och påverka utvecklingen i attityder samt kollektivtrafikens marknadsandel. Målgruppen för undersökningen är svenska allmänheten mellan 15 och 85 år, både de som reser med kollektivtrafiken och de som inte gör det. Antalet insamlade enkätsvar för Länstrafiken Norrbotten är 200 per månad.

## NKI (Nöjd kundindex)

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

## Kollektivtrafikens marknadsandel

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

## Kostnadstäckningsgrad

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

## 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 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.



## Bilaga I - Trafikekonomi

Beskrivning av förändringar hos respektive finansiär som skett vilka påverkat utfallet samt extra utmärkande konsekvenser på grund av pandemin under året. För samtliga finansiärer har ersättning för förlorade biljettintäkter med anledning av pandemin tillgodogjorts för perioden januari–juni 2021 jämfört motsvarande period 2019, vilket påverkar utfallet positivt då utdelningen blev högre än budgeterat.

### Region Norrbotten

	Budget 2021	Bokslut 2021	Avvikelse
Totala intäkter	74 680	78 055	3 375
Trafikkostnader	-178 493	-177 414	1 079
<b>Trafikunderskott</b>	<b>-103 813</b>	<b>-99 359</b>	<b>4 454</b>
Gemensamma intäkter/kostnader*	-14 506	-23 083	-8 577
<b>Total kostnad</b>	<b>-118 319</b>	<b>-122 442</b>	<b>-4 123</b>
Trafikverkets bidrag	9 076	11 666	-2 589
<b>Finansieringsbidrag</b>	<b>-109 243</b>	<b>-110 777</b>	<b>-1 534</b>

\*Covidbidraget på 9 mkr lades som gemensamma intäkter i budgeten, men fördelas enligt nyckel på direkta intäkter i utfallet.

Stort tapp av intäkter och resande på stomlinjer på grund av covid-19 främst under årets första halva. Resande och personintäkter hämtade sig under slutet av året där en uppgång finns, vilket slutligen ger en positiv avvikelse mot budget. Godsintäkter högre än budgeterat. För stomlinjerna är differensen i trafik-kostnaderna drygt 1 mkr, vilken till viss del förklaras av lägre incitamentskostnader, förändrat behov av förstärkning. Linje 15 och linje 241 har upphört under året och linje 36 från december 2020 vilket gett effekt helår 2021. Under året har linje 21, 44, 53, 54 samt trafiken på sträckan Luleå – Boden upphandlats (linje 23, 28, 29 och 30). Process gällande trafiken på Norrlandskusten har pågått under hela året med överprövning i ett antal instanser.

### Arjeplog

	Budget 2021	Bokslut 2021	Avvikelse
Totala intäkter	1 296	1 324	28
Trafikkostnader	-8 089	-8 177	-88
<b>Trafikunderskott</b>	<b>-6 793</b>	<b>-6 853</b>	<b>-61</b>
Gemensamma intäkter/kostnader	-413	-628	-215
<b>Total kostnad</b>	<b>-7 205</b>	<b>-7 481</b>	<b>-275</b>
Kommunal omfördelning enl konsortialavtal	843	843	0
<b>Finansieringsbidrag</b>	<b>-6 363</b>	<b>-6 638</b>	<b>-275</b>

Resandet har varit relativt stabilt under de senaste åren, där en viss ökning kan ses. Den största andelen resor utgörs av skolelever, där grundskolan står för 79% av resorna under året. Övriga resor utgörs av passagerarräkning, enkelbiljetter och liten andel gymnasieelever. Linje 102 är upphandlad under året med trafikstart augusti 2021. Dialog inför upphandling har pågått under senare delen av året då flertalet av de övriga nuvarande trafikavtalen löper ut i augusti 2022.



## Arvidsjaur

	Budget 2021	Bokslut 2021	Avvikelse
Totala intäkter	1 209	1 333	124
Trafikkostnader	-3 464	-3 532	-68
<b>Trafikunderskott</b>	<b>-2 255</b>	<b>-2 199</b>	<b>56</b>
Gemensamma intäkter/kostnader	-101	-161	-61
<b>Total kostnad</b>	<b>-2 356</b>	<b>-2 360</b>	<b>-5</b>
Kommunal omfördelning enl konsortialavtal	-22	-22	0
<b>Finansieringsbidrag</b>	<b>-2 378</b>	<b>-2 383</b>	<b>-5</b>

Sedan 2019 har det skett en viss minskning i antalet resor på de lokala linjerna. År 2019 genomfördes 14 516 resor medan det år 2021 sjunkit till 11 562 resor. Det är främst grundskoleelever, passagerarräkning och rabattkort som noterats i statistiken under 2021. De kategorier som procentuellt sett minskat sedan 2019 är rabattkort och gymnasiekort. Linje 133 är upphandlad under 2021 med trafikstart 1 januari 2022, avtalen för de övriga lokala linjerna löper ut under perioden december 2024 – december 2026 vilket gör att det inte varit aktuellt med upphandlingsarbete under året.

## Boden

	Budget 2021	Bokslut 2021	Avvikelse
Totala intäkter	2 587	2 700	113
Trafikkostnader	-7 870	-7 725	145
<b>Trafikunderskott</b>	<b>-5 283</b>	<b>-5 025</b>	<b>258</b>
Gemensamma intäkter/kostnader	-397	-569	-173
<b>Total kostnad</b>	<b>-5 680</b>	<b>-5 594</b>	<b>85</b>
Kommunal omfördelning enl konsortialavtal	-394	-394	0
<b>Finansieringsbidrag</b>	<b>-6 074</b>	<b>-5 988</b>	<b>85</b>

Trafikkostnaderna ca 150 000 kr lägre än budgeterat, förklaras av reducering i trafikavtal och av nya avtal med påverkan helår 2021 som ger lägre avtalskostnad. Totala intäkter ca 100 000 kr högre än budgeterat. Under året har RKMs direktion tagit beslut om allmän trafikplikt på ett antal lokala linjer i Boden inför upphandling som beräknas påbörjas under 2022.

## Gällivare

	Budget 2021	Bokslut 2021	Avvikelse
Totala intäkter	3 576	5 493	1 917
Trafikkostnader	-8 521	-7 991	531
<b>Trafikunderskott</b>	<b>-4 946</b>	<b>-2 498</b>	<b>2 448</b>
Gemensamma intäkter/kostnader	-488	-785	-297
<b>Total kostnad</b>	<b>-5 434</b>	<b>-3 283</b>	<b>2 151</b>
Kommunal omfördelning enl konsortialavtal	-623	-623	0
<b>Finansieringsbidrag</b>	<b>-6 057</b>	<b>-3 906</b>	<b>2 151</b>

Trafikkostnaderna lägre än budgeterat då förstärkningskostnaderna varit lägre än tidigare. Intäkterna 1,9 mkr högre än budgeterat till följd av främst högre personintäkter. I februari 2020 höjdes priset för linje 93 (fjällinje) vilket ger större effekt under 2021 när resandantalet stiger med drygt 2000 resenärer jämfört föregående år. Anmälan om kommersielltrafik inkom under året på sträckan för nuvarande linje 93. Linje 420 och 422 är beslutad om allmän trafikplikt och upphandlad under året med trafikstart januari 2022.

## Haparanda

	Budget 2021	Bokslut 2021	Avvikelse
Totala intäkter	1 336	1 400	65
Trafikkostnader	-3 905	-3 930	-25
<b>Trafikunderskott</b>	<b>-2 569</b>	<b>-2 529</b>	<b>40</b>
Gemensamma intäkter/kostnader	-239	-382	-143
<b>Total kostnad</b>	<b>-2 808</b>	<b>-2 912</b>	<b>-104</b>
Kommunal omfördelning enl konsortialavtal	60	60	0
<b>Finansieringsbidrag</b>	<b>-2 748</b>	<b>-2 851</b>	<b>-104</b>

Inga nämnbara förändringar under året, trafiken löper på ett par år till och optioner är utlösa.

## Jokkmokk

	Budget 2021	Bokslut 2021	Avvikelse
Totala intäkter	2 764	3 689	924
Trafikkostnader	-8 887	-8 824	63
<b>Trafikunderskott</b>	<b>-6 122</b>	<b>-5 135</b>	<b>988</b>
Gemensamma intäkter/kostnader	-459	-737	-278
<b>Total kostnad</b>	<b>-6 581</b>	<b>-5 871</b>	<b>710</b>
Kommunal omfördelning enl konsortialavtal	1 266	1 266	0
<b>Finansieringsbidrag</b>	<b>-5 315</b>	<b>-4 605</b>	<b>710</b>

Högre intäkter mot budget, främst på fjällinjerna med ökade personintäkter men även en mindre del ökat godsintäkter. Mer resenärer än förväntat. Linje 43, 47, 94, 402 och 406 är upphandlad under året.

## Kalix

	Budget 2021	Bokslut 2021	Avvikelse
Totala intäkter	7 909	9 123	1 215
Trafikkostnader	-13 878	-15 058	-1 179
<b>Trafikunderskott</b>	<b>-5 969</b>	<b>-5 934</b>	<b>35</b>
Gemensamma intäkter/kostnader	-245	-385	-140
<b>Total kostnad</b>	<b>-6 215</b>	<b>-6 320</b>	<b>-105</b>
Kommunal omfördelning enl konsortialavtal	36	36	0
<b>Finansieringsbidrag</b>	<b>-6 179</b>	<b>-6 284</b>	<b>-105</b>

Ökade trafikkostnader mot budget beror på utökad trafik på Kalix tätortsavtal, vilket utgör differensen. Motsvarande belopp finns på intäktssidan som person/tätortsintäkt. Linje 308 är beslutad trafikplikt och upphandlad under året med avtalsstart augusti 2022.

## Kiruna

	Budget 2021	Bokslut 2021	Avvikelse
Totala intäkter	5 509	6 877	1 368
Trafikkostnader	-15 022	-17 264	-2 242
<b>Trafikunderskott</b>	<b>-9 514</b>	<b>-10 388</b>	<b>-874</b>
Gemensamma intäkter/kostnader	-682	-1 157	-475
<b>Total kostnad</b>	<b>-10 196</b>	<b>-11 544</b>	<b>-1 348</b>
Kommunal omfördelning enl konsortialavtal	-262	-262	0
Trafikverkets bidrag	2 267	3 713	1 446
<b>Finansieringsbidrag</b>	<b>-8 191</b>	<b>-8 093</b>	<b>-1 348</b>

Trafikkostnaderna avviker till följd av att medfinansiering från Trafikverket ej tillgodogörs som minskad trafikkostnad utan tillgodoförs i finansieringsbidraget. Vissa förstärkningskostnader har förekommit och nya trafikavtal startat under året. Bidrag för Karven upphört 1,5 månader innan slutdatum för trafikavtalet - finansiär beslutade att upprätthålla fullt turutbud trots utebliven medfinansiering, de erhöll dock viss kostnadsreducering. Intäkter person ca 1,2 mkr högre än budget, främst linje 91 och linje 50. Viss andel högre del av gods- och skolkortsintäkter. Nytt avtal tecknat för linje 91 från februari 2022 samt för linje 505 och 506 har nytt avtal tecknats under året.

## Luleå

	Budget 2021	Bokslut 2021	Avvikelse
Totala intäkter	8 088	8 232	144
Trafikkostnader	-24 436	-25 051	-615
<b>Trafikunderskott</b>	<b>-16 349</b>	<b>-16 819</b>	<b>-471</b>
Gemensamma intäkter/kostnader	-1 016	-1 667	-651
<b>Total kostnad</b>	<b>-17 365</b>	<b>-18 486</b>	<b>-1 121</b>
Kommunal omfördelning enl konsortialavtal	-3 438	-3 438	0
<b>Finansieringsbidrag</b>	<b>-20 802</b>	<b>-21 923</b>	<b>-1 121</b>

Ökade trafik kostnader beroende på förstärkningar, främst under sista kvartalet, samt tecknat tilläggsavtal vid höstterminens start. Högre intäkter än budgeterat, vilket tillsammans med högre trafik kostnader utgör differensen mot budget. Under året har ett antal lokala linjer i Luleå upphandlats, det gäller linje 224-228.

## Pajala

	Budget 2021	Bokslut 2021	Avvikelse
Totala intäkter	830	914	84
Trafikkostnader	-3 507	-3 533	-26
<b>Trafikunderskott</b>	<b>-2 678</b>	<b>-2 619</b>	<b>58</b>
Gemensamma intäkter/kostnader	-130	-214	-84
<b>Total kostnad</b>	<b>-2 808</b>	<b>-2 833</b>	<b>-26</b>
Kommunal omfördelning enl konsortialavtal	193	193	0
<b>Finansieringsbidrag</b>	<b>-2 615</b>	<b>-2 641</b>	<b>-26</b>

Linje 524 har upphandlats under 2021.

## Piteå

	Budget 2021	Bokslut 2021	Avvikelse
Totala intäkter	7 654	7 892	239
Trafikkostnader	-13 920	-13 988	-68
<b>Trafikunderskott</b>	<b>-6 267</b>	<b>-6 096</b>	<b>171</b>
Gemensamma intäkter/kostnader	-764	-1 204	-440
<b>Total kostnad</b>	<b>-7 031</b>	<b>-7 300</b>	<b>-269</b>
Kommunal omfördelning enl konsortialavtal	845	845	0
<b>Finansieringsbidrag</b>	<b>-6 186</b>	<b>-6 455</b>	<b>-269</b>

När budget för 2021 beslutades ingick inte belopp för ny upphandlade linjer. I dialog med Piteå kommun har därmed överskottet från 2020 tillgodoförts 2021 års beräkning. Under sommaren trädde nytt avtal för lokala linjer i Piteå i kraft där trafiken nu inrymmer del av Piteå kommuns tidigare skolskjuts.

## Älvsbyn

	Budget 2021	Bokslut 2021	Avvikelse
Totala intäkter	1 308	1 307	-2
Trafikkostnader	-2 931	-3 100	-168
<b>Trafikunderskott</b>	<b>-1 623</b>	<b>-1 793</b>	<b>-170</b>
Gemensamma intäkter/kostnader	-153	-250	-97
<b>Total kostnad</b>	<b>-1 776</b>	<b>-2 043</b>	<b>-267</b>
Kommunal omfördelning enl konsortialavtal	423	423	0
<b>Finansieringsbidrag</b>	<b>-1 353</b>	<b>-1 619</b>	<b>-267</b>

Något högre trafik kostnad till följd av nytt trafikavtal december 2020 som indexerats vid trafikstart under året. Under 2020 tog det beslut om skolnedläggningar som påverkat resandet på helår 2021 vilket gjort att viss resande minskning skett sedan föregående år.

## Överkalix

	Budget 2021	Bokslut 2021	Avvikelse
Totala intäkter	858	931	73
Trafikkostnader	-3 981	-3 853	128
<b>Trafikunderskott</b>	<b>-3 123</b>	<b>-2 922</b>	<b>200</b>
Gemensamma intäkter/kostnader	-166	-264	-98
<b>Total kostnad</b>	<b>-3 289</b>	<b>-3 187</b>	<b>102</b>
Kommunal omfördelning enl konsortialavtal	200	200	0
<b>Finansieringsbidrag</b>	<b>-3 089</b>	<b>-2 987</b>	<b>102</b>

Lägre avtalskostnad på grund av nytt avtal med helårseffekt 2021 utgör differensen i trafikunderskottet.

## Övertorneå

	Budget 2021	Bokslut 2021	Avvikelse
Totala intäkter	1 505	1 549	44
Trafikkostnader	-5 668	-5 560	107
<b>Trafikunderskott</b>	<b>-4 163</b>	<b>-4 011</b>	<b>151</b>
Gemensamma intäkter/kostnader	-261	-410	-148
<b>Total kostnad</b>	<b>-4 424</b>	<b>-4 421</b>	<b>3</b>
Kommunal omfördelning enl konsortialavtal	1 109	1 109	0
<b>Finansieringsbidrag</b>	<b>-3 314</b>	<b>-3 311</b>	<b>3</b>

Under året har allmän trafikplikt beslutats på kommunens tre inomkommunala linjer, dessa har sedan upphandlats efter dialog med finansieringsmyndigheterna.



