

§202

**Motion (C) – Enskilda**

**vägar**

17KS817

§203

# Interpellation (L) - Bygglovsprocessen

I9KS249

§204

# **Renodling fastigheter inom kommunkoncernen**

I9KS473

Fastighetsbeteckning	Benämning	Adress	Bygg-/värdeår	Antal lgh	Nuvarande ägare	Förslag ny ägare	Taxerat värde	Bokfört värde 2020-01-01	köpeskilling
Blåsmark 7:87	Markbost Blåsmark	Blåsmarksv.131A-135C	1986/1986	7	Piteå kommun	PiteBo	1 197 000	524 274	1 850 000
Blåsmark 20:2	Markbost Blåsmark	Blåsmarksv.151A-155B	1994/1994	6	Piteå kommun	PiteBo	862 000	1 008 075	2 300 000
Böle 24:61	Hyreshus Böle	Bölevägen 24,	1986/1986	10	Piteå kommun	PiteBo	1 186 000	435 812	2 720 000
Gotthem 18:10	Hyreshus Holmträsk	Bodträskv. 4,Holmträsk	1954/1955	4	Piteå kommun	PiteBo	331 000	1 023 433	0
Hemmingsmark 8:29	Hyreshus Hemmingsmark	Åbovägen 11	1990/1990	6	Piteå kommun	PiteBo	1 040 000	892 310	2 550 000
Hemmingsmark 9:33	Markbost Hemmingsmark	Bäckråvägen 6, 8, 10	1962/1972	3	Piteå kommun	PiteBo	355 000	297 183	1 055 000
Hemmingsmark 10:108 - 10:113	Markbost Hemmingsmark	Rutingatan 4-14	1977/1977	6	Piteå kommun	PiteBo	1 423 000	257 626	1 470 000
Jävre 3:46	Markbost Jävre	Järevägen 43-53	1963/1963	6	Piteå kommun	PiteBo	371 000	258 066	0
Jävre 3:47	Markbost Hammarbacksv.	Hammarbacksv. 8- 14	1979/1979	4	Piteå kommun	PiteBo	750 000	43 096	935 000
Jävre 8:66	Hyreshus Jävre	Barksjövägen 20	1989/1989	10	Piteå kommun	PiteBo	1 565 000	2 490 922	4 230 000
Lillpite 13:32	Hyreshus Lillpite Hasselvägen	Hasselvägen 10	1988/1988	10	Piteå kommun	PiteBo	1 470 000	2 236 718	4 068 000
Lillpite 19:32	Hyreshus Lillpitevägen	Lillpitevägen 497A- B	1950/1950	8	Piteå kommun	PiteBo	584 000	510 945	0
Sjulsmark 20:2	Hyreshus Sjulsmark	Skrindanvägen 20	1955/1985	4	Piteå kommun	PiteBo	492 000	732 464	0
Sjulsmark 20:2	Markbost Sjulsmark	Skrindanvägen 1- 10	1988/1988	10	Piteå kommun	PiteBo	1 209 000	900 759	2 615 000
Svensbyn 11:44 - 11:49	Markbost Svensbyn	Funtstigen 5-10	1981/1981	6	Piteå kommun	PiteBo	2 292 000	126 488	1 750 000
Svensbyn 32:19	Hyreshus Svensbyn	Åjivägen 10A-B	1956/1960	8	Piteå kommun	PiteBo	606 000	242 330	0
	Fotbollshall, skola/förskola	Yrkesvägen, Hus 6,	1960	0	PnF AB	Piteå kommun	0	17 644 040	35 400 000

Stadsön 14:6	Solbacka förskola	Annelundsgatan 9	1978/1979	0	AB PiteBo	Piteå kommun	0	2 630 656	10 950 000
Munksund 33:24	Gruppboende	Vandrarstigen 72-	1989	5	AB PiteBo	Piteå Kommun	0	1 313 381	1 700 000
Stadsön 5:54	Gruppboende	Nils Edéns väg 4	2007	6	AB PiteBo	Piteå Kommun	0	5 513 025	5 300 000
Munksund 29:28	Gruppboende	Videvägen 1	2008	6	AB PiteBo	Piteå Kommun	0	7 539 443	5 900 000
Roknäs 36:32, del av	Gruppboende	Helmersväg. 2	1992	5	AB PiteBo	Piteå Kommun	0	1 285 558	1 700 000
Arkitekten 10	Äldreboende, trygghetslgh	Prästgårdsg. 73/ Storgatan 92-94	1990/1993	57	AB PiteBo	Piteå kommun	30 953 000	40 949 886	61 254 000
Stadsön 2:1 Del av	Noliahallarna 4 (PMM)	Noliagatan 1	1988/1988	0	Piteå kommun	PNF	1 209 000	2 729 923	3 000 000



## § 202

### Renodling fastigheter inom kommunkoncernen

Diariennr I9KS473

#### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige beslutar att Piteå kommun köper respektive säljer fastigheter inom Piteå kommunkoncern enligt bilaga - Renodling fastigheter.

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige beslutar att samtliga köp ska slutas under perioden från den 1 oktober 2019 till den sista mars 2020, till den köpeskilling som anges i bilaga - Renodling fastigheter.

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige uppmanar Piteå Näringsfastigheter AB och AB PiteBo att genomföra nödvändiga beslut och medverka till genomförandet av beslutet.

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige ger Fastighets- och servicenämnden i uppdrag att återrapportera beslutets effekter under år 2022.

#### Reservationer

Håkan Johansson (M) och Karl-Erik Jonsson (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget förslag.

Anders Nordin (SLP) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget förslag.

#### Ärendebeskrivning

Inom Piteå kommunkoncern finns tre fastighetsägare; Piteå kommun, AB PiteBo och Piteå Näringsfastigheter AB (PNF AB). I dagsläget äger och förvaltar varje fastighetsägare inte bara fastigheter som tillhör den egna kärnverksamheten (kommunal kärnverksamhet, näringsfastigheter eller bostadsfastigheter) utan även fastigheter som tillhör de andra två fastighetsägarnas kärnverksamheter.

KPMG AB har på uppdrag av Piteå kommuns förtroendevalda revisorer genomfört en granskning av kommunens kapital i form av fastigheter. Av revisionsrapport daterad januari 2017 framgår att KPMG AB bedömt att kommunens rutiner vad gäller underhållet av kapital i form av fastigheter/lokaler i nuläget inte är tillräckliga.

KPMG AB har i ett antal punkter lämnat rekommendationer till Piteå kommun om åtgärder i syfte att bland annat stärka den interna kontrollen. KPMG har vidare förklarat att de bedömer att rutinerna kommer att vara tillräckliga om åtgärder sker i enlighet med rekommendationen. Genomförandet av en renodling av kommunkoncernens fastighetsbestånd var en viktig punkt i rekommendationen. ”Renodling av verksamheter bör ske, dvs fastigheter och lokaler av samma karaktär bör samlas hos kommunen respektive de kommunala bolagen (AB PiteBo och PNF AB) så att helheten blir tydligare. I nuläget finns vissa fastigheter/lokaler inom AB PiteBo och PNF AB som borde ligga hos kommunen och vice versa.”

Fastighets- och servicenämndens ordförande gav den 19 april 2017, med stöd av beslut i

Signatur justerare

Utdragsbestyrkande



Fastighets- och servicenämnden (17FSN40), uppdrag till Fastighets- och serviceförvaltningen att utreda en renodling i enlighet med kommunrevisionens och KPMG AB:s rekommendation.

En styrgrupp utsågs bestående av en politisk representant från Fastighets- och servicenämnden, AB PiteBo, PNF AB och kommunledningen. En utredningsgrupp utsågs bestående av tjänstepersoner från Fastighets- och serviceförvaltningen, AB PiteBo, PNF AB samt ekonom Piteå Kommunföretag AB.

Utredningsgruppen har beaktat följande:

Kommunallagens 11 kap 1 § uppställer krav på att kommunen ska ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet och i verksamhet som överlämnats till kommunala bolag. Till begreppet god ekonomisk hushållning hör att säkerställa att kommunens tillgångar underhålls och vårdas på ett korrekt sätt.

Piteå kommun bedriver kommunal kärnverksamhet. Fastighets- och servicenämnden förvaltar de fastigheter som ägs av kommunen där kommunal kärnverksamhet bedrivs. För kommunens verksamhet gäller de kommunalrättsliga principerna, däribland självkostnadsprincipen (KL 2:6).

AB Pitebo är ett helägt kommunalt dotteraktiebolag vars verksamhet har som ändamål att främja bostadsförsörjningen i Piteå kommun. Av lagen (2010:879) om allmännyttiga kommunala bostadsaktiebolag följer att bolaget ska bedriva sin verksamhet enligt affärsmässiga principer.

PNF AB är ett helägt kommunalt dotteraktiebolag vars verksamhet har som ändamål att verka för en god tillgång på industri-, kontors- och affärslokaler i Piteå kommun. Av lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter följer att bolaget ska bedriva sin verksamhet enligt affärsmässiga principer.

Fastighetsägarna inom kommunkoncernen bedriver således fastighetsförvaltning för olika ändamål. De olika ändamålen kräver olika typer av kompetens vid förvaltning av fastigheterna. Förvaltning av fastigheter som används till uthyrning av bostäder kräver annan kompetens än t.ex. fastigheter som används som skola/idrottslokal eller lokaler till näringslivet, vad gäller metoder, verktyg och arbetsätt.

Förslaget till beslut innebär en renodling av fastighetsbeståndet på så sätt att respektive fastighetsägare i högre grad äger och förvaltar fastigheter inom sin kärnverksamhet. Enstaka fastigheter innehåller blandad verksamhet där renodling är svår att uppnå, t.ex. förvaltar AB PiteBo fastigheter med bostäder på de övre planen och verksamhetslokal eller näringslokal på bottenplan. Dessa omfattas inte av förslaget till beslut. Fastigheter på vilka rivning planeras inom en tioårsperiod omfattas inte heller av förslaget.

Konsekvenser av en renodling

För kommunal verksamhet

- Fastigheter och lokaler av samma karaktär samlas hos samma fastighetsägare. Det blir tydligare för medborgaren/verksamheten/företaget vem de ska vända sig till i ärenden gällande fastigheter.



- Leder till bättre och mer effektiv fastighetsförvaltning på kort och lång sikt eftersom varje fastighetsägare förvaltar fastigheter inom sin kärnverksamhet. Förvaltandet kan standardiseras, kompetens och verksamhetssystem kan nyttjas fullt ut.
- Innebär även standardisering av hyresvillkor, vilket underlättar för Piteå kommuns kärnverksamhet vad gäller gränsdragning, felanmälning och hyresprocessen.
- Det blir lättare för medborgarna att förstå hur verksamhet bedrivs och fastigheter förvaltas. Underlättar medborgarnas kontroll och utkrävande av ansvar.
- Konsekvenser gällande Ombildningslagen

#### Ekonomiska konsekvenser

Angiven köpeskilling för respektive fastighet motsvarar fastighetens marknadsvärde. Marknadsvärdering avseende respektive fastighet är upprättad av extern fastighetsvärderare som är specialiserad på kommersiella fastigheter och har kunskap om den lokala marknaden.

De sammantagna ekonomiska effekterna av fastighetsaffärerna innebär att de två bolagen totalt gör en reavinst med 45,3 mkr och Piteå kommun en reavinst på 13,8 mkr. Detta innebär också att avskrivningsunderlagen på fastigheterna ökar med motsvarande belopp gentemot bokfört värde före ägarbytet. De sammantagna fastighetsaffärerna före skatter och regleringskostnader innebär ett likvidöverskott för AB PiteBo med 61,3 mkr och för PNF AB med 32,4 mkr. I motsvarande mån minskar Piteå kommuns likvida medel med 93,7 mkr. Transaktionerna sker inom det övergripande kommunkoncernkontot vilket initialt innebär att kommunkoncernens likvida medel inte förändras.

Affärerna innebär att AB PiteBo och PNF AB tillförs likvida medel som i en förlängning kan användas till kommande investeringar utan att bolagen behöver ta upp nya banklån. Detta medför lägre räntekostnader och att tidpunkten för när bolagen inte längre kan göra fulla avdrag för räntekostnader förskjuts framåt i tiden.

För kommunens del minskar de likvida medlen, vilket i en förlängning och i takt med stora kommande investeringar kan innebära att tidpunkten för när kommunen behöver ta upp lån tidigareläggs.

Reavinsterna i bolagen medför därutöver en skattekostnad på 10,6 mkr medan det för kommunens del inte uppstår någon skattekostnad. Utgift för stämpelskatt tillkommer för bolagen med 1,4 mkr och för Piteå kommun med 0,9 mkr.

Fastighetsaffärerna innebär därutöver kostnader för köpare och säljare som ska fördelas enligt följande. Säljaren betalar kostnad för värdeutlåtande marknadsvärdesbedömning och kostnad för eventuell avstyckning. Köparen betalar kostnad för lagfart och fastighetsreglering.

För kommunens kärnverksamhet innebär Piteå kommuns köp av fastigheter att självkostnadsprincipen kommer att tillämpas vid uthyrning av dessa fastigheter till skillnad från tidigare.





#### Sammanfattande bedömning

Förslaget förbättrar kommunens möjlighet att uppnå god ekonomisk hushållning. Förväntade vinster på sikt - ekonomiska och organisatoriska - vad gäller fastigheterna överväger initiala ekonomiska nackdelar i form av transaktionskostnader m.m.

Förslaget uppfyller kommunrevisionens rekommendation och bedöms nödvändigt att genomföra.

#### Fastighets- och servicenämndens beslut 2019-06-25

Fastighets- och servicenämnden föreslår Kommunfullmäktige besluta att Piteå kommun ska

- a) Köpa de fastigheter som framgår av bilaga 5 av Piteå Näringsfastigheter AB,
- b) Köpa de fastigheter som framgår av bilaga 6 av AB PiteBo,
- c) Sälja de fastigheter som framgår av bilaga 7 till Piteå Näringsfastigheter AB, och
- d) Sälja de fastigheter som framgår av bilaga 8 till AB PiteBo.

Fastighets- och servicenämnden föreslår Kommunfullmäktige besluta om följande villkor för överlåtelse:

- e) Samtliga köp ska slutas under perioden från den 1 oktober 2019 till den sista mars 2020.
- f) Respektive fastighet ska överlåtas till den köpeskillning som anges för fastigheten i bilaga 5-8.

Fastighets- och servicenämnden föreslår Kommunfullmäktige besluta att lämna speciella ägardirektiv till PNF AB och AB PiteBo om att medverka till punkt a) -f) ovan.

#### **Yrkanden**

Anders Nordin (SLP): avslag till Kommunstyrelsens arbets- och personalutskottets förslag.

Håkan Johansson (M): återremiss för att utreda och väga in vilka lokaler och fastigheter som är möjliga att sälja på öppna marknaden.

Helena Stenberg (S): bifall till Kommunstyrelsens arbets- och personalutskottets förslag.

#### **Propositionsordning**

Ordföranden meddelar att hon först avser att ställa proposition på yrkandet om återremiss, om Kommunstyrelsen beslutar att ärendet ska avgöras vid dagens sammanträde kommer därefter proposition ställas på övriga yrkanden.

Ordföranden ställer proposition på yrkandet om återremiss och finner att Kommunstyrelsen beslutar att ärendet ska avgöras vid dagens sammanträde.

Ordföranden ställer proposition på de två övriga förslagen och finner att Kommunstyrelsen beslutar enligt Kommunstyrelsens arbets- och personalutskottets förslag.

#### **Beslutsunderlag**

- Renodling fastigheter



- §108 Renodling fastigheter inom kommunkoncernen

§205

# **Reglemente för bokföring och redovisning**

I9KS44I



# **Reglemente för bokföring och redovisning**

<b>Dokumentnamn</b>	<b>Dokumenttyp</b>	<b>Senast reviderad</b>	<b>Beslutsinstans</b>
Reglemente för bokföring och redovisning	Reglemente	2019-09-23 § 205	Kommunfullmäktige
<b>Dokumentansvarig/processägare</b>	<b>Version</b>	<b>Diarienummer</b>	<b>Giltig till</b>
Kommunledningsförvaltningen	2	19KS441	2023-12-31
<b>Dokumentinformation</b>	Reglemente för årsredovisning och delårsrapporter		
<b>Dokumentet gäller för</b>	Samtliga nämnder		



## **1. Syfte**

Kommunens ekonomiska förvaltning regleras i 11 kap. Kommunallag (2017:725) (KL). Bestämmelser om den ekonomiska redovisningen regleras i Lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning (LKBR). Utöver lag styrs kommunens redovisning av praxis och uttalanden från Rådet för Kommunal Redovisning (RKR) i egenskap av normgivande organ.

Detta reglemente reglerar kommunens tillämpning på områden som inte hanteras av ovanstående lagar och regler samt reglerar den interna redovisningen. Reglementet gäller för samtliga nämnder.

## **2. Ansvar**

Kommunstyrelsen ansvarar för den ekonomiska förvaltningen. Kommunstyrelsen ansvarar även för att styrande dokument inom området är aktuella och förväntas ta initiativ till förändringar i dessa.

Kommunchefen ansvarar, i enlighet med gällande styrande dokument, för utformning och innehåll i anvisningar och instruktioner, så som dokument med bäring på ekonomisk förvaltning.

Nämnder ansvara för att gällande regelverk med bland annat reglemente och anvisningar tillämpas inom respektive nämnds verksamhetsområde.

## **3. Internredovisning**

För att möjliggöra god uppföljning och styrning av verksamheten är den interna redovisningen av stor betydelse. Koddelen motpart används inom ”interna intervaller” för att kontera kommun-interna transaktioner. Motpart ska bokföras på samtliga interna mellanhavanden för att säkerställa korrekt internredovisning.

Nedan listas hantering av ett antal internredovisningsprinciper:

<i>Internränta</i>	Kommunen använder den av SKL rekommenderade internräntan för varje år. Räntan ska spegla kommunsektorns faktiska upplåningskostnad. Fastställs internt av Kommunfullmäktige årvis för kommande år i Verksamhetsplanen (VEP)
<i>Personalomkostnadspålägg</i>	PO-pålägg i form av arbetsgivaravgifter, avtalspension och löneskatt fastställs internt av Kommunfullmäktige årvis för kommande år i Verksamhetsplanen (VEP)
<i>Interndebitering</i>	Köp och försäljning mellan kommunens verksamheter ska som huvudregel ske utifrån självkostnadsprincip.
<i>Fördelning gemensamma kostnader</i>	Gemensamma kostnader av väsentlig betydelse bör fördelas enligt lämplig fördelningsnyckel



## **4. Rapportering**

Kommunfullmäktige behandlar årligen två koncernövergripande ekonomiska rapporter, delårsrapport per augusti samt årsredovisning. Rapporterna ska följa gällande lagstiftning. Delårsrapporten upprättas utan noter utöver det gällande normerande rekommendationer föreskriver och ska behandlas på kommunfullmäktige under oktober. Årsredovisningen ska överlämnas till fullmäktige och revisorerna under mars året efter avsett år.

### **4.1 Drift- och investeringsredovisning**

Drift- och investeringsredovisning sammanställs per nämnd. Drift- och investeringsredovisningen innehåller, till skillnad från resultaträkningen, även interna poster.

### **4.2 Analystexter**

Verksamhetsredovisningen bör inriktas på analys av avvikelser och särskilt viktiga händelser kopplat till av kommunfullmäktige beslutade mål.

## **5. Sammanställda räkenskaper**

De sammanställda räkenskaperna för kommunkoncernen inkluderar förutom kommunen även den kommunala bolagskoncernen. Kommunens bolag ska följa gällande lagstiftning och rekommendationer. Där så är möjligt ska bolaget anpassa sin redovisning för att uppnå ökad överensstämmelse med kommunen och att underlätta de sammanställda räkenskaperna. I kommunens redovisning ska koncerninterna transaktioner bokföras med korrekt motpartskod för att underlätta de sammanställda räkenskaperna.

§206

# Reglemente för attest

I9KS442



# Reglemente för attest

<b>Dokumentnamn</b>	<b>Dokumenttyp</b>	<b>Senast reviderad</b>	<b>Beslutsinstans</b>
Reglemente för attest	Reglemente	2019-09-23 § 206	Kommunfullmäktige
<b>Dokumentansvarig/processägare</b>	<b>Version</b>	<b>Diarienummer</b>	<b>Giltig till</b>
Kommunledningsförvaltningen	2	19KS442	2023-12-31
<b>Dokumentinformation</b>	Reglemente för Piteå kommuns ekonomiska transaktioner, inklusive interna transaktioner, medelsförvaltning och medel som kommunen ålagts eller åtagit sig att förvalta och förmedla		
<b>Dokumentet gäller för</b>	Samtliga nämnder		





## **Syfte**

Syftet med reglemente för attest är att säkerställa en god intern kontroll och motverka oegentligheter samt bidra till att säkerställa rättvisande redovisning. Detta reglemente styr ansvars- och arbetsfördelningen i kommunen vid attest av ekonomiska transaktioner. Rätten att fatta beslut om ekonomiska transaktioner, till exempel rätten att ingå avtal, ska beslutas i nämndens delegationsordning. Med ekonomisk transaktion avses händelse som bokförs i kommunens ekonomisystem enligt lagen om kommunal bokföring och redovisning. Hel- och delägda kommunala bolag ska utfärda motsvarande regelverk som i tillämpliga delar beaktar kommunens attestreglemente.

## **Generella principer**

Transaktioner ska i första hand attesteras innan de utförs. Reglementet för attest gäller för alla kommunens nämnder och förvaltningar. I den tillhörande kommunövergripande anvisningen finns mer detaljer om tillämpningar och rutiner. Attestrutinerna ska utformas så att den interna kontrollen bedöms vara tillräcklig.

## **Grundläggande ansvar**

Kommunfullmäktige ansvarar för beslut, uppföljning och utvärdering av detta reglemente och för att vid behov ta initiativ till förändring av dessa regler. Kommunchef ansvarar för utfärdandet av kommungemensamma anvisningar till detta reglemente.

Kommunstyrelse och nämnder ansvarar för att attestreglemente med tillhörande anvisningar följs.

Varje nämnd svarar för att fastställa förteckning över utsedda attestanter och beloppsgränser i enlighet med gällande reglemente och tillhörande anvisningar. Attestansvaret knyts till roll eller befattning, kodintervall samt beloppsgräns med angivande av eventuella begränsningar. Eventuell beloppsgräns för attesträttighet ska framgå tydligt av beslutshandlingen och följa fastställda nivåer enligt anvisningarna. Ekonomiavdelningen, Kommunledningsförvaltningen ska förses med aktuell förteckning.

## **Kontroll**

Syftet med reglerna för kontroll av ekonomiska transaktioner är att säkerställa att posterna är korrekta avseende:

- |                    |  |
|--------------------|--|
| <i>Beställning</i> | Att varan eller tjänsten beställts inom gällande avtal av behörig personal i enlighet med upphandlingspolicyn. Den person som beställer varor eller tjänster för kommunens räkning ska vara behörig, ha kompetens och göra kontroller mot styrande dokument. |
| <i>Prestation</i>  | Att varan eller tjänsten har levererats till eller från kommunen och håller avtalad kvalitet, pris samt i övrigt överensstämmer med avtalade villkor.  |



*Bokföringsunderlag* Att verifikationen uppfyller kraven enligt gällande lagstiftning och god redovisningssed.

*Bokföringstidpunkt* Att bokföringen sker vid rätt tidpunkt och i rätt redovisningsperiod.

*Kontering* Att posten är rätt konterad.

*Betalningsvillkor* Att betalningsmottagare och mottagarkonto/giro överensstämmer med fakturan och att betalning sker vid rätt tidpunkt.

*Beslut* Att transaktionen godkänns av behörig beslutsfattare och ligger inom dennes behörighet.

Kontrollrutinerna ska utformas så att den interna kontrollen inom respektive nämnd eller styrelse är tillräcklig. Vid utformningen av kontrollrutinerna ska följande krav beaktas:

*Ansvarsfördelning* Ansvarsfördelningen ska vara tydlig. Huvudregeln är att ingen person ska ensam hantera en post från början till slut.

*Kompetens* Den som har rollen att utföra en kontrollåtgärd ska ha erforderlig kompetens för uppgiften.

*Integritet* Det bör eftersträvas att den som utför kontroll av ekonomisk transaktion, särskilt vid beslutsattest, skall ha en oberoende ställning gentemot den kontrollerade.

*Jäv* Den som utför kontrollen får ej kontrollera in- och utbetalningar till sig själv eller närstående. Detta innefattar också firma, bolag, samfälligheter och föreningar där den anställde eller närstående har ägarintressen eller ingår i ledningen. Vid tveksamma fall om eventuellt jäv kan föreligga, skall försiktighet tillämpas.

*Dokumentation* Vidtagna kontrollåtgärder ska dokumenteras på ändamålsenligt sätt.

*Kontrollordning* De olika kontrollmomentens ordning vid manuell- respektive IT-baserad hantering kan vara olika. Effekten av en tidigare kontrollåtgärd får dock inte förtas av en senare kontrollåtgärd.

Kraven på vidtagna kontrollåtgärder ska vara anpassade till den ekonomiska transaktionens art, så att kontrollkostnaden står i rimlig proportion till riskerna.



### **Attestordning**

Attest innebär att skriftligen/elektroniskt kontrollera att kontroll utförts utan anmärkning.

I attestordningen ingår:

*Mottagningsattest*      Kontroll mot leverans/prestation och kontroll av uträkning.

*Beslutsattest*            Kontroll mot beslut/beställning och anslag.

*Utanordning/  
utbetalning*            Kontroll av behörighet och att attester har skett.

Varje nämnd utser personer eller befattningar/funktioner med rätt att attestera eller vara ersättare för dessa. Kontroll och attest utförs av utsedda attestanter skriftligt eller elektroniskt av två oberoende personer. Attest skall ske på ett sådant sätt att attesten med säkerhet i efterhand går att knyta till den person som utfört attesten.

§207

# Sammanträdesplan 2020

I9KS369

# ÅRSPLAN/TIDPLAN EKONOMISKA AKTIVITETER OCH UNDERSÖKNINGAR ÅR 2020 KOMMUNEN OCH KOMMUNKONCERNEN

## Årsredovisning/bokslut

Bokslutsmaterial från nämnderna samt verksamhetsberättelse från bolagen inlämnas till ekonomiavdelningen	mån	2020-01-20
Sista dag för bolagens styrelsemöten för behandling av preliminära årsredovisningar, samt inlämnande till ekonomiavdelningen	ons	2020-01-22
Kommunfullmäktige, Bokslutsinformation	mån	2020-02-03
Bokslutsinformation med respektive nämnd (inkl framtid)	mån	2020-02-03
Bokslutsberedning	fre	2020-02-14
Slutlig bokslutsberedning	tis	2020-02-18
KS Arbets- och personalutskott	mån	2020-02-24
PIKAB styrelsemöte, årsredovisning moderbolaget och koncernen	tis	2020-02-25
Bolagens styrelsemöten för behandling av definitiva årsredovisningar	tis	2020-02-25
Färdiga årsredovisningar från bolagen inkl. revisions- och lekmanarevisionsberättelser inlämnas till ekonomiavdelningen	tor	2020-02-27
Kommunstyrelsen	mån	2020-03-02
Central samverkansgrupp (MBL)	tis	2020-03-03
Kommunfullmäktige	ons	2020-03-18
Gemensam bolagsstämmodag med Kommunfullmäktige	tis	2020-05-12

## Månadsrapport mars

Material från nämnderna och KS	mån	2020-04-06
KS Arbets- och personalutskott - inget dokument	mån	2020-04-20
Kommunstyrelsen	ons	2020-04-29

## Månadsrapport april

Material från nämnderna och KS	fre	2020-05-08
Sista dag för bolagens styrelsemöte för behandling av delårsrapporter	tis	2020-05-12
Delårsmaterial från bolagen inlämnas till ekonomiavdelningen	tis	2020-05-12
KS Arbets- och personalutskott	mån	2020-06-01
PIKAB styrelsemöte, delårsbokslut april moderbolaget och koncernen	mån	2020-06-08
Kommunstyrelsen	mån	2020-06-08

## Delårsrapport augusti

Delårsmaterial från nämnderna och KS	tis	2020-09-08
Sista dag för bolagens styrelsemöte för behandling av delårsrapporter	tor	2020-09-10
Delårsmaterial från bolagen inlämnas till ekonomiavdelningen	tor	2020-09-10
PIKAB styrelsemöte, delårsbokslut moderbolaget och koncernen	mån	2020-10-05

Kommunstyrelsen	mån	2020-10-05
Kommunfullmäktige	mån	2020-10-26

### Månadsrapport oktober

Material från nämnderna och KS	fre	2020-11-06
KS Arbets- och personalutskott Kommunstyrelsen	mån	2020-11-16
	mån	2020-11-23

### Månadsrapport november

Material från nämnderna och KS		
KS Arbets- och personalutskott	fre	2020-12-04
	tis	2020-12-15

### Budget/VEP

Omvärldsanalys inför Riktlinjerna		hösten 2019
Riktlinjekonferens inför budgetarbete 2021-2023 (ordf & FC)	ons	2020-01-22
Återkoppling Riktlinjekonferens 2 timmar	ons	2020-02-12
Kommunstyrelsen - Riktlinjer för budgetarbetet 2021-2023	mån	2020-03-02
Central samverkansgrupp (MBL)	tis	2020-03-03
Kommunfullmäktige - Riktlinjer för budgetarbetet 2020-2022	ons	2020-03-18
KS Arbets- och personalutskott - budget KS-förvaltningar, inget dokument	mån	2020-04-20
Kommunstyrelsen - budget KS-förvaltningar	ons	2020-04-29
Budgetmaterial från nämnderna och KS	tor	2020-04-30
Budgetinformation/träff med respektive nämnd	mån	2020-05-11
Budgetberedning - planeringsförutsättningar	fre	2020-05-15
Budgetberedning - genomgång förslag opposition	tis	2020-05-19
Budgetberedning - genomgång förslag majoritet	tis	2020-05-19
KS Arbets- och personalutskott	mån	2020-06-01
Kommunstyrelsen	mån	2020-06-08
Central samverkansgrupp (MBL)	tis	2020-06-09
Kommunfullmäktige	mån	2020-06-22

### Fastställande av budget/VEP samt skattesats

Sista dag för bolagens styrelsemöten för behandling av budget	mån	2020-10-05
Budgetmaterial från bolagen inlämnas till ekonomiavdelningen	mån	2020-10-05
KS Arbets- och personalutskott	mån	2020-10-19
PIKAB styrelsemöte, koncernbudget	mån	2020-11-02
Kommunstyrelsen	mån	2020-11-02
Kommunfullmäktige, inkl. kommunkoncernbudget	mån	2020-11-30

### Värt att veta om Din kommun

Populärbudget 2020 - material från nämnder och bolag	mån	2019-12-02
Kommunstyrelsen - Populärbudget 2020 informationsdokument	mån	2020-03-02
Kommunstyrelsen - Vårnummer (fördjupning av budget 2020 och aktuella resultat) informationsdokument	mån	2020-06-08
Kommunstyrelsen - Höstnummer (fördjupning av budget 2020 och aktuella resultat) informationsdokument	mån	2020-11-02
Populärbudget 2021 material från nämnder och bolag	ons	2020-12-02

**Kvalitetsundersökningar- Personligt**

Kommunfullmäktige - informationsdokument mån 2020-02-17

**Sammanfattningar av 2019 års undersökningar - Öppna jämförelser - Din kommuns kvalitet i korthet - SCB**

Kommunfullmäktige - informationsdokument mån 2020-02-17

**Fokusdialoger - PiteåPanelen**

Beslut om fokusdialoger för 2020 inklusive Unga granskar och PiteåPanelen, Unga och student tycker mån 2020-03-02

**Unga i Piteå**

Kommunfullmäktige - Unga i Piteå frågor mån 2020-06-08

Kommunstyrelsen - Återrapport resultat fokusdialoger Piteåpanelen, Unga student tycker mån 2020-11-02

**Undersökningar (udda år)**

Kommunstyrelsen - SCB medborgarundersökning och Insikt företagundersökning mån 2021-11-22

# ÅRSPLAN/TIDPLAN EKONOMISKA AKTIVITETER OCH UNDERSÖKNINGAR ÅR 2020 KOMMUNEN OCH KOMMUNKONCERNEN

## Januari

- 2020-01-13 mån Kommunstyrelsen (Uppföljning Internkontrollplan 2019, uppsiktsplikt nämnder, samt beslut om KS Internkontrollplan 2020)
- 2020-01-22 ons Dialogmöte inför budgetarbete 2021-2023 (ordf & FC)

## Februari

- 2020-02-03 mån Gemensam bokslutsinformation från nämnder med Kommunfullmäktige
- 2020-02-14 fre Bokslutsberedning
- 2020-02-17 mån Kommunfullmäktige (informationsdokument om 2019 års undersökningar, informationsdokument Personligt)
- 2020-02-18 tis Slutlig bokslutsberedning
- 2020-02-24 mån KS Arbets- och personalutskott (Årsredovisning)
- 2020-02-25 tis PIKAB styrelsemöte, årsredovisning moderbolaget och koncernen
- 2020-02-25 tis Bolagens styrelsemöten för behandling av definitiva årsredovisningar 2020-02-25--2020-02-27

## Mars

- 2020-03-02 mån Kommunstyrelsen (Årsredovisningen, Riktlinjer för budgetarbetet 2021-2023, informationsdokument Populärbudget 2020, Beslut 2020-års fokusdialoger, Unga granskar, PiteåPanelen)
- 2020-03-18 ons Kommunfullmäktige (Årsredovisningen, Riktlinjer för budgetarbetet 2021-2023)
- 2020-03-23 mån KS Arbets- och personalutskott

## April

- 2020-04-06 mån Kommunstyrelsen
- 2020-04-20 mån KS Arbets- och personalutskott (månadsrapport mars, budget KS-förvaltningar)
- 2020-04-29 ons Kommunstyrelsen (månadsrapport mars, budget KS-förvaltningar)

## Maj

- 2020-05-11 mån Budgetinformation/träff med respektive nämnd
- 2020-05-12 tis Sista dag för bolagens styrelsemöte för behandling av delårsrapporter april
- 2020-05-12 tis Gemensam bolagsstämmodag med Kommunfullmäktige
- 2020-05-15 fre Budgetberedning - planeringsförutsättningar
- 2020-05-18 mån Kommunfullmäktige (Unga i Piteå frågor)
- 2020-05-19 tis Budgetberedning - genomgång förslag opposition
- 2020-05-19 tis Budgetberedning - genomgång förslag majoritet

## Juni

- 2020-06-01 mån KS Arbets- och personalutskott (budget/VEP, personalbokslut, månadsrapport april)



- 2020-06-08 mån PIKAB styrelsemöte, delårsbokslut april moderbolaget och koncernen
- 2020-06-08 mån Kommunstyrelsen (budget/VEP, månadsrapport april, informationsdokument Värt att veta om din kommun - vårnummer)
- 2020-06-09 tis Kommunstyrelsen Temadag
- 2020-06-22 mån Kommunfullmäktige (budget/VEP)
- 2020-06-23 tis KS Arbets- och personalutskott

## Augusti

- 2020-08-17 mån KS Arbets- och personalutskott
- 2020-08-24 mån Kommunstyrelsen
- 2020-08-25 tis Uppföljningsmöte VEP 2021-2023 (KSO, nämndsordförande, tjänstepersoner)
- 2020-08-26 ons Uppföljningsmöte VEP 2021-2023 (KSO, nämndsordförande, tjänstepersoner)

## September

- 2020-09-08 tis KS Arbets- och personalutskott, Sista dag för inlämnande av delårsmaterial från nämnderna
- 2020-09-10 tor Sista dag för bolagens styrelsemöte för behandling av delårsrapporter augusti
- 2020-09-14 mån Kommunfullmäktige
- 2020-09-21 mån KS Arbets- och personalutskott

## Oktober

- 2020-10-05 mån PIKAB styrelsemöte, delårsbokslut augusti moderbolaget och koncernen
- 2020-10-05 mån Kommunstyrelsen (delårsrapport augusti)
- 2020-10-05 mån Sista dag för bolagens styrelsemöten för behandling av budget
- 2020-10-19 mån KS Arbets- och personalutskott (budget/VEP inkl skattesats)
- 2020-10-26 mån Kommunfullmäktige (delårsrapport augusti)

## November

- 2020-11-02 mån PIKAB styrelsemöte, koncernbudget
- 2020-11-02 mån Kommunstyrelsen (budget/VEP inkl skattesats, Unga student tycker)
- 2020-11-16 mån KS Arbets- och personalutskott (månadsrapport oktober)
- 2020-11-23 mån Kommunstyrelsen (månadsrapport oktober, informationsdokument Värt att veta om Din kommun - höstnummer, SCB medborgar-underökning och Insikt företagundersökning)
- 2020-11-30 mån Kommunfullmäktige (fastställande av budget/VEP inkl skattesats samt kommunkoncernbudget)

## December

- 2020-12-14 mån Kommunfullmäktige
- 2020-12-15 tis KS Arbets- och personalutskott (månadsrapport november)

## Sammanträdesplan 2020

<b>KSAPU</b>	<b>KS</b>	<b>KF</b>
9 december -19	13 januari	17 februari
24 februari	2 mars	18 mars (ons)
23 mars 20 april	6 april 29 april (ons)	18 maj
1 juni	8 juni	22 juni
23 juni (tis) 17 augusti	24 augusti	14 september
8 september (tis) 21 september	5 oktober	26 oktober
19 oktober	2 november	30 november
16 november	23 november	14 december
15 december (tis)		

- 3 februari (bokslutsinformation, KF ledamöter)
- 12 maj (tis, gemensam årsstämmodag för bolagen, KF ledamöter)
- 9 juni (Teamdag KS)

§208

**Ansvarsfrihet för  
direktionen i  
Kommunalförbundet  
Norrbottens Läns  
Kollektivtrafikmyndighet  
(RKM) för  
verksamhetsåret 2018**

I9KS474

**Sammanträdesdatum** tisdagen den 14 maj 2019

**Sammanträdestid** kl.14.00—14.15

**Sammanträdesplats** Sammanträdesrummet, Länstrafikens huvudkontor, Överkalix

**Beslutande ägarombud** Ulrica Hammarström, Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet (RKM)

**Övriga närvarande** Framgår av förteckning på sida 2

**Justerade paragrafer** §§ 1-14

**Underskrifter**

**Sekreterare** .....

  
Annika Matsson

**Ordförande** .....

  
Leif Nilsson

**Justerare** .....

  
Ulrica Hammarström

---

**BEVIS OM ANSLAG**

Justering har tillkännagivits genom anslag på Regionala kollektivtrafikmyndigheten i norrbotten (RKM):s anslagstavla

**Bolag** Länstrafiken i Norrbotten AB

**Datum för årsstämma** 2019-05-14

**Anslaget** har satts upp tas ner  
2019-05-27 2019-06-17


**Protokollets förvaringsplats** Länstrafiken i Norrbotten AB, Norra Kyrkogatan 7, Överkalix

**Underskrift** .....

  
Annika Matsson

**Närvaroförteckning**

<u>Namn</u>	<u>Representant för</u>	<u>Uppgift på stämman</u>
Leif Nilsson	Överkalix kommun	Ordförande
Ulrica Hammarström	RKM	Ägarföreträdare
Anders Öberg	Styrelsen	
Lenita Ericson	Styrelsen	
Kenneth Backgård	Styrelsen	
Helena Öhlund	Styrelsen	
Roland Nordin	Ersättare i styrelsen	
Agneta Granström	Styrelsen, avgående	
Jens Sundström	Styrelsen, avgående	
Elisabeth Bramfeldt	Styrelsen, nyval	
Christer Bergdahl	Styrelsen, nyval	
Britta Flinkfeldt	Styrelsen, nyval	
Robert Bernhardsson	Styrelsen, nyval	
Anne Jakobsson	Ersättare i Styrelsen, nyval	
Conny Erkheikki	PwC	Revisor
Thomas Björk	Länstrafiken i Norrbotten AB	Tf Vd
Tomas Widetun	Länstrafiken i Norrbotten AB	Ekonomichef
Annika Matsson	Länstrafiken i Norrbotten AB	Sekreterare

<b>Justerare</b> 		<b>Utdragsbestyrkande</b>
---	---	---------------------------

**§ 1**

**Val av ordförande för stämman**

Stämman beslutade att välja Leif Nilsson som ordförande för stämman.

—

**§ 2**

**Upprättande och godkännande av röstlängd**

Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet Ombud	Andel %	Närvaro Ja	Närvaro Nej
Ulrica Hammarström (S)	100,00 %		

Konstaterades att samtliga röster var företrädna.

Stämman beslutade godkänna upprättad röstlängd.

—

**§ 3**

**Godkännande av dagordning**

Stämman beslutade att godkänna utsänd dagordning.

—

**§ 4**

**Val av justerare**

Stämman beslutade att välja Ulrica Hammarström att jämte stämмоordförande justera stämmoprotokollet.



—

**§ 5**

**Frågan om stämman blivit behörigen sammankallad**

Kallelse och föredragningslista har 14 dagar innan stämman utsänts till aktieföreträdare, VD och revisorer . Dessutom har kallelsen skickats till nuvarande och kommande styrelse. Beslutades att stämman blivit behörigen sammankallad.

—

<b>Justerare</b> 		<b>Utdragsbestyrkande</b>
---	---	---------------------------

§ 6

**Framläggande av årsredovisning och revisionsberättelse samt lekmannarevisorernas granskningsrapport**

Tomas Widetun redovisade årsredovisning för 2018.

Conny Erkheikki redovisade PwC:s revisionsberättelse och lekmannarevisorernas granskningsrapport.

Beslutas att med godkännande lägga årsredovisning, revisionsberättelse och granskningsrapport för 2018 till handlingarna.

—

§ 7

**Beslut**

**a) om fastställelse av resultaträkning och balansräkning samt i förekommande fall koncernresultaträkning och koncernbalansräkning**

Stämman beslutade att i enlighet med revisorernas tillstyrkan fastställa upprättad resultat- och balansräkning samt koncernresultat- och koncernbalansräkning för räkenskapsåret 2018.

**b) om dispositioner beträffande bolagets vinst enligt den fastställda balansräkningen**

Stämman beslutade enligt styrelsens och verkställande direktörens förslag och med revisorernas tillstyrkan att bolagets resultat balanseras i ny räkning.

**c) om ansvarsfrihet åt styrelseledamöterna och verkställande direktören**

Stämman beslutade i enlighet med revisorernas tillstyrkan bevilja ansvarsfrihet för styrelsen och verkställande direktören för verksamhetsåret 2018.

—

§ 8

**Fastställande av arvoden till styrelse, revisor och lekmannarevisorer**

Stämman beslutar om arvoden till styrelse och lekmannarevisor enligt bifogat förslag samt följa RKMs arvodesreglemente.

—

Justerare 		Utdragsbestyrkande
--	---	--------------------

**§ 9**

**Fastställelse av styrelseledamöter, styrelsesuppleanter och styrelseordförande**

Beslutades att fastställa styrelse med suppleanter

Styrelseledamöter

Anders Öberg (s) ordförande

Helena Öhlund (s)

Elisabeth Bramfeldt (v)

Kenneth Backgård (ns)

Christer Bergdahl (ns)

Lenita Ericson (s)

Tommy Nilsson (s)

Britta Flinkfeldt (s)

Robert Bernhardsson (s)

Styrelsesuppleanter

Johannes Sundelin (s)

Anita Gustavsson (s)

Ann-Sofie Isaksson (s)

Perarne Kerttu (c)

Roland Nordin (m)

Helena Stenberg (s)

Anne Jakobsson (s)

Tomas Egmark (s)

Birgitta Larsson (s)

**§ 10**

**Fastställelse av lekmannarevisor och lekmannarevisorssuppleant**

Beslutades välja Robert Edin och Bjarne Hald till lekmannarevisorer och Anders Åknert till ersättare.

**§ 11**

**Val av revisor och revisorssuppleant**

Stämman beslutar välja enl nedan:

Revisor

PwC, Huvudansvarig Conny Erkheikki



Revisorssuppleant

PwC

**§ 12**

**Fastställelse av ägardirektiv**

Stämman beslutade fastställa ägardirektiv enligt bilaga till protokollet.

<b>Justerare</b> 		<b>Utdragsbestyrkande</b>
---	---	---------------------------



§ 13

**Annat ärende, som ankommer på stämman enligt Aktiebolagslagen eller bolagsordningen**

Inga ärenden var anmälda.

§ 14

**Stämmans avslutande**

Agneta Granström och Jens Sundström avtackades med blommor och en gåva. Därefter förklarade ordförande mötet avslutat.

Justerare



Utdragsbestyrkande



Styrelsen och verkställande direktören för

**Länstrafiken i Norrbotten AB**  
Org nr 556156-2058

får härmed avge

**Årsredovisning**  
**och koncernredovisning**

för räkenskapsåret 1 januari - 31 december 2018

<b>Innehåll:</b>	<b>Sida</b>
<b>Förvaltningsberättelse</b>	<b>1</b>
<b>Eget kapital - koncernen</b>	<b>11</b>
<b>Eget kapital - moderbolaget</b>	<b>11</b>
<b>Resultaträkning - koncernen</b>	<b>12</b>
<b>Balansräkning - koncernen</b>	<b>13</b>
<b>Kassaflödesanalys - koncernen</b>	<b>15</b>
<b>Resultaträkning - moderbolaget</b>	<b>16</b>
<b>Balansräkning - moderbolaget</b>	<b>17</b>
<b>Kassaflödesanalys - moderföretaget</b>	<b>19</b>
<b>Noter</b>	<b>20</b>
<b>Underskrifter</b>	<b>35</b>

*[Handwritten signatures]*

## Förvaltningsberättelse

### Allmänt

Länstrafiken i Norrbotten AB är ett helägt dotterbolag till den Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) i Norrbotten. I uppdragsbeskrivningen från trafikförsörjningsprogrammet som beslutats av RKM verksamhetsåret 2012 ska Länstrafiken arbeta och ansvara för följande uppgifter.

- Sköter den operativa verksamheten på uppdrag av myndigheten
- Upphandlar och driver trafik
- Tecknar avtal
- Kostnadsberäknar och gör budget för trafiken
- För dialog med entreprenörer
- Tar fram statistik för resande, trafik kostnader, etc.
- Utvecklar marknadsföring och trafikinformation
- Verka för samordning av biljett och betalssystem

### Ekonomi

Från den 1 januari 2010 använder Länstrafiken en ny underskottsfinansieringsmodell som överenskommit gemensamt av dåvarande ägare. Modellen innebär att det årliga underskottet per linje inklusive en andel av Länstrafikens gemensamma kostnader ska täckas av den som är politiskt och ekonomiskt ansvarig för linjen. Det får till följd att det redovisade resultatet för bolaget varje år kommer att vara 0 kr (noll kr). Eftersom budgeten totalt sett också alltid visar ett nollresultat blir den totala avvikelserna på resultatet ointressant. Däremot är avvikelserna i delar av budgeten intressant och bör kommenteras. Årets budgetavvikelser består i huvudsak av nedanstående poster:

#### Intäkter (+ 16,3 mnkr)

- Lägre intäkter personbefordran, - 5,2 mnkr. I princip hela minskningen av intäkterna beror på "sommarlovbiljetten" som staten finansierar via bidrag. En omfördelning av intäkter från de traditionella till nya inköpskanaler som app, webbshop och Quickomat märks tydligt.
- Lägre intäkter gods, i praktiken - 9,5 mnkr. Redovisning av hela budgeterade intäkterna från Bussgods görs första gången detta år. Intäkterna från Bussgods är - 9,4 mnkr lägre än förväntat. Detta är regleras underskottet i Bussgods genom aktieägartillskott som i sin helhet påverkar moderbolaget Länstrafiken. Lägre intäkter och betydligt högre kostnader är orsaken.
- Serviceresor, + 2,2 mnkr. Denna post påverkar i princip bara omsättningen och motsvarande belopp finns på kostnadssidan med avdrag för Länstrafikens anropsstyrda trafik (ca 1,8 mnkr).
- Statliga bidrag, + 7,9 mnkr. Projekt "Sommarlovbiljetten", ett projekt där staten finansierar ungdomars resande under sommaren är orsaken. Beslut av regeringen i maj månad möjliggjorde budgetering, totalt 8,3 mnkr.
- Underskottsbidrag, + 8,9 mnkr. Underskott i verksamheten ger en ökning av behovet av tillskott och en uppbokad totalfordran till de linjeansvariga regleras under våren 2019.
- Övriga intäkter, + 2,3 mnkr. Intäkter från Trafikverket för extra trafik till flygplatserna i Arvidsjaur och Gällivare p.g.a. konkursen för Next Jet.

#### Kostnader (- 16,3 mnkr)

- Något lägre linjetrafikkostnader, + 2,2 mnkr vilket motsvarar 0,75% i avvikelse.
- Busstationstjänster något högre än budget, - 0,7 mnkr.
- Anropsstyrd trafik, betydligt högre än budget, - 4,6 mnkr. Underskottet kommer från projektet "Flygbilen som finansieras av externa parter, 2,2 mnkr samt extra trafik för anslutning till

flygplatserna i Arvidsjaur och Gällivare, 2,4 mnkr på grund av Next Jet konkursen som finansieras av Trafikverket.

- Biljetter/maskiner något lägre, + 0,6 mnkr.
- Serviceresor, - 2,3 mnkr. Denna post påverkar i princip bara omsättningen och motsvarande belopp finns på intäktssidan med tillägg för Länstrafikens anropsstyrda trafik (ca 1,8 mnkr).
- Övriga rörelsekostnader något högre, - 0,6 mnkr.
- Något högre personalkostnader, - 0,9 mnkr.
- Något högre avskrivningskostnader, - 0,6 mnkr.
- Betydligt högre finansiella kostnader, - 9,4 mnkr. Bussgods resultat påverkar Länstrafiken i sin helhet genom aktieägarutskott (kostnadstäckningsgaranti).

Jämfört med budgetens totala omsättning är avvikelserna på underskottsfinansieringen - 1,8% (- 4,7%).

Underskottsbidraget från de linjeansvariga blev detta år totalt 160,1 mnkr jämfört med budget på 151,2 mnkr. Föregående år var bidraget 156,5 mnkr.

För 2019 har en kapitaltäckningsgaranti på 10,0 mnkr utställts för Bussgods i Norrbotten AB samt en kapitaltäckningsgaranti på 1,0 mnkr utställts för Serviceresor i Norrbotten AB.

#### **VD-skifte**

Kenneth Johansson som varit VD i bolaget sedan 2013 slutade sin anställning i koncernen per 2018-12-31. Thomas Björk har från 2019-01-02 rekryterats som tillförordnad VD i bolaget. Hans förordnande går ut 2019-08-31.

#### **Intern kontroll**

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

Analys ska göras över 18 punkter varav sex har valts ut och analyserats i samband med detta bokslut. Övriga har analyserats vid årsbokslutet 2017 och delårsbokslut T1 2018 och T2 2018. Ny internkontrollplan 2019-2020 har antagits av Direktionen för RKM att gälla för hela koncernen.

Punkter för internkontroll som analyserats nu:

- Hur säkerställer vi att vi lever efter, och uppfyller, de krav och mål som direktion eller styrelse fattat?

- Målen är beskrivna i dokument som styr verksamheten, trafikförsörjningsprogram och ägardirektiv.
- Måluppfyllelse mäts och redovisas i förvaltningsberättelsen i årsboksluten och vid bokslut för T2.
- Budgetuppföljning görs löpande och mer detaljerat vid årsbokslut och tertialboksluten.

Väsentlighetsgraden uppskattas till en trea (Kännbart) och sannolikheten att det inträffar uppskattas till en tvåa.

- Hur säkerställer vi validitet och reliabilitet av information i våra IT-system?

- Framtagen statistik dubbelkontrolleras
- Rimlighetskontroller mot tidigare värden

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

- Hur hanterar vi stödbegärliga tillgångar ( kontanter, bensinkort och inventarier etc.)?

- Kontanter hanteras endast i samband med biljettförsäljning på busstationerna. Dagskassor redovisas av busstationspersonalen till Länstrafikens administration genom fastställda rutiner för dagskasseredovisning.
- Kontanterna transporteras till banken av personal från Nokas.
- Benslnkort kan bara användas för inköp av bränsle. Kvitto med notering om person som tankat och fordon lämnas till Länstrafikens administration för avstämning mot faktura.
- Tankning av fordon noteras i körjournal som finns i respektive fordon.
- Stöldbegärliga inventarier registreras i anläggningsregistret oavsett inköpsvärde.

Väsentlighetsgraden uppskattas till en tvåa (Lindrigt) och sannolikheten att det inträffar uppskattas till en tvåa.

- Hur säkerställer vi att nyanställd personal lär sig processen kring den interna kontrollen?
  - Beskrivning av rutinen för internkontroll finns med i introduktionsprogrammet för nyanställda.
  - Information om internkontroller ges på personalmöten.

Väsentlighetsgraden uppskattas till en tvåa (Lindrigt) och sannolikheten att det inträffar uppskattas till en tvåa.

- Hur säkerställer vi mål och måloppfyllelse?
  - Målen är beskrivna i dokument som styr verksamheten, trafikförsörjningsprogram och ägardirektiv.
  - Budgeten följs löpande och i detalj vid tertial- och årsboksluten.
  - Uppföljning av nyckeltal görs vid tertial- och årsboksluten.

Väsentlighetsgraden uppskattas till en trea (Kännbart) och sannolikheten att det inträffar uppskattas till en tvåa.

- Hur säkerställer vi att personalen gör rätt saker till "rätt" kostnad (effektivitet)?
  - Attestreglementet säkerställer att kostnadsnivån ligger på som planerat.
  - Uppföljning av nyckeltal kontrollerar att verksamheten är på rätt kurs.
  - De årliga medarbetarsamtalen och lönesamtalen har uppföljning av personalens aktiviteter och hur detta förändras och utvecklas.
  - Delegation med ansvar och befogenheter ger möjlighet till en effektiv styrning av verksamheten.

Väsentlighetsgraden uppskattas till en trea (Kännbart) och sannolikheten att det inträffar uppskattas till en tvåa.

### SAM - Systematiska arbetsmiljöarbetet

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

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

Samrådsgruppen har träffats 2 gånger 2018. I januari 2019 har gruppen träffats första gången för att lägga upp arbetet detta år.

Ett arbete för att förbättra de negativa resultat som framkom i personalens hälsoundersökning som gjordes under våren/sommaren 2017 har genomförts under året. En rapport om föreslagna åtgärder har tagits fram och har resulterat i bl.a. att en stegtävling genomfördes. Uppföljning ska göras för att se eventuella effekter när nästa hälsokontroll görs under våren/sommaren 2019.

### Biljettpriser

Biljettpriserna höjdes med 2,5% 1 januari 2018.

### Trafik och marknad

Länstrafiken har i samarbete med kommunerna, landstinget och trafikföretagen successivt utvecklat den regionala och lokala kollektivtrafiken i länet. Den interregionala kollektivtrafiken har utvecklats i samverkan med Trafikverket, våra grannlän och grannländer. I nuläget upplever Länstrafiken att det finns en väl fungerande trafik som uppfyller de krav som kan ställas på kollektivtrafiken i Norrbotten. För att kollektivtrafiken skall ha framgång i framtiden krävs att medborgarnas behov och önskemål ständigt bevakas så att kollektivtrafiken utvecklas i enlighet vad som efterfrågas.

Under året har upphandling av fem stomlinjer och sju lokala linjer i Arvidsjaur, Överkalix, Gällivare och Luleå. En ny lokal linje i Luleå har upphandlats för att täcka upp behovet som uppstår i det nya bostadsområdet Hällbacken. Trafiken startar i juni/ augusti 2019.

Under året har upphandling av linje 45 Gällivare-Östersund, som löper ut i december 2019, påbörjats tillsammans med Region Jämtland/Härjedalen och Länstrafiken i Västerbotten.

Norrländskustens avtal löper ut i december 2020 och även här har upphandlingsarbetet påbörjats tillsammans med Länstrafiken i Västerbotten..

Nya biljettmaskiner och EMV-terminaler installerades i ca 230 fordon i länet varav ca 200 enheter i Länstrafikens fordonspark under fjolåret. Under året har biljettmaskinerna utrustats med optiska läsare vilket möjliggör att valdera mobilbiljetter köpta i Länstrafikens app. Under hösten kompletterades biljettappen med betalättet swish.

De installerade realtidssystemet som trafikerar stomlinjerna fungerar men löpande drift och underhåll har löpt under året. Fortfarande finns det en del problem och arbetet fortsätter under kommande år för att åtgärda dessa problem.

Quickomater, försäljningsmaskiner, har utrustats med prator på Sunderby sjukhus, Luleå tekniska universitet, Luleå och Piteå busstation samt Medborgarplatsen i Boden. Tillgänglighetsaspekten är uppfyllt och delfinansiering av projektet är sökt och beviljad av Trafikverket med 50%.

Regeringen har för sommarlovet 2018 beslutat om ett statsbidrag för ungdomar från årskurs sex (6) till årskurs två (2) på gymnasieskolan. Norrbotten har ansökt om bidrag och beviljades 8,3 mnkr för ändamålet. Totalt har 124 160 resor utförts i länet under sommarperioden. 42,7% har rest på Länstrafikens upphandlade linjer, resterande på tätortskommunerna i länet.

### Statligt stöd för interregionalt resande

Tillsammans med länstrafikföretagen i Västernorrland, Jämtland, Västerbotten har Länstrafiken i Norrbotten förhandlat med Trafikverket om statligt stöd för interregionalt resande inom följande trafikområden.

- Samverkande system för interregional trafik för norra Sverige. Berör alla fyra län.
- Interregional expressbusstrafik utmed E 4 mellan Haparanda och Umeå. Berör Norrbotten och Västerbotten.
- Interregional trafik på väg E 45 mellan Gällivare och Östersund. Berör Norrbotten, Västerbotten och Jämtland.

För busslinjetrafiken på E4:an mellan Haparanda-Umeå finns ett avtal med Trafikverket om statens stöd till interregional trafik.

Nytt avtal avseende interregional busstrafik på sträckan Umeå-Luleå-Haparanda har tecknats för perioden 2015-06-16 - 2018-12-08. Förutsättningarna för Trafikverkets ekonomiska åtagande har förändrats i det nya avtalet vilket innebär att den statliga ersättningen minskar. I det nya avtalet ersätts årligen ett fast belopp beräknat utifrån nettokostnaden för två dubbelturer Umeå-Haparanda. Ersättningen delas mellan Norrbotten och Västerbotten varav Norrbotten erhåller 5,7 mnkr.

För det samverkande systemet fanns ett gemensamt avtal mellan Trafikverket och länstrafikföretagen i Västernorrland, Jämtland, Västerbotten och Norrbotten för perioden 2017-12-10—2019-12-15.€

Statens ersättning till de fyra länstrafikföretagen uppgår till 35,4 mnkr per år, varav 9,9 mnkr tillfaller Länstrafiken i Norrbotten vilket är en minskning från föregående år med 3,2 mnkr.

För trafiken Gällivare – Östersund finns ett avtal mellan Trafikverket och länstrafikföretagen i Jämtland, Västerbotten och Norrbotten för perioden 2016-12-11—2019-12-15. Avtalet ger en total statlig ersättning på 6,8 mnkr varav Norrbotten erhåller 1,2 mnkr.

Fr o m 2019-12-16 kommer ett nytt avtal avseende de samverkande systemet att tecknas och då kommer även linje 45 Gällivare-Östersund att ingå i detta avtal.

Karven är en del av statens avtal med Norrtåg, som gäller till 2021-07-31. På uppdrag av Norrtåg utför Länstrafiken trafiken med buss istället för tåg på sträckan Kiruna-Narvik. Nettounderskottet på 2,26 mnkr finansieras av Trafikverket/Norrtåg.

### Trafik över riksgränserna

#### **Förbindelser med Finland**

Haparanda resecentra är en samlad knutpunkt för den svenska och finska kollektivtrafiken och främjar det kollektiva resandet mellan Sverige och Finland och hela Barentsområdet. Resecentret är beläget på den svenska sidan och i anslutning till den finska gränsen. All trafik är nu samlad på ett ställe vilket underlättar både godshandling och persontrafik. Över riksgränsen finns också lokal linjetrafik. Stadstrafiken i Torneå går med vissa turer över till Haparanda och stadstrafiken i Haparanda, den s.k. Ringlinjen går över till Torneå.

#### **Förbindelser med Norge**

Länstrafiken bedriver busslinjetrafik på sträckan Narvik - Kiruna genom linje 91. Trafiken bedrivs när anläggningarna har öppnat och anpassas till turistverksamhet under vårvinter och sommar. Trafiken styrs i övrigt av ankommande och avgående flyg på Kiruna flygplats. På uppdrag av Trafikverket/Norrtåg har även buss ersatt tåg under samma period.

### Norrbottens Bussgods

Under 2017 förvärvade Länstrafiken i Norrbotten AB aktierna i Bussgods i Norrbotten AB från Centrala Buss i Norrbotten AB. Detta innebär att Länstrafiken i Norrbotten AB äger samtliga aktier och är ensam ägare över bolaget.

### Samarbete Länstrafiken – Region Norrbotten - kommunerna

Samråd har genomförts med kommunerna och Region Norrbotten avseende trafikutbud, löpande drift, kommande trafikupphandlingar, aktuella projekt samt redovisning av trafikekonomi. Under året har Länstrafiken även i år arbetat med skolkortsprojekt vars syfte är att ersätta dagens skolkort mot ett kort som gäller på all busstrafik i länet, både Länstrafikens upphandlade trafik samt tätortstrafik. Alla barn och ungdomar mellan sex och nitton år ska få tillgång till detta kort.

Samarbetet mellan Region Norrbotten, kommuner och Länstrafiken kan ytterligare fördjupas och förstärkas i syfte att lösa behoven av skoltransporter, färdtjänst, varuhemsändning etc. inom ramar som den offentliga ekonomin orkar bära. Båda parter har ekonomiska fördelar av ökat samarbete.

På stomlinjetrafik med en kostnadstäckning på under 20% ska risk- och konsekvensanalys alltid utföras inom följande områden; miljö, resenärens, tillgänglighet och ekonomi. Olönsam trafik med få resande kan upphöra.

### Kollektivtrafikbarometern

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

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

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

#### Urval

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

NKI (Nöjd kund index) för Länstrafiken Norrbottens kunder har minskat från 65% för 2017 till 61% för 2018.

Resultatet för NKI i Norrbotten visar att 51% av norrbottningarna i allmänhet ger kollektivtrafiken betyget 4-5 (54% 2017).

Resultatet för länets kollektivtrafikkunder (dvs inklusive stadstrafik, LLT) är 72% (70% 2017) och 58% (59% 2017) av norrbottningarna i allmänhet är nöjda.

Vi har idag en marknadsandel på 6% (6% 2017), dvs andelen resor med kollektiva färdmedel bland samtliga resor med motordrivna fordon. Marknadsandelen är högst i den yngsta åldersgruppen och klart lägre i övriga åldersgrupper. Marknadsandelen för hela länets kollektivtrafik är 10% (11% 2017). Andelen som regelbundet reste med kollektivtrafik i Norrbotten under 2018, det vill säga minst någon gång i månaden, uppgår till 15%. Kvinnor reser oftare med kollektivtrafik än vad män gör.

En något högre andel kunder är nöjda med sin senaste resa med kollektivtrafikbolaget jämfört med tidigare, andelen har ökat från 75% för 2017 till 80% för 2018. Andelen nöjda är högst bland personer i åldern 65-85 år och lägst i åldern 15-19 år.

Lojalitetsmättet NPS för kunder har minskat från 11% till -1% mellan 2017 och 2018 (dvs. andelen som skulle rekommendera bolaget till andra, minus andelen som inte skulle det). Resultatet för riket uppgår till -1%. Kvinnor har överlag ett något högre NPS än män, 1% jämfört med -6%.

#### Marknadsföring

Länstrafiken Norrbotten har under perioden genomfört ett antal kommunikationsaktiviteter med syftet att öka antal resenärer i kollektivtrafiken. Vi har bland annat använt oss av enheterna dagspress, tv-reklam, bio-reklam, lokala annonsblad, hemsida och sociala medier.

#### Mässor, event:

- Invigning nya Älvsby resecentrum
- Matchvärd Boden Handboll elitseriematch
- Matchvärd Luleå Basket elitseriematch
- Utställare "Boden skördefest & mljödagar"
- Utställare "På stan utan bil" i Luleå

#### Nya produkter, tjänster som marknadsförts:

- Bussig kompis 15 februari-15 maj. Kampanj tillsammans med Luleå kommun och LLT där 15 bilister får utmaningen att åka buss under 3 månader, skriva resedagbok, deltagarna används i marknadsföring, bl a film i sociala medier.
- Destinationsreportage på Facebook där vi visar vår närvaro/tillgänglighet i hela länet.
- Kusten-quizen - frågetävling vart-är-vi-på-väg-film på Facebook.
- Sommarlovsbiljetten - Kampanj om avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet, enligt beslut från regering och riksdag. Alla berättigade att resa får en värdekod hem per brev som kan användas för resor med buss inom länet.
- Samarbete Pendeln Boden-Luleå för trafikstart i april 2019.

#### Övrigt:

- I samband med Alla hjärtans Dag 14 februari bjöd vi våra kunder på godis och en uppmaning att ta hand om varandra.
- Fortsatt stärkt 4-läns samarbete inom marknad/kundserviceområdet





- Marknadssamarbete med Länstrafiken Västerbotten och Transdev i syfte att marknadsföra resor med Norrlandskusten (Haparanda-Umeå)
- Utveckling av intranät, webb, reseplanerare och sociala medier.
- Satsning på information, kommunikation genom riktade filmer (Sociala medier).
- Filmning för fjällinjerna, för produktion inför kommande säsong.

### Miljörapport 2018

Den trafik som Länstrafiken bedriver är bolagets enskilt största miljöpåverkan.

Övrig miljöpåverkan från verksamheten är relativt liten i förhållande till trafikverksamheten men är för den skull inte försumbar.

Miljöarbetet omfattar i huvudsak tre delar:

- Den ordinarie verksamheten, dvs. att utveckla kollektivtrafiken så att vi ökar våra marknadsandelar och får fler att välja bussen istället för bilen. Vår strävan är att vara mer miljövänlig än bilen.
- Krav på teknisk utveckling av fordon, motorer och bränsle. Styrningen av denna verksamhet sker via våra trafikupphandlingar.
- Miljöpåverkan från trycksaker skall minimeras.

### Busstrafiken

Den största miljöpåverkan från företagets verksamhet består av de emissioner som busstrafiken genererar. Vagnsparken har en genomsnittlig fordonsålder på 7,2 år. Totala antalet fordon i linjetrafiken uppgår till 210 bussar och 5 personbilar.

Norrlandskusten använder biodrivmedel och det drivmedel som nyttjas är RME/HVO. Båda är helt förnybara och giftfria. HVO är bättre anpassat för vårt nordiska klimat, klarar en temperatur på -34 grader, ger låga emissioner och en växthusbesparing på upp till 90%. Detta drivmedel nyttjas vinterhalvåret. RME framställs av rapsolja och har betydligt lägre emissionsvärden än fossil diesel, RME ger en växthusbesparing på upp till 63%.

### Trycksaker och förbrukningsartiklar

Vid all upphandling av tidtabeller eller andra trycksaker skall miljökraven sträva mot de krav som gäller för en miljömärkt trycksak motsvarande Svanens kriterier eller liknande.

Länstrafikens mål är att antalet trycksaker skall minska. Produktionen av trycksaker för år 2018 uppgick till 1 344 kg vilket innebär en något lägre nivå jämfört med år 2017 (1 559 kg).

### Taxi har en viktig roll

Taxiföretagen har en viktig roll för länets trafikförsörjning och Länstrafiken upphandlar trafikuppsdrag för ca 131 mnkr per år från länets taxiföretag. En stor del av servicelinjetrafiken, den anropsstyrda linjetrafiken, sjukresor, färdtjänst, busstaxi och andra anslutningar till kollektivtrafiken utförs av taxiföretagen. Norrbottens taxiföretag har hög flexibilitet och kvalitet i sin verksamhet. Det syns inte minst i resultatet av en riksomfattande kvalitetsmätning för anropsstyrd trafik där de norrbottniska taxiföretagen får bland de bästa betygen i landet.

### Kundservice

Länstrafikens kundservice arbetar med beställningsmottagning, samordning och administration av anropsstyrd trafik som till största delen består av Region Norrbottens sjukresor och färdtjänst och i 12 av länets kommuner. Avdelningen arbetar även med trafikupplysning och fungerar som växel för Länstrafiken och RKM.

Kundservice hanterar ca 390 000 samtal och beställningar per år. Verksamheten har utvecklats positivt och håller en stabil, jämn och hög kvalitetsnivå trots arbetets komplexa karaktär med många

regelverk, stort antal resor och ett geografiskt område som omfattar halva Sverige. Kvaliteten bekräftas i en riksomfattande mätning för sjukresor och färdtjänst som Länstrafiken deltar i. På avdelningen pågår ett kontinuerligt förbättringsarbete för att höja kompetens och kvalitet.

Under året har en reseadministratör sagt upp sin tjänst och två har beviljats tjänstledigt för att prova på annat jobb. 5 nya reseadministratörer utbildats för att täcka upp för vakant tjänst samt för tjänst- och föräldraledig personal.

### Barometer för anropsstyrd trafik - ANBARO

ANBARO är en rikstäckande kvalitetsundersökning för den anropsstyrda trafiken. Det övergripande målet med undersökningen är att kvalitetssäkra trafiken. Kvalitetsundersökningen görs löpande sedan 2004 och varje dag intervjuas två sjukresenärer och tre färdtjänstresenärer per telefon dagen efter genomförd resa.

Resultatet mäts på en femgradig skala där betyget 5 och 4 är nöjda, betyget 3 varken nöjd eller missnöjd och betyget 1 – 2 är missnöjda kunder.

2018 visar ett sammanfattande betyg för både beställning och själva resan att 90% av de som åkt sjukresa/färdtjänst är nöjda. Motsvarande siffra för riket ligger även den på 90%.

### Samarbete Länstrafikens kundservice - Region Norrbotten

Inom sjukresor sker ett nära samarbete med Region Norrbotten. Bland annat är i dagsläget tre av Länstrafikens busslinjer speciellt anpassade för sjukresenärer, s k komfortbussar och sedan 2012 trafikerar linje 15 på sträckan Råneå - Sunderby sjukhus. Linje 15 gör det enklare för personer från östra Norrbotten att resa till Sunderby sjukhus.

Följande statistiksammanställning visar resande och kostnadsutveckling inom sjukresområdet perioden 2011 – 2018.

#### Antal ersatta sjukresor 2011 - 2018

Typ av färdmedel	2011 Antal resor tusental	2012 Antal resor tusental	2013 Antal resor tusental	2014 Antal resor tusental	2015 Antal resor tusental	2016 Antal resor tusental	2017 Antal resor tusental	2018 Antal resor tusental
Taxi, HK, sjuktransportbil	152,6	158,8	162,1	162,7	163,3	167,5	170,8	180,3
Samordning	46,0%	45,5%	47,0%	47,1%	46,3%	47,8%	46,1%	44,3%
Egen bil	121,6	119,5	114,5	116,3	102,9	88,5	94,6	88,4
Buss (inkl komfortbussar)	31,9	32,5	32,7	31,6	31,1	28,4	23,6	29,2
Totalt antal	306,1	308,8	309,3	310,6	297,3	284,4	289,0	297,9

Dessutom finns sjukresor med reguljärflyg, tåg samt sjuktransporter med flygambulans och helikopter som inte är redovisade i denna tabell.

#### Sjukresekostnader 2011 - 2018

Typ av färdmedel	2011 Kostnad mnkr	2012 Kostnad mnkr	2013 Kostnad mnkr	2014 Kostnad mnkr	2015 Kostnad mnkr	2016 Kostnad mnkr	2017 Kostnad mnkr	2018 Kostnad mnkr
Taxi, HK, sjuktransportbil	61,8	63,8	63,3	63,2	66,8	80,1	83,5	88,9
Samordning	(21,6)	(22,5)	(21,7)	(22,7)	(23,1)	(27,4)	(27,6)	(28,6)
Egen bil	10,4	10,5	10,9	11,2	10,2	9,5	8,8	9,8
Buss (inkl komfortbussar)	5,3	5,6	5,7	5,7	5,9	5,6	5,0	5,5
Totalt antal	72,9	77,5	79,9	79,9	80,1	95,2	97,3	104,2

Dessutom finns sjukresor med reguljärflyg, tåg samt sjuktransporter med flygambulans och helikopter som inte är redovisade i denna tabell.

### Färdtjänst – handläggning och beställning/trafik

Under året har arbetet fortsatt med att hantera handläggning och beställningscentral åt länets kommuner. Från år 2016 är det 12 av länets kommuner som lämnat över samtliga uppgifter gällande

färdtjänst/riksfärdtjänst till RKM/Länstrafiken.

Antalet ärenden som handlades gällande färdtjänst och riksfärdtjänst var under år 2016 totalt 2137, år 2017 totalt 1892 och år 2018 totalt 2038.

Antal färdtjänst-, riks- och färdtjänstresor samt övriga kommunala resor bokade via Länstrafikens kundservice 2012 - 2018

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
53 085	54 024	53 396	66 198	167 712	174 853	176 112

### Projekt flygbilar

Länstrafiken deltar tillsammans med Trafikverket och RKM i ett projekt med syfte att ge bättre möjligheter till långväga resor med flyg till Stockholm och vidare till andra destinationer. Projektet finansieras av Trafikverket, Region Norrbotten samt kommunerna Haparanda, Jokkmokk, Älvsbyn och Övertorneå. Trafiken startade 4 april 2016 och nuvarande avtal sträcker sig till 2019-04-03. Samtliga parter ser positivt på en förlängning av projektet och i avvaktan på beslut om finansiering är en direktupphandling gjord och avtal är tecknat för perioden 2019-04-04 -- 2019-09-30. Trafiken på flygbilarna är anropsstyrd och beställs hos Länstrafikens kundservice.

### Flygbilar 2018

År 2018	Nyttjade turer	Antal pass	Erlagd avgift (inkl moms)	Kostnad (exkl. moms)
Haparanda - LLA	651	1117	347 650 kr	616 534 kr
Jokkmokk - LLA	665	1 291	429 840 kr	992 046 kr
Älvsbyn - LLA	84	102	24 960 kr	6 255 kr
Övertorneå - LA	504	784	262 620 kr	593 728 kr
<b>Totalt</b>	<b>1 904</b>	<b>3 294</b>	<b>1 065 070 kr</b>	<b>2 208 563 kr</b>

### Framtida utveckling

Det finns många utmaningar för Länstrafiken när det gäller att utveckla kollektivtrafiken på ett effektivt och miljömässigt sätt. I dagsläget är Länstrafikens marknadsandelar relativt små (6 % 2018) om man ser till den totala marknadsandelen. Genom ny teknik, en effektiv informationsspridning och bra marknadsföring bör Länstrafiken kunna bidra till en volymökning av kollektivtrafiken, där målet under en 5 års period ska öka med 10 -15 procent.

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

Vilka fossilfria alternativ finns det för kollektivtrafik i Norrbotten idag;

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

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

Elhybrider är en annan busstyp som nu börjar komma ut på marknaden och dessa modeller kan också ha en stor betydelse för oss i Norrbotten med långa stomlinjer, där en el buss inte är något alternativ p g a den korta räckvidden på ren eldrift. Hybridbussarna kan då vara ett bra alternativ för

oss om de dessutom går på fossilfria bränslen mellan våra kommunhuvudorter och när de kommer in till en stadskärna där medelhastigheten för eldrift är möjlig går de per automatik över på eldrift. Med dessa typer av fordon har vi en stor förbättringspotential av miljön i våra städer/samhällen i Norrbotten.

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

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

Kollektivtrafiken är en samhällsnytta som ska anpassas till alla resenärers behov. Ett viktigt arbete där länstrafiken medverkar till att förbättra strategiskt viktiga hållplatser och bytespunkter i länet. Under 2019-2020 kommer Länstrafiken utföra hållplatsinventering i länet. Det övergripande syftet är att säkerställa kvaliteten och funktionen i våra informations- och betalsystem samt att utöka det nuvarande hållplatsregistret med ytterligare parametrar för att kunna erbjuda nya funktioner till våra kunder som efterfrågar mer och detaljerad information.

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

#### Flerårsjämförelse

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Aktieägartillskott mnkr	112,0	112,0	121,0	122,4	120,6	122,3	133,0	134,6	156,5	160,1
Persontrafikintäkter mnkr	124,6	122,3	119,4	120,9	123,6	124,1	129,7	135,8	145,4	143,9
Fraktintäkter koncern mnkr	52,0	52,5	52,0	51,6	51,4	50,0	47,4	48,9	47,7	44,6
Fraktintäkter moder mnkr	17,4	16,6	16,4	13,2	11,9	13,8	10,6	10,6	8,6	1,1
Traffikkostnader mnkr*	262,3	324,0	334,1	333,9	332,8	337,0	355,4	398,5	431,8	439,5
Antal anställda moder	34	34	34	38	37	35	40	46	46	47

\* Från år 2010 ingår trafik kostnader för serviceresor, beloppet för år 2018 är 124,5 MSEK (år 2017 = 124,6 MSEK)

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

**Eget kapital - koncernen**

2018-12-31						
	Aktiekapital		Reserver	Bal.res. inkl årets resultat		Summa eget kapital
Ingående balans	10 000	--	20 000	-2 204	--	27 798
Justerad IB	10 000	--	20 000	-2 204	--	27 796
Årets resultat				18		18
<i>Transaktioner med ägare</i>						
Förändring av andel i db						--
Summa	--	--	--	--	--	--
Vid årets utgång	10 000	--	20 000	-2 186	--	27 814

**Eget kapital - moderföretaget**

2018-12-31						
	Aktiekapital	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		Summa eget kapital
		Reservfond	Över- kursfond	Fond för verkligt värde	Bal.res. inkl årets resultat	
Ingående balans	10 000	--	20 000	--	710	30 710
Årets resultat					--	--
Vid årets utgång	10 000	--	20 000	--	710	30 710

**Förslag till disposition av företagets vinst eller förlust**

Styrelsen föreslår att fritt eget kapital, kronor 709 865, disponeras enligt följande:

Balanseras i ny räkning		710
	Summa	<u>710</u>

Vad beträffar koncernens och moderföretagets resultat och ställning i övrigt, hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkningar med tillhörande noter.

## Resultaträkning - koncernen

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>
Nettoomsättning	2	522 799	510 819
Övriga rörelseintäkter		<u>6 350</u>	<u>5 484</u>
		529 149	516 303
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Trafikkostnader		-457 524	-425 880
Övriga externa kostnader	3	-15 714	-35 720
Personalkostnader	4	-48 175	-46 854
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar		-7 692	-7 550
Övriga rörelsekostnader		<u>-</u>	<u>-20</u>
<b>Rörelseresultat</b>	5	<u>44</u>	<u>279</u>
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Ränteintäkter och liknande resultatposter		46	81
Räntekostnader och liknande resultatposter		<u>-79</u>	<u>-260</u>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<u>11</u>	<u>100</u>
Skatt på årets resultat	7	<u>7</u>	<u>-74</u>
<b>Årets resultat</b>		<u>18</u>	<u>26</u>
Hänförligt till			
Moderföretagets aktieägare		-	26
Innehav utan bestämmande inflytande		<u>18</u>	<u>0</u>

  Ullmann

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556166-2068

**Balansräkning - koncernen**

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Byggnader och mark	8	3 234	3 416
Nedlagda utgifter på annans fastighet	9	1 826	2 110
Inventarier, verktyg och installationer	10	10 866	16 343
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	11	<u>293</u>	<u>79</u>
		16 219	21 948
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Andra långfristiga värdepappersinnehav	13,	30	30
Uppskjuten skattefordran	14	<u>—</u>	<u>—</u>
		30	30
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		16 249	21 978
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		52 545	46 382
Fordringar hos koncernföretag		120	1 591
Aktuell skattefordran		1 169	512
Övriga fordringar		4 597	24 155
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	15	<u>19 044</u>	<u>7 540</u>
		77 475	80 180
<b>Kassa och bank</b>			
Kassa och bank		<u>70 488</u>	<u>55 399</u>
		70 488	55 399
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<u>147 963</u>	<u>135 579</u>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<u>164 212</u>	<u>167 557</u>

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

**Balansräkning - koncernen**

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<i>Eget kapital</i>	16,17		
Aktiekapital		10 000	10 000
Reserver		20 000	20 000
Balanserat resultat inkl årets resultat		-2 186	-2 204
Eget kapital hänförligt till moderföretagets aktieägare		27 814	27 796
Innehav utan bestämmande inflytande		-	-
<b>Summa eget kapital</b>		<b>27 814</b>	<b>27 796</b>
<b>Avsättningar</b>			
Uppskjuten skatteskuld	14	30	38
		30	38
<b>Långfristiga skulder</b>			
Övriga skulder till kreditinstitut	18	2 259	3 724
		2 259	3 724
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Skulder till kreditinstitut		359	345
Leverantörsskulder		30 311	29 459
Övriga skulder		1 767	1 601
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	101 672	94 594
		134 109	125 999
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>164 212</b>	<b>157 557</b>



## Kassaflödesanalys - koncernen

Belopp i tkr	Not	2018	2017
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster	23	11	100
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	25	7 692	8 283
		<u>7 703</u>	<u>8 383</u>
Betald inkomstskatt			—
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		7 703	8 383
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>			
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		2 705	-30 418
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		8 109	14 709
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<u>18 517</u>	<u>-7 326</u>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-3 186	-3 271
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		1 224	—
Förvärv av dotterföretag/rörelse	25	—	-500
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<u>-1 962</u>	<u>-3 771</u>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Ökning/Amortering av leasingskuld		-1 466	-754
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<u>-1 466</u>	<u>-754</u>
<b>Årets kassaflöde</b>		15 089	-11 851
Likvida medel vid årets början		55 399	67 250
Likvida medel vid årets slut	24	70 488	55 399



### Resultaträkning - moderföretaget

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>
Nettoomsättning	2	483 881	467 803
Övriga rörelseintäkter		6 758	4 786
		<u>490 639</u>	<u>472 589</u>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Trafikkostnader		-439 524	-431 779
Övriga externa kostnader	3	-13 475	-13 962
Personalkostnader	4	-21 868	-20 625
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-6 310	-6 090
Övriga rörelsekostnader		-	-20
Rörelseresultat	5	<u>9 462</u>	<u>113</u>
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Resultat från andelar i koncernföretag	6	-9 436	-
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		3	11
Räntekostnader och liknande resultatposter		-40	-60
Resultat efter finansiella poster		<u>-11</u>	<u>64</u>
Resultat före skatt		-11	64
Skatt på årets resultat	7	<u>11</u>	<u>-64</u>
Årets resultat		<u>0</u>	<u>0</u>



Länstrafiken i Norrbotten AB  
Org nr 566156-2058

## Balansräkning - moderföretaget

Belopp i tkr	Not	2018-12-31	2017-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Byggnader och mark	8	4 088	4 254
Inventarier, verktyg och installationer	10	7 642	11 702
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	11	293	79
		<u>12 023</u>	<u>16 035</u>
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Andelar i koncernföretag	12	2 769	2 769
Andra långfristiga värdepappersinnehav	13	30	30
		<u>2 799</u>	<u>2 799</u>
		14 822	18 834
<b>Summa anläggningstillgångar</b>			
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		46 328	41 715
Fordringar hos koncernföretag		15 943	10 420
Aktuell skattefordran		512	512
Övriga fordringar		5 413	22 656
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	15	16 865	5 590
		<u>85 061</u>	<u>80 893</u>
<b>Kassa och bank</b>			
Kassa och bank		67 434	50 126
		<u>67 434</u>	<u>50 126</u>
		152 495	131 019
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<u>167 317</u>	<u>149 853</u>

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

**Balansräkning - moderföretaget**

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>	16,17		
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital		10 000	10 000
Reservfond		20 000	20 000
		<u>30 000</u>	<u>30 000</u>
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserat resultat		710	710
Årets resultat		0	0
		<u>710</u>	<u>710</u>
		30 710	30 710
<b>Avsättningar</b>			
Uppskjuten skatteskuld	14	233	245
		<u>233</u>	<u>245</u>
<b>Långfristiga skulder</b>	18		
Övriga skulder till kreditinstitut		458	823
		<u>458</u>	<u>823</u>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Skulder till kreditinstitut		359	345
Leverantörsskulder		27 742	27 066
Skulder till koncernföretag		9 812	-
Övriga skulder		311	211
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	97 692	90 453
		<u>135 916</u>	<u>118 075</u>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<u>167 317</u>	<u>149 853</u>

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

**Kassaflödesanalys - moderföretaget**

<i>Belopp i tkr</i>		<i>2018</i>	<i>2017</i>
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster	23	-12	64
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	25	<u>6 310</u>	<u>6 110</u>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		<b>6 298</b>	<b>6 174</b>
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>			
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		-4 168	-30 452
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		<u>17 841</u>	<u>12 893</u>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<u><b>19 971</b></u>	<u><b>-11 385</b></u>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-2 613	-1 343
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		315	69
Förvärv av finansiella tillgångar		<u>-</u>	<u>-500</u>
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<u><b>-2 298</b></u>	<u><b>-1 774</b></u>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Upplagna lån		<u>-</u>	<u>-</u>
Amortering av lån		<u>-365</u>	<u>-366</u>
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<u><b>-365</b></u>	<u><b>-366</b></u>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>17 308</b>	<b>-13 515</b>
Likvida medel vid årets början		<u>50 126</u>	<u>63 641</u>
Likvida medel vid årets slut	24	<u><b>67 434</b></u>	<u><b>50 126</b></u>

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

## Noter

*Belopp i tkr om inget annat anges*

### Not 1 Redovisningsprinciper

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Moderföretaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen utom i de fall som anges nedan under avsnittet "Redovisningsprinciper i moderföretaget".

Redovisningsprinciperna är oförändrade jämfört med tidigare år.

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

### Materiella anläggningstillgångar

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

### Tillkommande utgifter

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

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

### Avskrivningar

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

	<i>Nyttjandeperiod</i>
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 / hyresgästanspassningar	10 år

### Nedskrivningar - materiella anläggningstillgångar samt andelar i koncernföretag

Vid varje balansdag bedöms om det finns någon indikation på att en tillgångs värde är lägre än dess redovisade värde. Om en sådan indikation finns, beräknas tillgångens återvinningsvärde.

Återvinningsvärdet är det högsta av verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader och nyttjandevärde. Vid beräkning av nyttjandevärdet beräknas nuvärdet av de framtida kassaflöden som tillgången väntas ge upphov till i den löpande verksamheten samt när den avyttras eller utrangeras. Den diskonteringsränta som används är före skatt och återspeglar marknadsmässiga bedömningar av pengars tidsvärde och de risker som avser tillgången. En tidigare nedskrivning återförs endast om de skäl som låg till grund för beräkningen av återvinningsvärdet vid den senaste nedskrivningen har förändrats. *cl*

*cl*

Länstrafiken i Norrbotten AB  
Org nr 556156-2058

## Leasing

### Leasetagare

Alla leasingavtal har klassificerats som finansiella eller operationella leasingavtal. Ett finansiellt leasingavtal är ett leasingavtal enligt vilka de risker och fördelar som är förknippade med att äga en tillgång i allt väsentligt överförs från leasegivaren till leasetagaren. Ett operationellt leasingavtal är ett leasingavtal som inte är ett finansiellt leasingavtal.

### Finansiella leasingavtal

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

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

Den leasade tillgången skrivs av över leasingperioden.

### Operationella leasingavtal

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

### Leasegivare

Alla leasingavtal har klassificerats som operationella leasingavtal.

### Operationella leasingavtal

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

### Finansiella tillgångar och skulder

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

### Redovisning i och borttagande från balansräkningen

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

### Värdering av finansiella tillgångar

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

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

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

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

Räntebärande finansiella tillgångar värderas till anskaffningsvärde.

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

#### *Värdering av finansiella skulder*

Finansiella skulder värderas till upplupet anskaffningsvärde.

#### **Ersättningar till anställda**

##### *Ersättningar till anställda efter avslutad anställning*

Planer för ersättningar efter avslutad anställning klassificeras som avgiftsbestämda

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

##### *Ersättningar vid uppsägning*

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

#### **Skatt**

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

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

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

I koncernbalansräkningen delas obeskattade reserver upp på uppskjuten skatt och eget kapital.

#### **Avsättningar**

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

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

#### **Eventualförpliktelser**

En eventualförpliktelse är:

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

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



Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556166-2058

#### **Intäkter**

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

#### **Ränta och utdelning**

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

Utdelning redovisas när ägarens rätt att erhålla betalningen har säkerställts.

#### **Offentliga bidrag**

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

#### **Redovisning av bidrag relaterade till anläggningstillgångar**

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

#### **Koncernredovisning**

##### **Dotterföretag**

Dotterföretag är företag i vilka moderföretaget direkt eller indirekt innehar mer än 50 % av rösttalet eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande. Bestämmande inflytande innebär en rätt att utforma ett företags finansiella och operativa strategier i syfte att erhålla ekonomiska fördelar. Redovisningen av rörelseförvärv bygger på enhetssynen. Det innebär att förvärvsanalysen upprättas per den tidpunkt då förvärvaren får bestämmande inflytande. Från och med denna tidpunkt ses förvärvaren och den förvärvade enheten som en redovisningsenhet. Tillämpningen av enhetssynen innebär vidare att alla tillgångar (inklusive goodwill) och skulder samt intäkter och kostnader medräknas i sin helhet även för delägda dotterföretag.

Anskaffningsvärdet för dotterföretag beräknas till summan av verkligt värde vid förvärvstidpunkten för erlagda tillgångar med tillägg av uppkomna och övertagna skulder samt emitterade eget kapitalinstrument, utgifter som är direkt hänförliga till rörelseförvärvet samt eventuell tilläggsköpeskillning. I förvärvsanalysen fastställs det verkliga värdet, med några undantag, vid förvärvstidpunkten av förvärvade identifierbara tillgångar och övertagna skulder samt minoritetsintresse. Minoritetsintresse värderas till verkligt värde vid förvärvstidpunkten. Från och med förvärvstidpunkten inkluderas i koncernredovisningen det förvärvade företags intäkter och kostnader, identifierbara tillgångar och skulder liksom eventuell uppkommen goodwill eller negativ goodwill.

##### **Förändringar i ägarandel**

Vid förvärv av ytterligare andelar i företag som redan är dotterföretag upprättas inte någon ny förvärvsanalys eftersom moderföretaget redan har bestämmande inflytande. Eftersom förändringar i innehavet i företag som är dotterföretag enbart är en transaktion mellan ägarna redovisas inte någon vinst eller förlust i resultaträkningen utan effekten av transaktionen redovisas enbart i eget kapital.

Avyttras andelar i ett dotterföretag eller bestämmande inflytande upphör på annat sätt, anses andelarna som avyttrade i koncernredovisningen och vinst eller förlust vid avyttringen redovisas i koncernresultaträkningen. Om andelar finns kvar efter att bestämmande inflytande har upphört redovisas dessa med det verkliga värdet vid förvärvstidpunkten som anskaffningsvärde.

##### **Eliminering av transaktioner mellan koncernföretag, intressföretag och gemensamt styrda företag**

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

  Utman

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

**Redovisningsprinciper i moderföretaget**

Redovisningsprinciperna i moderföretaget överensstämmer med de ovan angivna redovisningsprinciperna i koncernredovisningen utom i nedanstående fall.

**Leasing**

Finansiella leasingavtal redovisas som operationella leasingavtal i moderföretaget.

**Andelar i dotterföretag, intresseföretag och gemensamt styrda företag**

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

**Skatt**

I moderföretaget särredovisas inte uppskjuten skatt som är hänförlig till obeskattade reserver.

**Koncernbidrag och aktieägartillskott**

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

**Not 2                      Nettoomsättning per rörelsegrän och geografisk marknad**

	2018	2017
<b>Koncernen</b>		
<i>Nettoomsättning per rörelsegrän</i>		
Finansieringsbidrag landsting och kommuner	151 200	156 520
Intäkter tjänster	12 873	11 911
Intäkter trafikverket	25 195	19 355
Intäkter personbefordran	143 932	145 373
Intäkter serviceresor	144 046	129 649
Intäkter godsbefordran	45 553	48 011
	<u>522 799</u>	<u>510 819</u>
	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>Moderföretaget</b>		
<i>Nettoomsättning per rörelsegrän</i>		
Finansieringsbidrag landsting och kommuner	333 193	156 520
Intäkter tjänster	12 873	11 911
Intäkter trafikverket	25 182	19 355
Intäkter personbefordran	143 932	145 373
Intäkter serviceresor	140 188	125 617
Intäkter godsbefordran	10 500	9 027
	<u>483 881</u>	<u>467 803</u>

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 558156-2058

**Not 3 Arvode och kostnadsersättning till revisorer**

	2018	2017
<b>Koncern</b>		
Öhrlings PricewaterhouseCoopers	493	579
Revisionsuppdrag	13	81
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	–	9
Skatterådgivning	–	–
Andra uppdrag	–	–
<b>Moderföretag</b>		
Öhrlings PricewaterhouseCoopers	258	289
Revisionsuppdrag	8	35
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	–	9
Skatterådgivning	–	–
Andra uppdrag	–	–

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

**Not 4 Anställda, personalkostnader och arvoden till styrelse**

Medelantalet anställda	2018	varav män	2017	varav män
	<b>Moderföretaget</b>			
Sverige	47	29%	48	29%
Totalt i moderföretaget	47	29%	48	29%
<b>Dotterföretag</b>				
Sverige	46	67%	50	64%
Totalt i dotterföretag	46	67%	50	64%
<b>Koncernen totalt</b>	93	47%	98	47%

**Redovisning av könsfördelning bland ledande befattningshavare**

	2018-12-31 Andel kvinnor	2017-12-31 Andel kvinnor
<b>Moderföretaget</b>		
Styrelsen	56%	56%
Övriga ledande befattningshavare	50%	50%
<b>Koncernen totalt</b>		
Styrelsen	66%	66%
Övriga ledande befattningshavare	60%	60%

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

## Löner och andra ersättningar samt sociala kostnader, inklusive pensionskostnader

	2018		2017	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderföretaget (varav pensionskostnad)	14 757 1)	6 009 (1 370)	14 016 1)	5 644 (1 279)
Dotterföretag (varav pensionskostnad)	19 274	6 681 (1 171)	18 203	6 894 (1 051)
Koncernen totalt (varav pensionskostnad)	34 031 2)	12 690 (2 541)	32 219 2)	12 538 (2 330)

## Löner och andra ersättningar fördelade mellan styrelseledamöter m.fl. och övriga anställda

	2018		2017	
	Styrelse och VD	Övriga anställda	Styrelse och VD	Övriga anställda
Moderföretaget	9	14 748	9	14 007
Dotterföretag	53	19 221	44	18 159
Koncernen totalt	62	33 969	53	32 166

## Not 5 Operationell leasing

Leasingavtal där företaget är leasetagare  
Koncern

	2018-12-31	2017-12-31
Framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara operationella leasingavtal inom ett år	2 355	1 572
Mellan ett och fem år	8 468	5 670
Senare än fem år	105	1 040
	10 928	8 282
	2018	2017
Räkenskapsårets kostnadsförda leasingavgifter	4 381	6 052

Moderföretaget  
Framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara operationella leasingavtal

	2018-12-31	2017-12-31
Inom ett år	1 777	1 496
Mellan ett och fem år	7 112	5 986
Senare än fem år	—	1 040
	8 889	8 522
	2018	2017
Räkenskapsårets kostnadsförda leasingavgifter	—	1 496

## Leasingavtal där företaget är leasegivare

	2018-12-31	2017-12-31
Moderföretaget		
Framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara operationella leasingavtal inom ett år	488	478
	488	478
	2018	2017

## Not 6 Resultat från andelar i koncernföretag

	2018	2017
Nedskrivningar	-9 436	—
	-9 436	—

Länstrafiken i Norrbotten AB  
Org nr 556156-2058

**Not 7 Skatt på årets resultat**

**Avstämning av effektiv skatt**

	2018		2017	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
<b>Koncernen</b>				
Resultat före skatt		11		100
Skatt enligt gällande skattesats för moderföretaget	22,0%	-2	22,0%	-22
Andra icke-avdragsgilla kostnader	19500,0%	-2 145	45,0%	-45
Ej skattepliktiga intäkter	0,0%	-	0,0%	-
aktivering av uppskjuten skatt	0,0%	-	0,0%	-
Utnyttjande av tidigare ej aktiverade underskottsavdrag	-19581,8%	2 154	0,0%	-
Övrigt	0,0%	-	7,0%	-7
Redovisad effektiv skatt	-59,8%	7	74,0%	-74

	2018		2017	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
<b>Moderföretaget</b>				
Resultat före skatt		-11		64
Skatt enligt gällande skattesats för moderföretaget	22,0%	2	22,0%	-14
Ej avdragsgilla kostnader	-10381,8%	-2 132	67,0%	-43
Ej skattepliktiga intäkter	0,0%	-	0,0%	-
Utnyttjande av tidigare ej aktiverade underskottsavdrag	19483,6%	2 141	0,0%	-
Övrigt	0,0%	-	-63,6%	-7
Redovisad effektiv skatt	103,8%	11	25,4%	-64

**Not 8 Byggnader och mark**

	2018-12-31	2017-12-31
<b>Koncernen</b>		
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>		
Vid årets början	5 878	5 878
Avyttringar och utrangeringar	-	-
Vid årets slut	5 878	5 878
<b>Akkumulerade avskrivningar</b>		
Vid årets början	-2 462	-2 276
Återförda avskrivningar på avyttringar och utrangeringar	-	-
Årets avskrivning	-182	-186
Årets omräkningsdifferenser	-	-
Vid årets slut	-2 644	-2 462
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>3 234</b>	<b>3 416</b>

	2018-12-31	2017-12-31
<b>Moderföretaget</b>		
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>		
Vid årets början	6 983	6 983
Avyttringar och utrangeringar	-	-
Vid årets slut	6 983	6 983
<b>Akkumulerade avskrivningar</b>		
Vid årets början	-2 729	-2 548
Återförda avskrivningar på avyttringar och utrangeringar	-	-
Årets avskrivning	-166	-181
Vid årets slut	-2 895	-2 729
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>4 088</b>	<b>4 254</b>

 UHPam

<b>Varav mark</b>	<u>2018-12-31</u>	<u>2017-12-31</u>
<i>Koncernen</i>		
Ackumulerade anskaffningsvärden	2 414	2 414
<i>Moderföretaget</i>		
Ackumulerade anskaffningsvärden	2 414	2 414

Anskaffningsvärdet har minskat med ett statlliga bidrag uppgående till 8 073 tkr.

<b>Not 9</b>	<b>Nedlagda utgifter på annans fastighet</b>	<u>2018-12-31</u>	<u>2017-12-31</u>
<i>Koncernen</i>			
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>			
Vid årets början		2 835	2 835
Vid årets slut		2 835	2 835
<i>Ackumulerade avskrivningar</i>			
Vid årets början		-725	-442
Årets avskrivning		-284	-283
Vid årets slut		-1 009	-725
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>		1 826	2 110

<b>Not 10</b>	<b>Inventarier, verktyg och Installationer</b>	<u>2018-12-31</u>	<u>2017-12-31</u>
<i>Koncernen</i>			
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>			
Vid årets början		54 813	63 980
Nyanskaffningar		2 972	5 233
Avyttringar och utrangeringar		-3 107	-14 400
Omklassificeringar		1 657	-
Vid årets slut		56 335	54 813
<i>Ackumulerade avskrivningar</i>			
Vid årets början		-38 470	-45 053
Återförda avskrivningar på avyttringar och utrangeringar		1 883	13 664
Omklassificeringar		-1 657	-
Årets avskrivning		-7 225	-7 081
Vid årets slut		-45 469	-38 470
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>		10 866	16 343

## Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 558156-2058

	<u>2018-12-31</u>	<u>2017-12-31</u>
<i>Moderföretaget</i>		
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	42 123	49 426
Nyanskaffningar	2 399	3 304
Avyttringar och utrangeringar	-331	-10 607
Vid årets slut	<u>44 191</u>	<u>42 123</u>
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>		
Vid årets början	-30 421	-35 030
Återförda avskrivningar på avyttringar och utrangeringar	16	10 518
Årets avskrivning på anskaffningsvärden	-6 144	-5 909
Vid årets slut	<u>-36 549</u>	<u>-30 421</u>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>7 642</b>	<b>11 702</b>

**Leasing**

	<u>2018-12-31</u>	<u>2017-12-31</u>
<i>Koncernen</i>		
Inventarier som innehåser under finansiella leasingavtal ingår med ett redovisat värde om	1 969	3 148

Under övriga kort- respektive långfristiga skulder i koncernen redovisas nuvärdet av framtida betalningar avseende skuldförda finansiella leasingförpliktelser.

**Not 11****Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar**

	<u>2018-12-31</u>	<u>2017-12-31</u>
<i>Koncernen</i>		
Vid årets början	79	2 040
Omklassificeringar	-	-2 040
Investeringar	214	79
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b><u>293</u></b>	<b><u>79</u></b>
<i>Moderföretaget</i>		
Vid årets början	79	2 040
Omklassificeringar	-	-2 040
Investeringar	214	79
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b><u>293</u></b>	<b><u>79</u></b>

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556166-2058

Not 12	Andelar i koncernföretag	2018-12-31	2017-12-31
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>			
	Vid årets början	2 769	2 269
	Förvärv	–	500
	Villkorat aktieägartillskott	9 436	–
	Nedskrivning av andelar	-9 436	–
	Vid årets slut	2 769	2 769
	<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>2 769</b>	<b>2 769</b>

**Spec av moderföretagets och koncernens innehav av andelar i koncernföretag**

Dotterföretag / Org nr / Säte	Antal andelar	Andel i % ()	2018-12-31	2017-12-31
			Redovisat värde	Redovisat värde
Serviceresor i Norr AB, 559042-0492, Överkalkä	60 000	100,0	350	350
Bussgods i Norrbotten AB, 556256-4590, Luleå	1 020	100,0/51,0	2 419	2 419
			2 769	2 769

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

Not 13	Andra långfristiga värdepappersinnehav	2018-12-31	2017-12-31
<i>Koncernen</i>			
	<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
	Vid årets början	30	30
	<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
<i>Moderföretaget</i>			
	<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
	Vid årets början	30	30
	<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>30</b>	<b>30</b>





Länstrafiken i Norrbotten AB  
Org nr 556156-2058

**Not 14 Uppskjuten skatt**

Koncernen	Redovisat värde	2018-12-31 Skattemässigt värde	Temporär skillnad
Väsentliga temporära skillnader			
Byggnader och mark	2 756	2 620	-136
	<u>2 756</u>	<u>2 620</u>	<u>-136</u>

Koncernen	Uppskjuten skattefordran	2018-12-31 Uppskjuten skatteskuld	Netto
Väsentliga temporära skillnader			
Byggnader och mark		-30	30
Uppskjuten skattefordran/skuld (netto)	-	-30	30

Koncernen	Redovisat värde	2017-12-31 Skattemässigt värde	Temporär skillnad
Väsentliga temporära skillnader hänförliga			
Byggnader och mark	2 904	2 731	-173
Skattemässigt underskottsavdrag	-	-	-
	<u>2 904</u>	<u>2 731</u>	<u>-173</u>

Koncernen	Uppskjuten skattefordran	2017-12-31 Uppskjuten skatteskuld	Netto
Väsentliga temporära skillnader			
Byggnader och mark	-	38	-38
Skattemässigt underskottsavdrag		-	-
Uppskjuten skattefordran/skuld (netto)	-	38	-38

Moderföretaget	Redovisat värde	2018-12-31 Skattemässigt värde	Temporär skillnad
Väsentliga temporära skillnader			
Byggnader och mark	3 721	2 620	-1 101
	<u>3 721</u>	<u>2 620</u>	<u>-1 101</u>

Moderföretaget	Uppskjuten skattefordran	2018-12-31 Uppskjuten skatteskuld	Netto
Väsentliga temporära skillnader			
Byggnader och mark	-	233	-233
Uppskjuten skattefordran/skuld (netto)	-	233	-233



Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 568166-2068

<i>Moderföretaget</i>	<i>Redovisat värde</i>	<i>2017-12-31 Skattemässigt värde</i>	<i>Temporär skillnad</i>
<i>Väsentliga temporära skillnader</i>			
Byggnader och mark	3 847	2 732	-1 115
Skattemässigt underskottsavdrag	—	—	—
	<u>3 847</u>	<u>2 732</u>	<u>-1 115</u>

<i>Moderföretaget</i>	<i>Uppskjuten skattefordran</i>	<i>2017-12-31 Uppskjuten skatteskuld</i>	<i>Netto</i>
<i>Väsentliga temporära skillnader</i>			
Byggnader och mark	—	245	-245
Skattemässigt underskottsavdrag	—	—	—
<i>Uppskjuten skattefordran/skuld (netto)</i>	<u>—</u>	<u>245</u>	<u>-245</u>

**Not 16 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter**

	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
<i>Koncern</i>		
Förutbetalda leverantörsfakturor	2 118	3 000
Upplupna intäkter persontrafik	14 520	3 010
Upplupna intäkter godstrafik	—	1 287
Övriga poster	2 406	243
	<u>19 044</u>	<u>7 540</u>
<i>Moderföretag</i>		
Förutbetalda leverantörsfakturor	2 345	2 580
Upplupna intäkter persontrafik	14 520	3 010
Övriga poster	—	—
	<u>16 865</u>	<u>5 590</u>

**Not 16 Disposition av vinst****Förslag till disposition av företagets vinst**

Styrelsen föreslår att fritt eget kapital, kronor 709 865, disponeras enligt följande:

Balanseras i ny räkning		<u>710</u>
Summa		<u>710</u>

**Not 17 Antal aktier och kvotvärde**

	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
Antal aktier	10 000	10 000
kvotvärde	1 000	1 000

**Not 18 Långfristiga skulder**

	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
<i>Koncernen</i>		
Skulder som förfaller senare än fem år från balansdagen:		
Övriga skulder till kreditinstitut	—	—
	—	—
<i>Moderföretaget</i>		
Skulder som förfaller senare än fem år från balansdagen:		
Övriga skulder till kreditinstitut	—	—
	—	—

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

**Not 19** Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2018-12-31	2017-12-31
<i>Koncernen</i>		
Interima skulder trafikutövare	3 452	730
Förutbetalda finansieringsbidrag	80 450	75 600
Personalkostnader	4 809	4 647
Övriga poster	12 981	13 617
	<u>101 672</u>	<u>94 594</u>
<i>Moderföretaget</i>		
Interima skulder trafikutövare	3 452	730
Förutbetalda finansieringsbidrag	80 450	75 600
Personalkostnader	2 101	1 994
Övriga poster	11 689	12 129
	<u>97 692</u>	<u>90 453</u>

**Not 20** Ställda säkerheter och eventuaiförpliktelser - koncernen

<i>Belopp i tkr</i>	2018-12-31	2017-12-31
Ställda säkerheter	Inga	Inga
<b>Eventuaiförpliktelser</b>		
Bolaget har inga eventuaiförpliktelser.		

**Not 21** Ställda säkerheter och eventuaiförpliktelser - moderföretaget

<i>Belopp i tkr</i>	2018-12-31	2017-12-31
Ställda säkerheter	Inga	Inga
<b>Eventuaiförpliktelser</b>		
Bolaget har inga eventuaiförpliktelser.		

**Not 22** Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut  
Inga väsentliga händelser har inträffat efter räkenskapsårets slut.**Not 23** Betalda räntor och erhållen utdelning

	2018	2017
<i>Koncernen</i>		
Erhållen ränta	46	81
Erlagd ränta	-79	-260
	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<i>Moderföretaget</i>		
Erhållen ränta	3	11
Erlagd ränta	-40	-60 <sub>A</sub>

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 558156-2058

Not 24	Likvida medel	2018-12-31	2017-12-31
<i>Koncernen</i>			
<i>Följande delkomponenter ingår i likvida medel:</i>			
	Banktillgodohavanden	70 488	55 399
		<u>70 488</u>	<u>55 399</u>

Ovanstående poster har klassificerats som likvida medel med utgångspunkten att:

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

	2018-12-31	2017-12-31
<i>Moderföretaget</i>		
Banktillgodohavanden	67 434	50 126
	<u>67 434</u>	<u>50 126</u>

Ovanstående poster har klassificerats som likvida medel med utgångspunkten att:

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

**Not 25 Övriga upplysningar till kassaflödesanalysen**  
**Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m m**

	2018	2017
<i>Koncernen</i>		
Avskrivningar	7 692	7 550
Rearesultat försäljning av anläggningstillgångar	-	736
Övriga ej kassaflödespåverkande poster	-	-3
	<u>7 692</u>	<u>8 283</u>

	2018	2017
<i>Moderföretaget</i>		
Avskrivningar	6 310	6 090
Rearesultat försäljning av anläggningstillgångar	-	20
	<u>6 310</u>	<u>6 110</u>

**Transaktioner som inte medför betalningar**

	2018-12-31	2017-12-31
<i>Koncernen</i>		
Förvärv av tillgång genom finansiell lease	-	846

**Not 26 Koncernuppgifter**

Företaget är helägt dotterföretag till Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet org nr 222000-2949 med säte i Luleå.

*Inköp och försäljning inom koncernen*

Av moderföretagets totala inköp och försäljning mätt i kronor avser 1,9 (1,5) % av inköpen och 1,3 (3,6) % av försäljningen andra företag inom hela den företagsgrupp som företaget tillhör.

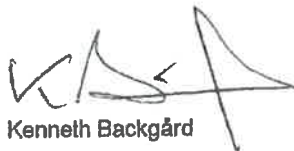
Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 566156-2058

Överkalix den 2019-03-21



Maria Stenberg  
Ordförande



Kenneth Backgård



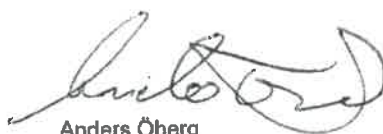
Agneta Granström



Kristina Zakrisson



Helena Ölund



Anders Öberg



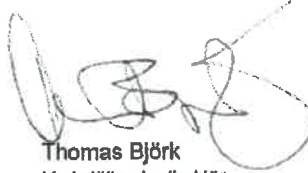
Lenita Ericson



Mikael Larsson



Jens Sundström



Thomas Björk  
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats 2019-04-26  
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB



Cönnny Erkhelkki  
Auktoriserad revisor





## Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Länstrafiken i Norrbotten AB, org.nr 556156-2058

---

### Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

#### *Uttalanden*

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Länstrafiken i Norrbotten AB för år 2018.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen och koncernredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets och koncernens finansiella ställning per den 31 december 2018 och av dessas finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

#### *Grund för uttalanden*

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

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

#### *Styrelsens och verkställande direktörens ansvar*

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

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

#### *Revisorns ansvar*

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

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: [www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar](http://www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar). Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

## Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

### Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Länstrafiken i Norrbotten AB för år 2018 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

### Grund för uttalanden

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

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

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

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

### Revisorns ansvar

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

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

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

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

Luleå den 26 april 2019

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB



Conny Erkheikki  
Auktoriserad revisor

www.pwc.se

*Rapport revision  
Länstrafiken, Serviceresor  
och Bussgods Norrbotten  
2018*

April 2019

**pwc**

 Ullmann



---

## Rapportering från PwC

### Inledning

I den här rapporten presenterar vi det **revisionsarbete** som vi har utfört tillsammans med er under året. Syftet är att ge er en bättre bild av revisionen och de iakttagelser som vi har gjort under arbetets gång.

### Revisionens syfte

Vårt uppdrag består av att avge en revisionsberättelse och att kontrollera den finansiella informationen. Vi vill också ge ett mervärde i form av förslag på förbättringar vad gäller processer och rutiner för ert bolag. Vår revisionsgranskning är baserad på risk\* och väsentlighet\*.

I revisionsuppdraget ingår att granska styrelsens och VDs förvaltning av bolaget vilket sker genom vår förvaltningsrevision.

---

**Conny Erkheikki**  
PwC | Auktoriserad revisor  
Direkt: +46 (0)10 2127105 | Mobil: +46 (0)70 3740336 | Fax: +46 (0)10 2137105  
Email: [conny.erkheikki@pwc.com](mailto:conny.erkheikki@pwc.com)  
PwC Sverige  
Box 59, 971 03 Luleå | Kungsgatan 5  
[www.pwc.com/se](http://www.pwc.com/se)

**Andreas Andersson**  
PwC | Granskningsledare  
Direkt: +46 (0)10 2127194 | Mobil: +46 (0)76 7710407 | Fax: +46 (0)10 2137194  
Email: [andreas.andersson@pwc.com](mailto:andreas.andersson@pwc.com)  
PwC Sverige  
Box 59, 971 03 Luleå | Kungsgatan 5  
[www.pwc.se](http://www.pwc.se)

---

## Några iakttagelser – förvaltning, intern kontroll & styrning

Område	Iakttagelse	Rekommendation
Allmänt	Från vår förvaltningsrevision är vår samlade bedömning att bolagen har förbättringspotential avseende ordning på finansiell rapportering, administration och en tillfredställande intern kontroll.	Utvärdera och uppdatera rutiner för finansiell rapportering och administration.



För Bussgods i Norrbotten har vi noterat följande:

Vid vår förvaltningsrevision vecka 40 2018 har vi tagit del av delårsbokslut för tertiäl två. Resultatutvecklingen i bolaget har varit negativ. Per den sista augusti 2018 uppvisar bolaget en förlust på cirka 7 mkr och ett förbrukat eget kapital. Vid tidpunkten för vår förvaltningsrevision finns ingen fullständig resultatanalys upprättad, vi bedömer det som viktigt att styrelsen löpande följer bolagets resultatutveckling och tillser så att det upprättas fullständiga resultatanalyser både mot budget och utfall föregående år.

Av den resultatanalys vi utfört vid revisionen under löpande år konstaterar vi att personalkostnaderna per tertiäl 2 ökat med cirka 0,3 Mkr snarare än minskat jämfört motsvarande period 2017 trots en neddragning med 8,25 heltidstjänster under 2017. Vidare har nettoomsättningen för samma period minskat med cirka 5,1 Mkr främst beroende på lägre fraktintäkter och ersättning från Länstrafiken avseende stationstjänster. Sammantaget innebär detta också att bolaget inte uppfyller punkt tre i ägardirektivet, god ekonomisk hushållning och kostnadstäckning.

Under våren 2019 har en stor analys genomförts av verksamheten i Bussgods, i syfte att kunna ta strategiska beslut avseende bolagets framtid.

Aktieböckerna i både Länstrafiken och Bussgods behöver ses över och uppdateras.

Ersättnings-  
skyldighet  
PwC

Under vår granskning har inget framkommit som vi bedömer kan föranleda ersättningskyldighet hos styrelse eller verkställande direktören.



*Ullan*





## Några iakttagelser – förvaltning, intern kontroll & styrning

Område	Iakttagelse	Rekommendation
Löpande bokföring	<p>Vår granskning visar att bolagens verifikationer uppfyller bokföringslagens krav. Vår bedömning är att bolagen har förbättrat rutinerna avseende löpande avstämningar under 2018. Det förekommer dock fortfarande mycket rättningsverifikat vid period- och årsbokslut.</p> <p>För Bussgods i Norrbotten har vi noterat följande:</p> <p>Vi konstaterar att det är otydlig ansvarsfördelning och uppföljning vad gäller löpande avstämningar av vissa balansposter där personal ute på stationer ska utföra avstämningarna.</p>	<p>Utvärdera och uppdatera rutiner för finansiell rapportering och administration samt att tillse så att löpande avstämningar utförs och eventuella differenser hanteras direkt.</p>



 Utman

## Några iakttagelser – förvaltning, intern kontroll & styrning

Område	Iakttagelse	Rekommendation	
Rutiner för försäljning, övriga inkomster och inbetalningar	<p>Vi har uppdaterat och stämt av befintliga intäktsrutiner med behörig personal. Vår sammanfattande bedömning är att bolagen har tillfredställande intern kontroll av externa transaktioner.</p> <p>För Bussgods i Norrbotten har vi gjort följande iakttagelse: Ett kontantstopp infördes per den 1 juni 2018 vilket innebar att frakter inte längre kan betalas kontant. Vi konstaterar att det på busstationerna i Gällivare, Haparanda, Kalix och Pajala även efter infört kontantstopp tagits emot kontant betalning för frakter. I flera fall har redovisning av kontanter gjorts sporadiskt och mot Länstrafikens kassaredovisning. De växelkassor som finns på stationerna är avsedda för biljettförsäljning åt Länstrafiken.</p>	Vår rekommendation är att hanteringen och utformningen av transaktioner avseende kassaredovisning ses över i Bussgods.	
Rutiner för inköp, utgifter och utbetalningar	<p>Vi har uppdaterat och stämt av befintliga inköps- och lönerutiner med behörig personal.</p> <p>Ett arbete har under våren 2019 slutförts hos företagen med bland annat nya förbättrade attestinstruktioner. Vi följer upp dessa kommande granskningsår.</p>	E/T.	
IT-miljö/säkerhet	Vår sammanfattande bedömning är att bolagen har tillfredställande intern kontroll.	E/T	
Försäkringsskydd	Utifrån vår granskning är vår bedömning är att bolagen har ett tillfredsställande försäkringsskydd.	E/T	

## Några iakttagelser – förvaltning, intern kontroll & styrning

Område	Iakttagelse	Rekommendation
Skatter och avgifter	Vår granskning av skatter och avgifter och avgifter har inte föranlett någon anmärkning.	E/T



Handwritten signature in blue ink, appearing to read "U/Pam".

Lekmannarevisorerna  
Länstrafiken i Norrbotten AB

För kännedom och beaktande:  
Styrelsen i Länstrafiken i Norrbotten AB

Till årsstämman i  
Länstrafiken i Norrbotten AB  
Org. nr 556156-2058

Till förbundsdirektionen i  
Kommunalförbundet Norrbottens läns  
kollektivtrafikmyndighet

### Granskningsrapport för år 2018

Lekmannarevisorerna har som uppdrag att granska om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt med tillräcklig intern kontroll.

Vi har granskat bolagets verksamhet under år 2018. Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen och god revisionssed i kommunal verksamhet. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning.

Årets granskning har framför allt fokuserat på följande områden:

- Bolagsstyrelsens styrning och kontroll
- Måluppfyllelse 2018
- Avtalshantering

Utifrån genomförd granskning så görs följande revisionella bedömningar:

**Att** bolagets verksamhet har bedrivits på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.

**Att** bolagets verksamhet i begränsad utsträckning har skötts på ett ändamålsenligt sätt.

**Att** bolagets interna kontroll i begränsad utsträckning har varit tillräcklig under år 2018.

Underlag för revisionell bedömning samt förslag till utvecklingsområden redovisas i bifogade dokument.

Överkalix, 2019-05-03



Anders Åknert



Kennerth Moberg

Av förbundsdirektionen i Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet utsedda lekmannarevisorer i Länstrafiken i Norrbotten AB.

---

#### Bilagor:

Granskningsredogörelse: "Grundläggande granskning: Länstrafiken i Norrbotten AB", april 2019, PwC  
Revisionsrapport: "Avtalshantering – Länstrafiken i Norrbotten AB m.fl.", maj 2019, PwC



www.pwc.se

# Granskningsredogörelse

Grundläggande granskning 2018:  
Länstrafiken Norrbotten AB

April 2019

*Robert Bergman*  
Revisionskonsult

**pwc**

*Ullan*

---

## ***Inledning***

### ***Bakgrund***

Lekmannarevisionen har med hänsyn till risk och väsentlighet bedömt det angeläget att genomföra en grundläggande granskning av bolaget.

Ansvar för att verkställa och driva bolagets verksamhet i enlighet med lagstiftning och ägardirektiv vilar på bolagsstyrelsen och VD.

### ***Syfte och kontrollområden***

Syftet med granskningen är att granska och pröva om bolagets verksamhet bedrivs på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt samt med tillräcklig intern kontroll.

Granskningens kontrollområden/kontrollmål redovisas på följande sida.

Revisionskriterier i granskningen utgörs främst av bolagsordning.

### ***Metod och avgränsning***

Granskningen har skett genom dokumentanalys samt vid behov intervjuer med företrädare för bolaget.

Kontrollområdena bedöms med hjälp av signalsystem: grön (tillräckligt), gul och röd (otillräckligt).

I tid avgränsas granskningen i huvudsak till år 2018. I övrigt se syfte och kontrollområden.



## Granskningsiakttagelser

Kontrollområde/kontrollmål		2018
1. Verksamhetsplan	a) Har styrelsen antagit en plan för sin verksamhet?	Grön
	b) Omfattar planen alla verksamheter?	Grön
	c) Är planen upprättad i enlighet med direktiv?	Grön
2. Budget	a) Har styrelsen antagit budget för sin verksamhet?	Grön
	b) Omfattar budget alla verksamheter?	Grön
	c) Är budget upprättad i enlighet med ägardirektiv?	Gul
3. Mål	a) Finns mål formulerade för bolagets verksamhet?	Grön
	b) Finns mål formulerade för bolagets ekonomi?	Grön
	c) Är målen uppföljningsbara (mätbara)?	Gul
4. Mätetal	a) Används mätetal för ekonomi, prestationer och kvalitet som styrinstrument?	Röd
	b) Används mätetal för ekonomi, prestationer och kvalitet vid rapportering?	Gul
5. Rapportering, redovisning och aktiva åtgärder	a) Har styrelsen upprättat instruktion om rapportering till styrelsen?	Röd
	b) Sker rapportering enligt direktiv?	-
	c) Omfattar rapporteringen alla verksamheter?	Grön
	d) Fokuserar rapporteringen på måluppfyllelse, resultat och effekter?	Gul
	e) Är styrelsens aktiva åtgärder tillräckliga för att nå fastställda resultat och måluppfyllelse?	Grön
6. Måluppfyllelse	a) När bolaget uppsatta mål för verksamhet?	-
	b) När bolaget uppsatta mål för ekonomi?	Grön
7. Återrapportering till ägaren	a) Lämnas rapporter till ägaren enligt utfärdade direktiv?	Grön
	b) Lämnar årsredovisning m.m tillräcklig information om måluppfyllelse och om bolaget tillgodosett fastställt kommunalt ändamål/kommunala befogenheter?	Gul

Grundläggande granskning Länsstrafiken Norrbotten AB  
PwC

april 2019  
3

 Ullman

## Avslutning

Kontrollområde	Revisionell bedömning	Kommentar
Ändamålsenlighet Baseras på kontrollmål 1c, 2c, 5a-b, 6a och 7a	Gul	Styrelsen kan delvis verifiera att bolagets verksamhet har bedrivits på ett ändamålsenligt sätt under år 2018
Ekonomiskt tillfredställande Baseras på kontrollmål 6b)	Grön	Styrelsen kan i rimlig grad verifiera att bolagets verksamhet har bedrivits på ett ur ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.
Intern kontroll Baseras på kontrollmål 1a-b, 2a-b, 3a-c, 4a-b, 5c-e och 7b	Gul	Styrelsen kan delvis verifiera att den interna kontrollen inom granskade områden har varit tillräcklig under år 2018
<b>Rekommendationer</b> <i>I syfte att utveckla verksamheten lämnas följande rekommendationer:</i> <ul style="list-style-type: none"><li>- Styrelsen säkerställer att rapportering sker i tillräcklig omfattning för att skapa förutsättningar för styrelsen att kunna beshuta om aktiva åtgärder, exempelvis vid signaler om bristande måltuppfyllelse.</li><li>- Styrelsen använder mått/mätetal som styrinstrument för ekonomi, kvalitet och prestationer. Redan befintliga mätetal kan med fördel kopplas samman med mål för verksamhet och ekonomi.</li><li>- Styrelsen vidtar aktiva åtgärder i syfte att bedriva bolagets verksamhet i enlighet med fastställda mål</li></ul>		



**Förslag till:**

**Arvoden för Länstrafikens förtroendevalda styrelseledamöter och lekmanarevisorer**

**Styrelseledamöter**

Enligt den fastställda förbundsordningen för myndigheten gäller Region Norrbottens arvodesreglemente

- Då kollektivtrafikmyndighetens AU är styrelse för Länstrafiken i Norrbotten AB utgår inget årsarvode eller dagsarvode från Länstrafiken till de ordinarie ledamöterna.
- Tjänstgörande ersättare erhåller 970 kr i sammanträdesarvode samt ersättning för förlorad arbetsförtjänst enligt intyg.
- Traktamenten, resetillägg och reseersättning utgår enligt reglemente till samtliga tjänstgörande ledamöter.

**Lekmanarevisorer**

- Dagarvode enligt Region Norrbotten 970 kr
- Ersättning för förlorad arbetsförtjänst enligt intyg
- Årsarvode oförändrat 4 600 kr
- Traktamenten, resetillägg och reseersättning enligt reglemente till samtliga tjänstgörande ledamöter
- Tjänstgörande ersättare erhåller dagarvode enligt Region Norrbotten med 970 kr samt ersättning för förlorad arbetsförtjänst enligt intyg. Inget årsarvode utgår.



# Ägardirektiv för Länstrafiken i Norrbotten AB

För den verksamhet som bedrivs i Länstrafiken i Norrbotten AB gäller detta särskilda ägardirektiv. Ägaren, kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet, har i detta ägardirektiv tydliggjort sina intentioner avseende inriktningen av bolagets verksamhet utöver vad som framgår av gällande bolagsordning och aktiebolagslag. Direktivet gäller i första hand för tiden intill nästa årsstämma men omfattar även bolagets verksamhet på längre sikt.

## Verksamhetens mål

Målsättningarna med den regionala kollektivtrafiken är att inom angivna ekonomiska ramar

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

## Verksamhetens inriktning

Bolaget ska, efter överlämnande av befogenhet från ägaren, ingå avtal om allmän trafik med undantag av sjötrafik, upphandla och samordna tjänster avseende persontransporter enligt lagen (1997:736) om färdtjänst eller lagen (1997:735) om riksfärdtjänst i de kommuner som överlåtit sina uppgifter till kollektivtrafikmyndigheten, och på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten ansvara för drift av beställningscentral.

Bolaget ska bidra till den regionala utvecklingen genom en effektiv kollektivtrafik anpassad till behoven hos länets medborgare och näringsliv.

Bolagets arbete ska bedrivas i linje med regionala utvecklingsstrategin för hållbar framtid i Norrbotten 2020 och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Bolaget ska tillsammans med ägaren arbeta med anpassning till de konsekvenser som lagen (2010:1065) om kollektivtrafik medför.

## Ekonomiska och finansiella mål

Bolaget ska ha en god finansiell stabilitet.

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

### **Ägarens insyn och information**

Ägarens direktion utövar insyn och tillsyn över bolaget.

Bolaget ska löpande hålla ägaren väl informerad om sin verksamhet. Bolaget ska via tertialrapporter (per april och augusti) skriftligt till ägaren inkomma med en verksamhetsuppföljning utifrån gällande ägardirektiv.

I tertialrapport ska ingå:

- Verksamhetsplan med ekonomisk helårsprognos
- Uppföljning av verksamhetens mål och inriktning

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

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

Utöver tertialrapport och årsredovisning ska protokoll från årsstämma sändas skriftligt till ägaren. Protokoll från styrelsesammanträden ska finnas tillgängliga hos bolaget.

Bolaget ska samråda med ägaren innan planer och åtgärder vidtas som direkt eller indirekt kan påverka ägaren eller på annat sätt förutsätter ekonomiskt engagemang från ägarens sida.

Bolaget ska arbeta aktivt med att till ägaren kommunicera verksamhetens resultat och nytta.

Lekmannarevisorerna  
Länstrafiken i Norrbotten AB

För kännedom och beaktande:  
Styrelsen i Länstrafiken i Norrbotten AB

Till årsstämman i  
Länstrafiken i Norrbotten AB  
Org. nr 556156-2058

Till förbundsdirektionen i  
Kommunalförbundet Norrbottens läns  
kollektivtrafikmyndighet

### Granskningsrapport för år 2018

Lekmannarevisorerna har som uppdrag att granska om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt med tillräcklig intern kontroll.

Vi har granskat bolagets verksamhet under år 2018. Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen och god revisionssed i kommunal verksamhet. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning.

Årets granskning har framför allt fokuserat på följande områden:

- Bolagsstyrelsens styrning och kontroll
- Måluppfyllelse 2018
- Avtalshantering

Utifrån genomförd granskning så görs följande revisionella bedömningar:

**Att** bolagets verksamhet har bedrivits på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.

**Att** bolagets verksamhet i begränsad utsträckning har skötts på ett ändamålsenligt sätt.

**Att** bolagets interna kontroll i begränsad utsträckning har varit tillräcklig under år 2018.

Underlag för revisionell bedömning samt förslag till utvecklingsområden redovisas i bifogade dokument.

Överkalix, 2019-05-03



Anders Åknert



Kenneth Moberg

Av förbundsdirektionen i Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet utsedda lekmannarevisorer i Länstrafiken i Norrbotten AB.

---

#### Bilagor:

Granskningsredogörelse: "Grundläggande granskning: Länstrafiken i Norrbotten AB", april 2019, PwC  
Revisionsrapport: "Avtalshantering – Länstrafiken i Norrbotten AB m.fl.", maj 2019, PwC

[www.pwc.se](http://www.pwc.se)

# Granskningsredogörelse

Grundläggande granskning 2018:  
Länstrafiken Norrbotten AB

April 2019

**Robert Bergman**  
Revisionskonsult

**pwc**

# ***Inledning***

## ***Bakgrund***

Lekmannarevisionen har med hänsyn till risk och väsentlighet bedömt det angeläget att genomföra en grundläggande granskning av bolaget.

Ansvar för att verkställa och driva bolagets verksamhet i enlighet med lagstiftning och ägardirektiv vilar på bolagsstyrelsen och VD.

## ***Syfte och kontrollområden***

Syftet med granskningen är att granska och pröva om bolagets verksamhet bedrivs på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt samt med tillräcklig intern kontroll.

Granskningens kontrollområden/kontrollmål redovisas på följande sida.

Revisionskriterier i granskningen utgörs främst av bolagsordning.

## ***Metod och avgränsning***

Granskningen har skett genom dokumentanalys samt vid behov intervjuer med företrädare för bolaget.

Kontrollområdena bedöms med hjälp av signalsystem: grön (tillräckligt), gul och röd (otillräckligt).

I tid avgränsas granskningen i huvudsak till år 2018. I övrigt se syfte och kontrollområden.



# Granskningsiakttagelser

## Kontrollområde/kontrollmål

2018

1. Verksamhetsplan	a) Har styrelsen antagit en plan för sin verksamhet? b) Omfattar planen alla verksamheter? c) Är planen upprättad i enlighet med direktiv?	Grön Grön Grön
2. Budget	a) Har styrelsen antagit budget för sin verksamhet b) Omfattar budget alla verksamheter?	Grön Grön
3. Mål	c) Är budget upprättad i enlighet med ägardirektiv? a) Finns mål formulerade för bolagets verksamhet? b) Finns mål formulerade för bolagets ekonomi? c) Är målen uppföljningsbara (mätbara)	Gul Grön Grön Gul
4. Mätetal	a) Används mätetal för ekonomi, prestationer och kvalitet som styrinstrument? b) Används mätetal för ekonomi, prestationer och kvalitet vid rapportering?	Röd Gul
5. Rapportering, redovisning och aktiva åtgärder	a) Har styrelsen upprättat instruktion om rapportering till styrelsen? b) Sker rapportering enligt direktiv? c) Omfattar rapporteringen alla verksamheter? d) Fokuserar rapporteringen på målnuppfyllelse, resultat och effekter? e) Är styrelsens aktiva åtgärder tillräckliga för att nå fastställda resultat och målnuppfyllelse	Röd Gul -
6. Målnuppfyllelse	a) När bolaget uppsatta mål för verksamhet? b) När bolaget uppsatta mål för ekonomi?	Grön Gul
7. Återrapportering till ägaren	a) Lämnas rapporter till ägaren enligt utfärdade direktiv? b) Lämnar årsredovisning m.m tillräcklig information om målnuppfyllelse och om bolaget tillgodosett fastställt kommunalt ändamål/kommunala befogenheter?	Grön Grön Gul

april 2019  
3

Grundläggande granskning Norrbotten AB  
PwC

## Avslutning

Kontrollområde	Revisionell bedömning	Kommentar
Ändamålsenlighet Baseras på kontrollmål 1c, 2c, 5a-b, 6a och 7a	Gul	Styrelsen kan delvis verifiera att bolagets verksamhet har bedrivits på ett ändamålsenligt sätt under år 2018
Ekonomiskt tillfredställande Baseras på kontrollmål 6b)	Grön	Styrelsen kan i rimlig grad verifiera att bolagets verksamhet har bedrivits på ett ur ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.
Intern kontroll Baseras på kontrollmål 1a-b, 2a-b, 3a-c, 4a-b, 5c-e och 7b	Gul	Styrelsen kan delvis verifiera att den interna kontrollen inom granskade områden har varit tillräcklig under år 2018
<b>Rekommendationer</b>		
<p>I syfte att utveckla verksamheten lämnas följande rekommendationer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Styrelsen säkerställer att rapportering sker i tillräcklig omfattning för att skapa förutsättningar för styrelsen att kunna besluta om aktiva åtgärder, exempelvis vid signaler om bristande måttuppfyllelse.</li> <li>- Styrelsen använder mått/mätetal som styrinstrument för ekonomi, kvalitet och prestationer. Redan befintliga mätetal kan med fördel kopplas samman med mål för verksamhet och ekonomi.</li> <li>- Styrelsen vidtar aktiva åtgärder i syfte att bedriva bolagets verksamhet i enlighet med fastställda mål</li> </ul>		

Lekmannarevisorerna  
Bussgods i Norrbotten AB

För kännedom och beaktande:  
Styrelsen i Bussgods i Norrbotten AB

Till årsstämman i  
Bussgods i Norrbotten AB  
Org. nr 556256-4590

Till förbundsdirektionen i  
Kommunalförbundet Norrbottens läns  
kollektivtrafikmyndighet

### Granskningsrapport för år 2018

Lekmannarevisorerna har som uppdrag att granska om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt med tillräcklig intern kontroll.

Vi har granskat bolagets verksamhet under år 2018. Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen och god revisionssed i kommunal verksamhet. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning.

Årets granskning har framför allt fokuserat på följande områden:

- Bolagsstyrelsens styrning och kontroll
- Måluppfyllelse 2018
- Avtalshantering

Utifrån genomförd granskning så görs följande revisionella bedömningar:

**Att** bolagets verksamhet inte bedrivits på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.

**Att** bolagets verksamhet i begränsad utsträckning har skötts på ett ändamålsenligt sätt.

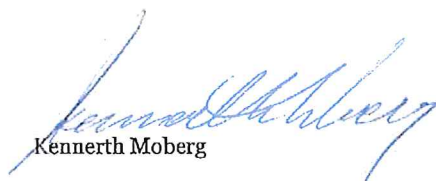
**Att** bolagets interna kontroll i begränsad utsträckning har varit tillräcklig under år 2018.

Underlag för revisionell bedömning samt förslag till utvecklingsområden redovisas i bifogade dokument.

Överkalix, 2019-05-03



Anders Åknert



Kennerth Moberg

Av förbundsdirektionen i Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet utsedda lekmannarevisorer i Bussgods i Norrbotten AB.

---

#### Bilagor:

Granskningsredogörelse: "Grundläggande granskning: Bussgods Norrbotten AB", april 2019, PwC  
Revisionsrapport: "Avtalshantering – Bussgods i Norrbotten m.fl.", maj 2019, PwC

[www.pwc.se](http://www.pwc.se)

# Granskningsredogörelse

Grundläggande granskning 2018:  
Bussgods Norrbotten AB

April 2019

*Robert Bergman*  
Revisionskonsult

**pwc**

# ***Inledning***

## ***Bakgrund***

Lekmannarevisionen har med hänsyn till risk och väsentlighet bedömt det angeläget att genomföra en grundläggande granskning av bolaget.

Ansvarat för att verkställa och driva bolagets verksamhet i enlighet med lagstiftning och ägardirektiv vilar på bolagsstyrelsen och VD.

## ***Syfte och kontrollområden***

Syftet med granskningen är att granska och pröva om bolagets verksamhet bedrivs på ett ändamålsenlighet och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt samt med tillräcklig intern kontroll.

Granskningens kontrollområden/kontrollmål redovisas på följande sida.

Revisionskriterier i granskningen utgörs främst av bolagsordning.

## ***Metod och avgränsning***

Granskningen har skett genom dokumentanalys samt vid behov intervjuer med företrädare för bolaget.

Kontrollområdena bedöms med hjälp av signalsystem: grön (tillräckligt), gul och röd (otillräckligt).

I tid avgränsas granskningen i huvudsak till år 2018. I övrigt se syfte och kontrollområden.

# Granskningsiakttagelser

## Kontrollområde/kontrollmål

2018

1. Verksamhetsplan	a) Har styrelsen antagit en plan för sin verksamhet? b) Omfattar planen alla verksamheter? c) Är planen upprättad i enlighet med direktiv?	Grön Grön Grön
2. Budget	a) Har styrelsen antagit budget för sin verksamhet b) Omfattar budget alla verksamheter? c) Är budget upprättad i enlighet med ägardirektiv?	Grön Grön Gul
3. Mål	a) Finns mål formulerade för bolagets verksamhet? b) Finns mål formulerade för bolagets ekonomi? c) Är målen uppföljningsbara (mätbara)	Grön Grön Gul
4. Mätetal	a) Används mätetal för ekonomi, prestationer och kvalitet som styrinstrument? b) Används mätetal för ekonomi, prestationer och kvalitet vid rapportering?	Röd Gul
5. Rapportering, redovisning och aktiva åtgärder	a) Har styrelsen upprättat instruktion om rapportering till styrelsen? b) Sker rapportering enligt direktiv? c) Omfattar rapporteringen alla verksamheter? d) Fokuserar rapporteringen på målpåfyllelse, resultat och effekter? e) Är styrelsens aktiva åtgärder tillräckliga för att nå fastställda resultat och målpåfyllelse	Röd Gul Röd -
6. Målpåfyllelse	a) När bolaget uppsatta mål för verksamhet? b) När bolaget uppsatta mål för ekonomi?	Grön Gul Röd -
7. Återrapportering till ägaren	a) Lämnas rapporter till ägaren enligt utfärdade direktiv? b) Lämnar årsredovisning m.m. tillräcklig information om målpåfyllelse och om bolaget tillgodosett fastställt kommunalt ändamål/kommunala befogenheter?	Röd Grön Gul

Grundläggande granskning Bussgods Norrbotten AB

PwC

april 2019

3

## Avslutning

Kontrollområde	Revisionell bedömning	Kommentar
<p>Ändamålsenlighet Baseras på kontrollmål 1c, 2c, 5a-b, 6a och 7a</p>	Gul	Styrelsen kan endast delvis verifiera att bolagets verksamhet har bedrivits på ett ändamålsenligt sätt under år 2018. Bedömningen baseras på bolagets målpåföljelse för ekonomi samt att budget inte är affärsmässig.
<p>Ekonomiskt tillfredställande Baseras på kontrollmål 6b)</p>	Röd	Styrelsen kan inte verifiera att bolagets verksamhet har bedrivits på ett ur ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Redovisat utfall för år 2018 är inte förenligt varken med ägardirektiv eller bolagsinterna mål/budget
<p>Intern kontroll Baseras på kontrollmål 1a-b, 2a-b, 3a-c, 4a-b, 5c-e och 7b</p>	Gul	Styrelsen kan delvis verifiera att den interna kontrollen inom granskade områden har varit tillräcklig under år 2018.
<p><b>Rekommendationer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Styrelsen utvecklar styrningen i form av mål och mätetal för verksamhet och ekonomi</li> <li>- Styrelsen säkerställer att rapportering sker i tillräcklig omfattning för att styrelsen ska kunna fatta beslut om aktiva åtgärder vid signaler om bristande målpåföljelse.</li> <li>- Styrelsen säkerställer att rapportering i form av årsredovisning innehåller information om målpåföljelse samt hur bolaget har tillgodosett sitt kommunala ändamål</li> </ul>		

**Lekmannarevisorerna  
Norrtåg AB**

För kännedom och beaktande:  
Styrelsen i Norrtåg AB

Till årsstämman i Norrtåg AB  
Org. nr 556758-3496

För kännedom till fullmäktige och  
kollektivtrafikmyndigheten i:  
Region Norrbotten,  
Region Västerbotten,  
Region Jämtland Härjedalen,  
Region Västernorrland

**Granskningsrapport för år 2018**

Lekmannarevisorerna har som uppgift att granska om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt om den interna kontrollen är tillräcklig.

Vi har granskat bolagets verksamhet under år 2018. Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen och god revisionsred i kommunal verksamhet. Granskningen har utgått från en bedömning av risk och väsentlighet.

Trafikverksamheten drabbades under första delen av 2018 av stora problem vad gäller förseningar och inställda turer. Bolaget har därefter analyserat problemen och vidtagit åtgärder.

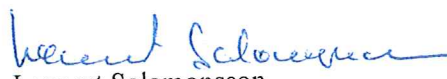
Vår granskning visar att bolagets verksamhet under år 2018 sammantaget har bedrivits på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt med tillräcklig intern kontroll.

Underlag för revisionell bedömning redovisas i bifogad granskningsredogörelse.

2019-03-29



Anders Åknert  
Region Norrbotten



Lennart Salomonsson  
Region Västerbotten



Finn Cromberger  
Region Jämtland Härjedalen



Mikael Gäfvert  
Region Västernorrland

**Bilaga:**

Granskningsredogörelse "Promemoria Lekmannarevision av Norrtåg AB verksamhetsåret 2018".



Lekmannarevisionen  
Serviceresor i Norr AB

För kännedom och beaktande:  
Styrelsen i Serviceresor i Norr AB

Till årsstämman i  
Serviceresor i Norr AB  
Org. nr 559042-0492

Till förbundsdirektionen i  
Kommunalförbundet Norrbottens läns  
kollektivtrafikmyndighet

### Granskningsrapport för år 2018

Lekmannarevisionen har som uppdrag att granska om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt med tillräcklig intern kontroll.

Jag har granskat bolagets verksamhet under år 2018. Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen och god revisionssed i kommunal verksamhet. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning.

Årets granskning har framför allt fokuserat på följande områden:

- Bolagsstyrelsens styrning och kontroll
- Måluppfyllelse 2018
- Avtalshantering

Utifrån genomförd granskning så görs följande revisionella bedömningar:

**Att** bolagets verksamhet har skötts på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.

**Att** bolagets verksamhet i begränsad utsträckning bedrivits på ett ändamålsenligt sätt.

**Att** bolagets interna kontroll i begränsad utsträckning har varit tillräcklig under år 2018.

Underlag för revisionell bedömning samt förslag till utvecklingsområden redovisas i bifogade dokument.

Överkalix, 2019-05-03



Anders Åknert

Av förbundsdirektionen i Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet utsedd lekmannarevisor i  
Serviceresor i Norr AB.

---

#### Bilaga:

Granskningsredogörelse: "Grundläggande granskning: Serviceresor i Norr AB", april 2019, PwC  
Revisionsrapport: "Avtalshantering – Serviceresor i Norr AB m.fl.", maj 2019, PwC

[www.pwc.se](http://www.pwc.se)

# Granskningsredogörelse

Grundläggande granskning 2018:  
Serviceresor i Norr AB

April 2019

*Robert Bergman*  
Revisionskonsult

**pwc**

---

# ***Inledning***

## ***Bakgrund***

Lekmannarevisionen har med hänsyn till risk och väsentlighet bedömt det angeläget att genomföra en grundläggande granskning av bolaget.

Ansvar för att verkställa och driva bolagets verksamhet i enlighet med lagstiftning och ägardirektiv vilar på bolagsstyrelsen och VD.

## ***Syfte och kontrollområden***

Syftet med granskningen är att granska och pröva om bolagets verksamhet bedrivs på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt samt med tillräcklig intern kontroll.

Granskningens kontrollområden/kontrollmål redovisas på följande sida.

Revisionskriterier i granskningen utgörs främst av bolagsordning.

## ***Metod och avgränsning***

Granskningen har skett genom dokumentanalys samt vid behov intervjuer med företrädare för bolaget.

Kontrollområdena bedöms med hjälp av signalsystem: grön (tillräckligt), gul och röd (otillräckligt).

I tid avgränsas granskningen i huvudsak till år 2018. I övrigt se syfte och kontrollområden.

# Granskningsiakttagelser

## Kontrollområde/kontrollmål

	2018
1. Verksamhetsplan	
a) Har styrelsen antagit en plan för sin verksamhet?	Grön
b) Omfattar planen alla verksamheter?	Grön
c) Är planen upprättad i enlighet med direktiv?	-
2. Budget	
a) Har styrelsen antagit budget för sin verksamhet	Grön
b) Omfattar budget alla verksamheter?	Grön
c) Är budget upprättad i enlighet med ägardirektiv?	-
3. Mål	
a) Finns mål formulerade för bolagets verksamhet?	Röd
b) Finns mål formulerade för bolagets ekonomi?	Grön
c) Är målen uppföljningsbara (mätbara)	Grön
4. Mätetal	
a) Används mätetal för ekonomi, prestationer och kvalitet som styrinstrument?	Röd
b) Används mätetal för ekonomi, prestationer och kvalitet vid rapportering?	Gul
a) Har styrelsen upprättat instruktion om rapportering till styrelsen?	Röd
b) Sker rapportering enligt direktiv?	-
c) Omfattar rapporteringen alla verksamheter?	Grön
d) Fokuserar rapporteringen på måluppfyllelse, resultat och effekter?	Gul
e) Är styrelsens aktiva åtgärder tillräckliga för att nå fastställda resultat och måluppfyllelse	Grön
6. Måluppfyllelse	
a) När bolaget uppsatta mål för verksamhet?	-
b) När bolaget uppsatta mål för ekonomi?	Grön
7. Återrapportering till ägaren	
a) Lämnas rapporter till ägaren enligt utfärdade direktiv?	-
b) Lämnar årsredovisning m.m tillräcklig information om måluppfyllelse och om bolaget tillgodosett fastställt kommunalt ändamål/kommunala befogenheter?	Röd

Grundläggande granskning Serviceresor i Norr AB

PwC

april 2019

3

## Revisionella bedömningar och rekommendationer

Kontrollområde	Bedömning	Kommentar
<b>Ändamålsenlighet</b> Baseras på kontrollmål 1c, 2c, 5a-b, 6a och 7a	Gul	Styrelsen kan endast i begränsad utsträckning verifiera att bolagets verksamhet har bedrivits på ett ändamålsenligt sätt under år 2018. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Direktiv hur bolagets verksamhetsplan och budget ska upprättas saknas.</li> <li>- Styrelsen har inte upprättat någon instruktion för rapportering till styrelsen.</li> <li>- Årsredovisningen lämnar inte tillräcklig information om måluppfyllelse eller hur kommunalt ändamål har tillgodosetts.</li> </ul>
<b>Ekonomiskt tillfredställande</b> Baseras på kontrollmål 6b)	Grön	Styrelsen kan i rimlig grad verifiera att bolagets verksamhet har bedrivits på ett ur ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Redovisat utfall för år 2018 bedöms vara förenligt bolagets budget.</li> </ul>
<b>Intern kontroll</b> Baseras på kontrollmål 1a-b, 2a-b, 3a-c, 4a-b, 5c-e och 7b	Gul	Styrelsen kan delvis verifiera att den interna kontrollen inom granskade områden har varit tillräcklig under år 2018. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Styrelsen har fastställt verksamhetsplan och budget 2018.</li> <li>- Mål saknas för bolagets verksamhet</li> <li>- Mätetal används i låg utsträckning som styrinstrument</li> <li>- Styrelsen får löpande information, dock är fokus i låg utsträckning på resultat och effekter.</li> </ul>
<b>Rekommendationer</b>		
I syfte att utveckla verksamheten lämnas följande rekommendationer:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Styrelsen begär vägledning/direktiv från ägarna hur verksamhetsplan och budget ska upprättas avseende omfattning och innehåll.</li> <li>- Styrelsen formulerar mål och mätetal för sin verksamhet. Målen kan med fördel formuleras utifrån bolagets verksamhetsplan.</li> <li>- Styrelsen säkerställer att återrapportering i tertialrapport och årsredovisning även innehåller redovisning av verksamhetens måluppfyllelse</li> </ul>		

Grundläggande granskning Serviceresor i Norr AB

PwC

april 2019

4

**Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet**  
Revisorerna

Fullmäktige i respektive medlemskommun  
Fullmäktige i Region Norrbotten

**Revisionsberättelse för år 2018**

Vi, av regionfullmäktige utsedda revisorer, har granskat den verksamhet som bedrivits i kommunalförbundet under året.

Förbundsdirektionen ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande mål, beslut och riktlinjer samt de föreskrifter som gäller för verksamheten. De ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll.

Revisorernas ansvar är att granska verksamhet, intern kontroll och räkenskaper samt att pröva om verksamheten bedrivits enligt de uppdrag och mål samt de föreskrifter som gäller för verksamheten. Vår granskning har utförts enligt kommunallagen, god revisionsred i kommunal verksamhet, förbundsordningen och revisionsreglementet. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och ansvarsprövning.

**Att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande.**

**Att förbundsdirektionen har bedrivit verksamheten på ett i allt väsentligt ändamålsenligt sätt.**

**Att förbundsdirektionens interna kontroll i allt väsentligt har varit tillräcklig.**

**Att förbundsdirektionen har bedrivit verksamheten delvis på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.**

Vi tillstyrker:

**Att förbundsdirektionen godkänner årsredovisning för år 2018**

**Att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för direktionen samt de enskilda ledamöterna i densamma.**

Luleå den 3 juni 2019

  
Anders Åknerth  
Ordförande

  
Agneta Heikki

  
Kennerth Moberg

**Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet**  
Revisorerma

**Bilagor:**

Till revisionsberättelsen hör nedanstående bilagor:

- Bilaga till revisionsberättelse år 2018
- Revisionsrapport och skrivelse: Granskning av årsredovisning 2018
- Revisionsrapport och skrivelse: Grundläggande granskning 2018
- Revisionsrapport och skrivelse: Avtalshantering
- Granskningsrapport: Länstrafiken i Norrbotten AB
- Granskningsrapport: Bussgodis i Norrbotten AB
- Granskningsrapport: Serviceresor i Norr AB
- Granskningsrapport: Norrtåg AB

*AdP*  
*w*  
*ok*

**Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet**  
Revisorerna/Lekmannarevisorerna

**SKRIVELSE**

Förbundsdirektionen  
Styrelsen i Länstrafiken  
Styrelsen i Bussgoods AB  
Styrelsen i Serviceresor i Norr

**Avtalshantering**

På uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet samt lekmannarevisorerna i Länstrafiken Norrbotten AB och Serviceresor i Norr AB har PwC genomfört en granskning av förbundets och bolagens avtalshantering.

Granskningen har inriktats mot följande områden;

Följsamhet till förbundsinterna riktlinjer

- Följsamhet till arkivlag
- Interna riktlinjer: beslutsorganisation
- Rutiner för registerhållning och bevakning av avtal

Utifrån genomförd granskning görs en sammantagen revisionell bedömning att:

- RKM kan i högre utsträckning än bolagen verifiera att verksamheten efterlever krav i arkivlagen. En brist inom RKM är att dokumenthanteringsplan inte i rimlig grad är känd/tillämpas av organisationen.
- Den interna kontrollen inom granskade områden är mer utvecklad inom RKM än inom bolagen. Bussgoods bedöms vara den organisation där det finns störst utvecklingspotential när det gäller att utveckla den interna kontrollen. Att bolagen har affärsrelationer med externa parter utan dokumenterade avtal ses som en väsentlig brist.

Resultat och underlag för gjorda bedömningar redovisas i bifogad rapport.

För att utveckla internkontrollarbetet bör följande rekommendationer prioriteras:

- Att förbundsdirektionen och respektive bolagsstyrelse säkerställer att verksamheten efterlever krav i arkivlagen.
- Att respektive bolagsstyrelse säkerställer att väsentliga affärsrelationer dokumenteras i avtal.
- Att förbundsdirektionen och respektive bolagsstyrelse prövar hur den interna kontrollen kan utvecklas inom området avtalshantering.

Luleå 2019-06-03



Anders Åknert  
revisionens ordförande



Agneta Heikki



Kennerth Moberg

**Bilaga:**

Revisionsrapport "Avtalshantering", maj 2019, PwC



## Revisionsrapport

### *Avtalshantering*

RKM, Länstrafiken, Bussgods  
och Serviceresor i Norr

*Susanna Huber  
Michaela Nyman*

*Maj 2019*

**pwc**

## ***Innehåll***

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>2</b>
<b>1. Inledning</b> .....	<b>3</b>
1.1. Bakgrund .....	3
1.2. Syfte och kontrollområden .....	3
1.3. Revisionskriterier .....	3
1.4. Metod.....	3
1.5. Avgränsning.....	4
<b>2. Iakttagelser och bedömningar</b> .....	<b>5</b>
2.1. Interna riktlinjer: fokus på beslutsorganisation .....	5
2.2. Följsamhet till interna riktlinjer: beslutsorganisation.....	6
2.3. Följsamhet till arkivlag.....	7
2.4. Rutin för registerhållning av avtal.....	9
2.5. Rutin för bevakning av avtal .....	10
<b>3. Avslutning</b> .....	<b>12</b>
3.1. Sammanfattande revisionell bedömning .....	12
3.2. Rekommendationer.....	12

2019-05-14

***Per Stålberg***  
Uppdragsledare

***Susanna Huber***  
Projektledare

## *Sammanfattning*

På uppdrag av revisorerna i Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet samt lekman-revisorerna i Länstrafiken Norrbotten AB, Bussgods Norrbotten AB och Serviceresor i Norr AB har PwC genomfört en granskning av förbundets och bolagens avtalshantering. Granskningen har inriktats mot följande områden;

- Följsamhet till förbundsinterna riktlinjer
- Följsamhet till arkivlag
- Interna riktlinjer: beslutsorganisation
- Rutiner för registerhållning och bevakning av avtal

Utifrån genomförd granskning görs en sammantagen revisionell bedömning att:

- RKM kan i högre utsträckning än bolagen verifiera att verksamheten efterlever krav i arkivlagen. En brist inom RKM är att dokumenthanteringsplan inte i rimlig grad är känd/tillämpas av organisationen.
- Den interna kontrollen inom granskade områden är mer utvecklad inom RKM än inom bolagen. Bussgods bedöms vara den organisation där det finns störst utvecklingspotential när det gäller att utveckla den interna kontrollen. Att bolagen har affärsrelationer med externa parter utan dokumenterade avtal ses som en väsentlig brist.

Resultat och underlag för gjorda bedömningar redovisas i följande avsnitt.

För att utveckla internkontrollarbetet bör följande rekommendationer prioriteras:

- Att förbundsdirektionen och respektive bolagsstyrelse säkerställer att verksamheten efterlever krav i arkivlagen.
- Att respektive bolagsstyrelse säkerställer att väsentliga affärsrelationer dokumenteras i avtal.
- Att förbundsdirektionen och respektive bolagsstyrelse prövar hur den interna kontrollen kan utvecklas inom området avtalshantering.

# 1. Inledning

## 1.1. Bakgrund

Revisorer i kommunalförbundet RKM samt lekmannarevisorer i aktiebolagen Länstrafiken, Bussgods och Serviceresor har med hänsyn till risk och väsentlighet bedömt det angeläget att göra en granskning inom området avtalshantering.

RKM och dess bolag införskaffar och tillhandahåller varor och tjänster till betydande värden varje år. I rollen som inköpare och/eller leverantör sluter RKM och bolagen olika former av avtal och överenskommelser. Bristande rutiner inom området kan medföra ett flertal risker, exempelvis: verksamheten bedrivs inte på avsett sätt, ekonomiska förluster eller minskat förtroende för myndigheten och dess bolag.

Revisionsobjekt i granskningen är förbundsdirektionen i RKM i sin roll som förbundsstyrelse, Länstrafiken i Norrbotten AB, Bussgods i Norrbotten AB samt Serviceresor i Norr AB.

## 1.2. Syfte och kontrollområden

Revisorernas/lekmannarevisorernas uppdrag regleras i kommunallagen kapitel 12 respektive aktiebolagslagen kapitel 10. Syftet med granskningen är att granska och pröva om förbundets och bolagens avtalshantering sker på ett ändamålsenligt sätt och med tillräcklig intern kontroll.

Granskningen omfattar följande kontrollområden:

### Ändamålsenlighet

- Följsamhet till förbundsinterna riktlinjer
- Följsamhet till arkivlag

### Intern kontroll

- Interna riktlinjer: beslutsorganisation
- Rutiner för registerhållning och bevakning av avtal

## 1.3. Revisionskriterier

- Kommunallagen kap 6:1, 6:6
- Aktiebolagslagen kap 8:4
- Arkivlagen § 5-6
- Interna styrdokument som rör granskningsområdet

## 1.4. Metod

- Stickprovskontroll: stora intäkts- och utgiftsposter har identifierats i respektive granskningsobjekts resultatredovisning. Utifrån dessa poster har ett urval av avtal valts ut och granskats i syfte att verifiera att väsentliga kostnader och intäkter har reglerats i avtal.

- Dokumentanalys
- Kompletterande intervjuer/dialog med:
  - myndighetschef RKM
  - respektive bolags VD
  - kontorschef, ekonomichef och administratör Länstrafiken
  - chef och administratör Bussgods

Revisionell bedömning sker utifrån följande 4-gradiga skala: 1) Nej, otillräcklig, 2) Ja, i begränsad utsträckning, 3) Ja, till övervägande del, 4) Ja, tillräcklig.

### **1.5. Avgränsning**

Granskningen avgränsas i huvudsak till kalenderåret 2018. I övrigt se syfte och kontrollområden.

## 2. Iakttagelser och bedömningar

### 2.1. Interna riktlinjer: fokus på beslutsorganisation

Inom kommunalförbund regleras beslutsorganisation och ansvarsfördelning företrädesvis i reglemente och delegationsordning. Beslutsorganisation inom ett aktiebolag beskrivs dels i aktiebolagslagen kapitel 8 dels i bolagsinterna styrdokument i form av arbetsordning för styrelsen respektive VD-instruktion.

I detta avsnitt redogörs för hur beslutsorganisation och ansvar kopplat till avtal ser ut inom respektive granskningsobjekt.

#### 2.1.1. Iakttagelser

Granskning av förbundet RKM visar följande:

- Förbundsdirektionens uppdrag regleras i ett reglemente (2011-10-14). I reglementet noteras att *"Kollektivtrafikmyndigheten får, efter beslut av sin beslutande församling, överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag som myndigheten har inflytande över"*. Vidare åläggs direktionen, i reglementet, att upprätta en delegationsordning för myndigheten.
- Förbundsdirektionen har fastställt en delegationsordning 2013-03-13. Av delegationsordningen framgår följande:
  - förbundets arbetsutskott samt direktionens ordförande har befogenhet att upphandla samt teckna avtal,
  - direktionens ordförande kan teckna kollektivavtal, besluta om anställning samt underteckna avtal, förbindelser, andra handlingar och skrivelser som beslutats av direktionen eller arbetsutskottet,
  - myndighetsansvarig tjänsteperson kan ta beslut i anställningsärenden i samråd med direktionens ordförande samt underteckna avtal och andra rättshandlingar avseende löpande ärenden inom verksamhetsområdet.
- I övrigt kan det inte beläggas att förbundet utformat riktlinjer för avtalshantering.

I intervju med myndighetschef framkommer att ansvars- och arbetsfördelningen mellan förbundsdirektion, arbetsutskott och verksamhet upplevs vara tydlig och i rimlig grad dokumenterad.

Vid granskning av bolagen framkommer följande:

- Ägardirektiv har upprättats för Länstrafiken och Bussgods. I Länstrafikens ägardirektiv beskrivs verksamhetens inriktning övergripande och det framgår att bolaget, efter överlämnande av befogenhet från ägaren, ska ingå avtal om allmän trafik, upphandla och samordna tjänster avseende persontransporter mm. I Bussgods ägardirektiv omnämns inte hantering av avtal. För Serviceresor har ägardirektiv inte fastställts.

- Länstrafiken har upprättat en arbetsordning för styrelsen. Här beskrivs ansvars- och uppgiftsfördelning mellan styrelse, ordförande och VD, dock inte specifikt kopplat till avtalshantering.
- Inom Bussgods finns en arbetsordning för styrelsen samt en VD-instruktion. Här beskrivs kortfattat ansvars- och uppgiftsfördelning bl a vad gäller upphandlingar, upptagande av krediter, investeringar och underhåll. Beloppsgränser anges för när VD får fatta beslut och när beslutet måste fattas av styrelsen.
- För Serviceresor saknas arbetsordning och VD-instruktion.

I intervju med VD i berörda bolag framkommer att VDs ansvar och befogenheter gällande avtal bör förtydligas. VD upplever att det inom Länstrafiken och Serviceresor finns en tydlig arbetsgång gällande att upprätta och ingå avtal, medan det inom Bussgods finns ett behov av att detta tydliggörs. Vidare uppges att ambitionen för framtiden är att öka samordningen och skapa en tydligare styrning inom förbundskoncernen genom att ta fram gemensamma styrande dokument för beslutsbefogenheter, bland annat attestinstruktioner som har utarbetats under 2019.

### **2.1.2. Bedömning**

Vi bedömer att förekomsten av interna riktlinjer inom granskningsområdet *till övervägande del* är tillräcklig inom RKM. Bedömningen baseras på att beslutsorganisationen inom granskningsområdet i rimlig grad har reglerats i förbundets delegationsordning. Interna riktlinjer när det gäller avtalshantering saknas emellertid.

Vi bedömer att interna riktlinjer inom bolagen *i begränsad utsträckning* är tillräcklig. Ansvars- och arbetsfördelning mellan styrelse och VD regleras på övergripande nivå i lagstiftning. Aktiebolagslagen ger uttryck för att arbetsfördelning mellan styrelse/VD ska tydliggöras i interna styrdokument. Vår granskning visar att dessa interna styrdokument framför allt saknas inom Serviceresor.

## **2.2. Följsamhet till interna riktlinjer: beslutsorganisation**

I detta avsnitt granskas följsamhet till interna riktlinjer. Fokus riktas dels mot myndighetens/bolagens interna kontrollrutiner, dels mot vad som framkommit i genomförd stickprovskontroll. Stickprovskontrollen omfattar totalt 8 avtal och resultatet redovisas i bilaga.

### **2.2.1. Iakttagelser**

I förbundsdirektionens och bolagsstyrelsernas uppdrag ingår att säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig. Förbundsdirektionen har fastställt en internkontrollplan för perioden 2017-2018. Planen omfattar verksamhet som bedrivs i förvaltnings- och bolagsform. Granskning av planen visar att den inte inkluderar området beslutsorganisation.

Inom ramen för granskningen har en stickprovskontroll genomförts. Väsentliga intäkts- och utgiftsposter har identifierats i respektive revisionsobjekts resultatredovisning. Utifrån dessa poster har ett urval av avtal granskats i syfte att verifiera att väsentliga kostnader och intäkter har reglerats i avtal. Stickprovet omfattar avtal från RKM (2 st), Länstrafiken (4 st), Bussgods (3 st) och Serviceresor (1 st).

Vår stickprovskontroll visar följande:

- Granskade affärsrelationer har i flertalet fall (6 av 8) dokumenterats i avtal. Granskningen visar att ett par av Länstrafikens avtalsområden inte har dokumenterats.
- Samtliga avtal har undertecknats av behörig befattningsinnehavare. Avtalen som granskats har signerats av styrelseordförande, VD eller myndighetschef. I sammanhanget noteras att i 4 av 8 granskade avtal framgår inte titel på den som företrätt/undertecknat avtalet för bolagen/RKM.

### **2.2.2. Bedömning**

Vi bedömer att RKM och dess bolag till övervägande del tillämpar interna riktlinjer avseende avtal och beslutsorganisation. Bedömningen baseras framför allt på genomförd stickprovskontroll.

Ett utvecklingsområde som noteras i granskningen är att väsentliga överenskommelser med externa parter dokumenteras i avtal. Vi noterar även att RKM och bolagen – inom ramen för sitt internkontrollarbete – inte genomför kontroller avseende följsamhet till fastställd beslutsorganisation.

### **2.3. Följsamhet till arkivlag**

Enligt arkivlagen § 5-6 ska en arkivmyndighet, i detta fall kommunalförbundet och förbundsägda aktiebolagen, bland annat:

1. organisera arkivet på ett sådant sätt att rätten att ta del av allmänna handlingar underlättas,
2. upprätta dels en arkivbeskrivning som ger information om vilka slag av handlingar som kan finnas i myndighetens arkiv och hur arkivet är organiserat, dels en systematisk arkivförteckning,
3. avgränsa arkivet genom att fastställa vilka handlingar som skall vara arkivhandlingar,
4. verkställa föreskriven gallring.

En arkivbeskrivning ger översiktlig information om en myndighet, dess arkiv och arkivbildning, i syfte att underlätta användandet av arkivet. I en arkivförteckning förtecknas handlingar som ska bevaras. Inom myndigheten upprättas vanligtvis en dokumenthanteringsplan. Dokumenthanteringsplan är en förteckning över myndighetens allmänna handlingar och den innehåller anvisningar för hur handlingarna ska hanteras: om de ska bevaras eller gallras, hur de ska sorteras och förvaras, om de ska diarieföras etc.



Ansvar för att fullgöra krav i arkivlag vilar på förbundsdirektionen och respektive bolagsstyrelserna.

### 2.3.1. Iakttagelser

Av föregående avsnitt framgår att det finns en internkontrollplan för år 2017-2018. Granskningen visar att den inte omfattar området "följsamhet till arkivlag".

Vid granskning av RKM:s framkommer följande:

- I förbundsdirektionens reglemente tydliggörs att kollektivtrafikmyndigheten är en arkivmyndighet. RKM har upprättat en arkivbeskrivning och en dokumenthanteringsplan. Dokumenten har beslutats av direktionen 2014-12-10.
- Arkivbeskrivningen beskriver övergripande RKM:s arkivorganisation och arbetsuppgifter. Vi noterar särskilt att:
  - RKM förvarar två typer av arkiv: närarkiv och centralarkiv,
  - arkivansvarig uppges vara en namngiven person (före detta myndighetschef)
  - arkivbeskrivningen skall uppdateras av arkivansvarig minst en gång per år
  - dokumenthanteringsplanen skall ses över en gång per år
- Det kan inte verifieras att förbundet har upprättat en arkivförteckning.

Vid intervju framkommer att syftet med arkivbeskrivning och dokumenthanteringsplan från 2014 var att styrdokumentet skulle infatta förbundets samlade verksamhet, d.v.s. även den verksamhet som bedrivs i bolagsform.

RKM:s dokumenthanteringsplan redogör för hur olika typer av handlingar skall hanteras - om de ska diarieföras, var de ska bevaras (närarkiv/centralarkiv) och gallringsfrister. Genomförda intervjuer indikerar att innehållet i RKM:s dokumenthanteringsplan inte är känt inom förbundskoncernen. Flera intervjuade uppger sig inte vara bekanta med begreppen "när-" respektive "centralarkiv".

Granskning av de förbundsägda bolagen visar följande:

- Av Bussgods ägardirektiv framgår att bolaget ska fullgöra sina skyldigheter enligt arkivlagen och utifrån myndighetens fastställda arkivplan. Ägardirektiven för Länstrafiken omnämner inget arkivansvar. För serviceresor saknas som ovan nämnts ägardirektiv.
- Bolagen har inte upprättat arkivbeskrivning, arkivförteckning eller en samlad dokumenthanteringsplan.
- Inom Bussgods finns interna riktlinjer för arkivering. I riktlinjerna beskrivs hur länge vissa utvalda typer av handlingar skall bevaras innan gallring. Granskningen visar att tid för bevarande/gallring avviker från vad som anges i RKM:s dokumenthanteringsplan.

Vid intervjuer framkommer att det inte finns ett samlat ställe där avtal förvaras. Olika personer inom organisationen, som i sitt arbete handhar en viss typ av avtal, förvarar ofta dessa avtal i närarkiv hos sig (exempelvis i kassaskåp på det egna kontoret).

Granskningens visar att gallring bland avtal sker, men inte att RKM:s dokumenthanteringsplan är ledande i fråga om hur länge avtal ska bevaras innan de gallras. Flera intervjuade hos Länstrafiken uppger att avtal gallras när de blivit inaktuella. Representant för Bussgods uppger att rutinerna för gallring är otydliga. Det uppges att dokumenterade rutiner och ett systematiskt arbete med att gallra bland avtal saknas.

### 2.3.2. *Bedömning*

Vi bedömer att följsamheten till arkivlagen inom RKM i *begränsad utsträckning* är tillräcklig. Bedömningen baseras på att förbundet har upprättat en arkivbeskrivning och en dokumenthanteringsplan, men att arkivförteckning saknas. Vidare är tillämpningen av beslutad dokumenthanteringsplan bristfällig.

Vidare bedömer vi att följsamheten till arkivlagen inom förbundsägda bolag är *otillräcklig*. Detta utifrån att inget av bolagen har dokumenterat/formaliserat sitt arkivansvar utifrån gällande lagstiftning.

## 2.4. *Rutin för registerhållning av avtal*

### 2.4.1. *Iakttagelser*

Inom RKM och dess bolag används diarieföring som huvudsaklig metod för att föra register över handlingar. Ett diarium finns för respektive granskat organ. Det finns dock skillnader mellan objekten hur diariesystemet används i praktiken.

Administratör hos Länstrafiken har hand om diariehandlingar för RKM, Länstrafiken och Serviceresor. Vid intervjuer uppges att olika typer av avtal diarieförs, i huvudsak leverantörs- och trafikavtal. Ur systemet kan en avtalsförteckning tas fram.

Hos Bussgods finns en administratör som svarar för diarieföring. Vid intervjuer framgår att Bussgods avtal inte diarieförs, men läggs in i ärendehanteringssystemet. Även hos Bussgods har en avtalsförteckning kunnat tas fram inom ramen för granskningen, dock med hjälp från extern support.

Intervjuer indikerar att RKM:s dokumenthanteringsplan i låg utsträckning utgör stöd/vägledning i diarieföringen.

Granskning av RKM:s internkontrollplan 2017-2018 visar att planen inte innefattar kontrollområdet "registerhållning av avtal", exempelvis genom att genomföra kontroller att befintliga register är heltäckande.

Av föregående avsnitt framgår att revisionen genomfört en stickprovskontroll av avtal inom RKM och dess bolag. Stickprovskontrollen visar följande:

- 2 avtal har diarieförts (Länstrafiken, RKM)
- 3 avtal har inte diarieförts (Bussgods)
- 1 avtal (Länstrafiken) har upprättats före nuvarande digitala diariesystem infördes. Detta avtal förvaras enligt uppgift i pappersformat i pärm
- 1 avtal (RKM) är ett anställningsavtal, vilket enligt dokumenthanteringsplanen inte behöver diarieföras
- 2 avtal (Länstrafiken, Serviceresor) är inte dokumenterade och har således inte heller diarieförts

#### **2.4.2. Bedömning**

Vi bedömer att rutin för registerhållning av avtal *till övervägande del* är tillförlitlig när det gäller RKM, Länstrafiken och Serviceresor. Granskningen visar att dessa organ kan verifiera att de på olika sätt för register över de avtal som ingåtts med externa parter.

Vi bedömer att rutin för registerhållning av avtal inom Bussgods *i begränsad utsträckning* är tillförlitlig. Bedömningen baseras framför allt på att bolaget inte diarieför sina avtal men att det kan verifiera att ett register finns över bolagets samtliga avtal.

En brist är att inget av organen genomför kontroller för att säkerställa att registerhållningen omfattar samtliga gällande avtal.

### **2.5. Rutin för bevakning av avtal**

#### **2.5.1. Iakttagelser**

Granskning av RKM:s internkontrollplan 2017-2018 visar att planen innehåller området "uppföljning och kontroll av avtal". I tertialrapport 2/18 redovisas resultatet av utförd kontroll. Av redovisningen framgår att uppföljning/kontroll av avtal inte fungerar på ett tillfredsställande sätt, men att planer finns att utveckla området under år 2019. Rapporten har behandlats av förbundsdirektionen i oktober 2018.

Denna granskning kan inte styrka att det inom koncernen finns dokumenterade rutiner för att bevaka avtal och deras giltighetsperiod. Dock finns i viss mån praktiska rutiner/arbetssätt för detta.

Inom Länstrafiken finns olika praktiska arbetssätt som utarbetats för att bevaka när avtal löper ut. Vid intervjuer uppges att det i ärendehanteringssystemet finns en möjlighet att manuellt ställa in en påminnelse som via e-post varnar till utsedd person då ett avtal håller på att gå ut och måste förnyas. Denna rutin uppges fungera relativt väl inom RKM, Länstrafiken och Serviceresor.

Bussgods avtal finns enligt intervjuade både i pappersformat i pärmar och digitalt i ärendehanteringssystem. För att se när ett avtal löper ut krävs att någon går in och tittar i systemet eller på det fysiska avtalet. Inom Bussgods uppges att påminnelsefunktionen (se ovan) inte nyttjats så som det varit tänkt och varningar från systemet gällande avtal som löper ut har uteblivit.

Från stickprovskontrollen noterar vi att:

- Samtliga avtal anger datum för avtalets upprättande samt giltighetsperiod
- Ett avtal (RKMs konsultavtal) är tidsbegränsat
- Övriga avtal är av sådan art att de fortlöper fram tills dess att avtalen sägs upp, med en förlängningsperiod på 1-5 år. Inget av dessa avtal har, efter att giltighetsperioden löpt ut, omprövats eller skrivits under på nytt utan har förlängts automatiskt.

### 2.5.2. *Bedömning*

Vi bedömer att rutin för bevakning av avtal i *begränsad utsträckning* är tillförlitlig inom RKM och dess bolag. Bedömningen baseras på vad som framkommit dels i uppföljning av internkontrollplan 2017-2018 dels i genomförda intervjuer och stickprovskontroll.

Inget av granskningsobjekten kan verifiera att det finns systematiska och heltäckande rutiner för att bevaka när avtal löper ut.

### 3. Avslutning

#### 3.1. Sammanfattande revisionell bedömning

Revisionell bedömning sker utifrån följande 4-gradiga skala: 1) Nej, otillräcklig, 2) Ja, i begränsad utsträckning, 3) Ja, till övervägande del, 4) Ja, tillräcklig.

##### Kontrollområde: Ändamålsenlighet

Kontrollområde	RKM	Länstrafiken	Serviceresor	Bussgods
Följsamhet till interna riktlinjer: beslutsorganisation	3	3	3	3
Följsamhet till arkivlagen	2	1	1	1
Sammanfattande bedömning	3. Ja, till övervägande del	2. Ja, i begränsad utsträckning	2. Ja, i begränsad utsträckning	2. Ja i begränsad utsträckning
Kommentar	RKM kan högre utsträckning än bolagen verifiera att verksamheten efterlever krav i arkivlagen. En brist inom RKM är att dokumenthanteringsplan inte i rimlig grad är känd/tillämpas av organisationen.			

##### Kontrollområde: Intern kontroll

Kontrollområde	RKM	Länstrafiken	Serviceresor	Bussgods
Interna riktlinjer: beslutsorganisation	3	2	2	2
Rutiner för registerhållning	3	3	3	2
Rutiner för bevakning av avtal	2	2	2	2
Sammanfattande bedömning	3. Ja, till övervägande del	2. Ja, i begränsad utsträckning	2. Ja, i begränsad utsträckning	2. Ja i begränsad utsträckning
Kommentar	Den interna kontrollen inom granskade områden är mer utvecklad inom RKM än inom bolagen. Bussgods bedöms vara den organisation där det finns störst utvecklingspotential när det gäller att utveckla den interna kontrollen. Att bolagen har affärsrelationer med externa parter utan dokumenterade avtal ses som en väsentlig brist.			

#### 3.2. Rekommendationer

För att utveckla granskningsområdet bör följande rekommendationer prioriteras:

- Att förbundsdirektionen och respektive bolagsstyrelse säkerställer att verksamheten efterlever krav i arkivlagen.
- Att respektive bolagsstyrelse säkerställer att väsentliga affärsrelationer dokumenteras i avtal.
- Att förbundsdirektionen och respektive bolagsstyrelse prövar hur den interna kontrollen kan utvecklas inom området avtalshanterning.

## Bilaga Resultat stockprovskontroll

Avtal nummer	Revisionsobjekt	Avtal	Dokumenterat	Undertecknad av behörig	Daterat/förlängning	Aktuellt	Behandlats på nytt	Diariet
1	RKM	Konsultavtal	Ja	Vice ordf	2018-12-19, tidsbegränsat	Ja	Nej	Ja
2	RKM	Anställningsavtal färdtjänsthandläggare	Ja	Myndighetschef	2017-04-04, tills vidare	Ja	Nej	Behöver ej diarieföras
3a	LTN	Samverkansavtal med RN gällande sjukresor	Ja	VD	2008-12-17 förlängs löpande på 2 år	Ersatt, se 3b nedan	Ja	För gammalt, finns i pärm
3b		Samverkansavtal - förlängt	Ja	VD	2018-12-11 förlängs löpande på 1 år	Ja	-	Ja
4	LTN	Länsöverskridande trafik (Vbn)	Nej	-	-	-	-	-
5	LTN/SR	Ersättning av transporter	Nej	-	-	-	-	-
6	LTN/BG	Ersättning för skickat gods	Ja	VD	1985 förlängs löpande på 1 år	Ja	Nej	Nej
7	BG	Hysesavtal Luleå	Ja	VD	2005-12-21 förlängs löpande på 5 år	Ja	Nej	Nej
8	BG	Hysesavtal Arvidsjaur	Ja	Ordf	1997-01-22 förlängs löpande på 3 år	Ja	Nej	Nej

## Revisionsrapport

# Granskning av årsredovisning 2018

Kommunalförbundet  
Norrbottens läns  
Kollektivtrafikmyndighet

*Per Stålberg*  
Certifierad kommunal  
revisor

*Linn Quarnlöf*  
Revisionskonsult

*Maj 2019*

**pwc**

## **Innehåll**

<b>1.</b>	<b>Sammanfattning .....</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>3</b>
2.1.	Syfte och revisionsfrågor .....	3
2.2.	Revisionskriterier .....	4
<b>3.</b>	<b>Granskningsresultat .....</b>	<b>5</b>
3.1.	Verksamhetens utfall, finansiering och ekonomiska ställning .....	5
3.1.1.	Iakttagelser .....	5
3.1.2.	Revisionell bedömning .....	6
3.2.	God ekonomisk hushållning.....	6
3.2.1.	Iakttagelser .....	6
3.2.2.	Revisionell bedömning .....	6
3.3.	Rättvisande räkenskaper .....	7
3.3.1.	Iakttagelser .....	7
3.3.2.	Revisionell bedömning .....	7



## 1. *Sammanfattning*

På uppdrag av de förtroendevalda revisorerna har PwC granskat förbundets årsredovisning för perioden 2018-01-01—2018-12-31. Uppdraget är en obligatorisk del av revisionsplanen för år 2018.

Syftet med granskningen är att ge förbundets revisorer ett underlag för sin bedömning av om årsredovisningen är upprättad i enlighet med lagens krav och god redovisningssed samt om resultatet är förenligt med de mål direktionen beslutat om. Med utgångspunkt från ställda revisionsfrågor lämnas följande sammanfattande revisionella bedömning:

- Lämnar årsredovisningen upplysning om verksamhetens utfall, verksamhetens finansiering och ekonomiska ställning?

Vi bedömer att årsredovisningen endast delvis redogör för utfallet av verksamheten, verksamhetens finansiering och den ekonomiska ställningen. Rapportering och uppföljning av förbundets och bolagens samlade verksamhet liksom den ekonomiska analysen bör utvecklas.

- Är årsredovisningens resultat förenligt med de mål direktionen beslutat om avseende god ekonomisk hushållning?

Till följd av att det inte sker en systematisk utvärdering av verksamhetsmålen för år 2018 saknas tillräckliga underlag för att göra revisionell bedömning av måluppfyllelsen.

Det ekonomiska resultatet för år 2018 är delvis förenligt med fastställda mål. Bedömningen baseras på att verksamheten uppnått målen om intäktsökning och kostnadstäckningsgrad. Målet avseende minskad nettokostnad per personkilometer har inte uppnåtts.

Förbundsdirektionen bör tillse att årsredovisningen innehåller en systematisk utvärdering av samtliga fastställda mål och en samlad bedömning av måluppfyllelsen för verksamhet och ekonomi.

- Är räkenskaperna i allt väsentligt rättvisande?

Vi bedömer att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande och i stort upprättade i enlighet med god redovisningssed. Noter och tilläggsupplysningar till resultaträkningarna kan däremot utvecklas till nästa år.

## 2. Inledning

I lag om kommunal redovisning regleras externredovisningen för kommuner, landsting och kommunalförbund. I lagen finns bestämmelser om årsredovisningen. Vidare regleras den kommunala redovisningen av uttalanden från Rådet för kommunal redovisning och i tillämpliga delar av Redovisningsrådet och Bokföringsnämndens normering.

Revisionsobjekt är förbundsdirektionen som enligt kommunallagen är ansvarig för årsredovisningens upprättande.

### 2.1. Syfte och revisionsfrågor

Revisorerna har bl. a. till uppgift att pröva om räkenskaperna är rättvisande. Inom ramen för denna uppgift bedöms om årsredovisningen är upprättad i enlighet med lag om kommunal redovisning (kap 3 – 8). Vidare ska revisorerna enligt kommunallagen (12:2) avge en skriftlig bedömning av om resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de mål direktionen beslutat om. Bedömningen ska biläggas årsbokslutet. Detta sker inom ramen för upprättandet av revisionsberättelsen.

Granskningen, som sker utifrån ett väsentlighets- och riskperspektiv, ska besvara följande revisionsfrågor:

- Lämnar årsredovisningen upplysning om verksamhetens utfall, verksamhetens finansiering och ekonomiska ställning?
- Är årsredovisningens resultat förenligt med de mål direktionen beslutat om avseende god ekonomisk hushållning?
- Är räkenskaperna i allt väsentligt rättvisande?

Granskningen av årsredovisningen omfattar:

- förvaltningsberättelse (inkl. drift- och investeringsredovisning)
- resultaträkning
- kassaflödesanalys
- balansräkning
- sammanställd redovisning

Granskningen har utförts enligt god revisionssed för kommuner och landsting. Det innebär att granskningen planerats och genomförts ur ett väsentlighets- och riskperspektiv för att i rimlig grad kunna bedöma om årsredovisningen i allt väsentligt ger en rättvisande bild. Med rättvisande bild menas att årsredovisningen inte innehåller fel som påverkar resultat och ställning eller tilläggsupplysningar på ett sätt som kan leda till ett felaktigt beslutsfattande. Granskningen omfattar därför att bedöma ett urval av underlagen för den information som ingår i årsredovisningen. Då vår granskning av den anledningen inte varit fullständig utesluter den inte att andra än här framförda brister kan förekomma.

---

## **2.2. Revisionskriterier**

Granskningen av årsredovisningen innebär en bedömning av om rapporten följer:

- Kommunallagen (KL)
- Lag om kommunal redovisning (KRL)
- Rekommendationer från Rådet för kommunal redovisning (RKR)
- Direktionens beslutade mål om god ekonomisk hushållning

## 3. Granskningsresultat

### 3.1. Verksamhetens utfall, finansiering och ekonomiska ställning

#### 3.1.1. Iakttagelser

##### Utveckling av förbundets verksamhet

I förvaltningsberättelsen redovisas väsentliga händelser som inträffat under och delvis efter räkenskapsåret. Här framgår i viss omfattning även den förväntade utvecklingen. Förbundets ändamål, organisation, redovisning av internkontrollarbetet och plan för arbetsmiljöarbetet är andra exempel på vad som presenteras i årsredovisningen.

Vidare redovisas statistik rörande förbundets mål utifrån trafikförsörjningsprogrammet, beskrivning av förbundets samrådsarbete med externa parter, information kring olika pågående projekt och deltagande i event med mera.

Förvaltningsberättelsens beskrivning och analys av ekonomin för förbundet är begränsad och är i behov av utveckling.

##### Gemensam förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelsen ger en kortfattad beskrivning av vilka företag som ingår i förbundskoncernen.

Däremot omfattar inte förvaltningsberättelsen en beskrivning av den samlade koncernens verksamhet. Mycket av det som framgår i form av upplysningar om ekonomi och verksamhet är kopplat till förbundet och Länstrafikens verksamhet. Rapportering kring de övriga bolagen är begränsad.

Av kommunallagen framgår bland annat att direktionen, i sin uppsiktsplikt över sina hel- och delägda bolag, årligen ska säkerställa att bolagen har bedrivit sina verksamheter i enlighet med de kommunala ändamålen och inom sina kommunala befogenheter. Denna återrapportering sker lämpligast i förvaltningsberättelsen i förbundets årsredovisning. Denna redovisning saknas även i år.

##### Investeringsredovisning

Investeringsverksamheten i förbundet är begränsad och i år har inga investeringar genomförts. För ändamålet fanns 200 tkr avsatt 2018.

##### Driftredovisning

Fortsatt saknar årsredovisningen en driftsredovisning för förbundet, alltså hur utfallet förhåller sig till beslutad budget. Enligt bestämmelserna i den kommunala redovisningslagen ska denna redovisning framgå av förvaltningsberättelsen.

En driftsredovisning för koncernen redovisas. Av denna framgår att koncernens resultat blev 9,4 mnkr lägre än budgeterat kopplat till underskottet i Bussgods AB, ett underskott som täcks genom utökat driftbidrag från medlemmarna. Av förbundets årsredovisning framgår inte orsakerna till budgetavvikelsen.

### 3.1.2. *Revisionell bedömning*

Vi bedömer att årsredovisningen endast delvis redogör för utfallet av verksamheten, verksamhetens finansiering och den ekonomiska ställningen. Rapportering och uppföljning av förbundets och bolagens samlade verksamhet liksom den ekonomiska analysen bör utvecklas.

## 3.2. *God ekonomisk hushållning*

I kommunallagen framgår att kommuner, landsting och kommunalförbund i samband med budget ska anta mätbara mål för verksamhet och ekonomi. Dessa mål ska sedan årligen följas upp och utvärderas i årsredovisningen.

### 3.2.1. *Iakttagelser*

#### **Mål för verksamhet och ekonomi**

Förbundet antog 2011 i sitt regionala trafikförsörjningsprogram funktionsmål som utgår från regeringens övergripande transportpolitiska mål, att "säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". Målen redovisas även i förbundets budget och verksamhetsplan för 2018. Noterbart är att trafikförsörjningsplanen har reviderats i februari 2018, likväl återfinns de "gamla" målen från föregående trafikförsörjningsplan i budget och verksamhetsplan för 2019 som antogs i maj 2018.

I årsredovisning redovisas statistik utifrån funktionsmålen och utveckling över tid från 2013 och framåt. Avstämning av flertalet indikatorer görs och i vissa fall presenteras också jämförelsetal för andra regioner och rikssnitt. Av förvaltningsberättelsen framgår däremot i många fall inte de måltal som förbundet satt för de olika målen. En bedömning av respektive måls uppfyllelse och en samlad bedömning av måluppfyllelsen lämnas inte heller vilket är något som ska göras enligt bestämmelserna i kommunallagen.

Vidare är i princip samtliga mål kopplade till Länstrafikens verksamhet vilket förvisso är en stor del av, men inte hela förbundets verksamhet.

Av den presentation som görs går att utläsa att över ett längre perspektiv så har en positiv utveckling skett inom flera verksamhetsområden. Samtidigt kan konstateras att det delvis skett en viss tillbakagång i jämförelse med 2017.

Vad gäller ekonomi/effektivitet så redovisar Länstrafiken både en intäktsökning och en kostnadstäckningsgrad över femti procent, däremot ökar nettokostnaden per personkilometer i jämförelse med föregående år.

### 3.2.2. *Revisionell bedömning*

Till följd av att det inte sker en systematisk utvärdering av verksamhetsmålen för år 2018 saknas tillräckliga underlag för att göra revisionell bedömning av måluppfyllelsen.

Det ekonomiska resultatet för år 2018 är delvis förenligt med fastställda mål. Bedömningen baseras på att verksamheten uppnått målen om intäktsökning och kostnadstäckningsgrad. Målet avseende minskad nettokostnad per personkilometer har inte uppnåtts.

Förbundsdirektionen bör tillse att årsredovisningen innehåller en systematisk utvärdering av samtliga fastställda mål och en samlad bedömning av måluppfyllelsen för verksamhet och ekonomi.

### **3.3. Rättvisande räkenskaper**

#### **3.3.1. Iakttagelser**

##### **Resultaträkning**

Resultaträkningen redovisar i allt väsentligt samtliga förbundets intäkter och kostnader för året samt hur det egna kapitalet har förändrats under perioden. Jämförelse med föregående år lämnas för varje delpost.

Resultaträkningens uppställning överensstämmer med bestämmelserna i den kommunala redovisningslagen. Däremot så bör tilläggsupplysningar till resultaträkningen i form av noter utvecklas.

Årets resultat är positivt och uppgår till 51 tkr (-29 tkr) vilket uppfyller det budgeterade nollresultatet. I jämförelse med föregående år har en ökning av både verksamhetens intäkter och kostnader skett och det är kopplat till bidrag för och kostnader kopplat till Tågprojektet som förbundet bedriver sedan april 2018.

##### **Balansräkning**

Balansräkningen är i stort uppställd enligt KRL och omfattar tillräckliga noter. Vidare redovisar balansräkningen i allt väsentligt förbundets tillgångar och skulder per balansdagen och dessa har värderats och periodiserats enligt principerna i KRL. Balansomslutningen har minskat från 27,1 mnkr till 20,7 mnkr vilket hänger ihop periodisering kring årsskiftet av bidrag där förbundet fungerar som mellanhand.

##### **Kassaflödesanalys**

Kassaflödesanalysen är uppställd gällande rekommendation och omfattar tillräckliga tilläggsupplysningar. Överensstämmelse med övriga delar av årsredovisningen finns. Årets kassaflöde är positivt och uppgår till 0,3 mnkr (0,4 mnkr).

##### **Sammanställda räkenskaper**

De sammanställda räkenskaperna är i stort uppställda enligt redovisningslagen och omfattar tillräckliga noter. Konsolideringen innefattar samtliga de företag som enligt kraven i RKR:s rekommendation 8.2 Sammanställd redovisning ska ingå. Eliminering av koncerninternerna poster har utförts och det redovisade resultatet för koncernen uppgår till 69 tkr.

#### **3.3.2. Revisionell bedömning**

Vi bedömer att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande och upprättade i enlighet med god redovisningssed. Noter och tilläggsupplysningar till resultaträkningarna kan däremot utvecklas till nästa år.

2019-05-31

**Per Ståhlberg**

Projekt- och uppdragsledare

**Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet**  
Revisorerna

**SKRIVELSE**

Förbundsdirektionen

**Grundläggande granskning 2018**

På uppdrag av de förtroendevalda revisorerna har PwC genomfört grundläggande granskning av förbundets verkställande organ. Granskningen är en obligatorisk del av revisionsplanen för år 2018 och tar utgångspunkt från kommunallagens revisionskapitel.

Vår granskning visar följande:

- Förbundsdirektionens styrning och kontroll bedöms till övervägande del varit tillräcklig under år 2018 (intern kontroll)
- Redovisat resultat för år 2018 är i stort förenligt med de verksamhetsmål som beslutats av förbundsdirektionen. Här noteras att målen endast omfattar länstrafikbolagets ansvarsområden (ekonomiskt tillfredsställande)
- Redovisat resultat för år 2018 är delvis förenligt med fastställda mål. En brist är att det saknats ekonomiska mål som omfattar förbundets samlade verksamhet. (ändamålsenlighet)

Underlag för gjorda bedömningar framgår av bifogad rapport.

För framtiden lämnas följande rekommendationer:

- Förbundsdirektionen vidareutvecklar budget och verksamhetsplan. Fokus bör riktas mot områdena följsamhet till kommunallagen respektive harmonisering med reviderat trafikförsörjningsprogram.
- Förbundsdirektionen prövar hur dess målstyrning ska omfatta förbundets samlade verksamhet. Befintliga mål fokuserar på länstrafikbolagets ansvarsområden.

Luleå 2019-06-03



Anders Åknert  
revisionens ordförande



Agneta Heikki



Kennerth Moberg

**Bilaga:**

Revisionsrapport "Grundläggande granskning 2018", maj 2019, PwC

# Grundläggande granskning 2018

Kommunalförbundet Norrbottens läns  
kollektivtrafikmyndighet

*Bo Rehnberg, certifierad kommunal revisor*

Maj 2019



Revisionsrapport



# Innehållsförteckning

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>3</b>
1.1	Bakgrund	3
1.2	Syfte, kontrollområden och revisionskriterier	3
1.3	Metod och avgränsning	3
<b>2.</b>	<b>Iakttagelser och bedömningar</b>	<b>4</b>
2.1	Politisk styrning och kontroll	4
2.1.1	Iakttagelser	4
2.1.2	Bedömning	5
2.2	Måluppfyllelse för verksamheten	5
2.2.1	Iakttagelser	5
2.2.2	Bedömning	6
2.3	Måluppfyllelse för ekonomi och effektivitet	6
2.3.1	Iakttagelser	6
2.3.2	Bedömning	6
<b>3.</b>	<b>Avslutning</b>	<b>7</b>
3.1	Sammanfattande revisionell bedömning	7
3.2	Rekommendationer	7

# Sammanfattning

På uppdrag av förbundets revisorer har PwC genomfört årlig granskning av förbundets verkställande organ. Granskningen tar utgångspunkt från kommunallagens revisionskapitel.

Vår granskning visar följande:

- Förbundsledningens styrning och kontroll över tilldelade uppdrag har i stort varit tillräcklig under år 2018. Vissa brister har dock noterats i granskningen.
- Redovisat resultat för år 2018 är i stort förenligt med de verksamhetsmål som beslutats av förbundsledningen. Här noteras att målen endast omfattar länstrafikbolagets ansvarsområden
- Redovisat resultat för år 2018 är delvis förenligt med fastställda mål. En brist är att det saknats ekonomiska mål som omfattar förbundets samlade verksamhet.

Resultat och underlag för gjorda bedömningar redovisas i följande avsnitt.

För att utveckla ledningens förvaltning lämnas följande rekommendationer:

- Förbundsledningen vidareutvecklar budget och verksamhetsplan. Fokus bör riktas mot områdena följsamhet till kommunallagen respektive harmonisering med reviderat trafikförsörjningsprogram.
- Förbundsledningen prövar hur dess målstyrning ska omfatta förbundets samlade verksamhet. Befintliga mål fokuserar på länstrafikbolagets ansvarsområden.
- Förbundsledningen säkerställer att det årligen sker en systematisk och tydlig utvärdering av målluppfyllelse för verksamhet och ekonomi.

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

Av kommunallagen och god revisions sed följer att revisorerna årligen ska granska alla verkställande organ inom ett kommunalförbund.

I kommunalförbund ska det som beslutande församling finnas ett förbundsfullmäktige eller förbundsstyrelse. Den beslutande församlingen ska tillsätta en förbundsstyrelse. Om ett förbund är organiserat med en förbundsstyrelse, skall styrelsen också vara förbundsstyrelse. I styrelsens uppdrag ingår att förvalta och genomföra verksamheten i enlighet med förbundsmedlemmarnas/-styrelsens uppdrag. Som en följd av detta bör styrelsen bygga upp system och verktyg för ledning, styrning, uppföljning, kontroll och rapportering samt säkerställa att dessa verktyg tillämpas på avsett sätt.

Revisionsobjektet i denna granskning är förbundsstyrelsen i sin roll som förbundsstyrelse.

## 1.2 Syfte, kontrollområden och revisionskriterier

Revisorernas uppdrag regleras i kommunallagen kapitel 12. Syftet med granskningen är att granska och pröva om styrelsens förvaltning under år 2018 skett på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt med tillräcklig intern kontroll. Granskningen omfattar följande kontrollområden:

1. Politisk styrning och kontroll
2. Måluppfyllelse verksamhet
3. Måluppfyllelse ekonomi och effektivitet

Kontrollområde 1 bildar underlag för att pröva om den interna kontrollen varit tillräcklig. Övriga kontrollområdena nyttjas som underlag för att pröva om verksamheten bedrivits på ett ändamålsenligt (2) och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande (3) sätt.

Med revisionskriterier avses de bedömningsgrunder som bildar underlag för revisionell bedömning. I aktuell granskning används framför allt följande revisionskriterier:

- Kommunallagen 6:6, 9:2
- Följsamhet till styrelsens uppdrag i form av mål och budget
- Förbundsordning

## 1.3 Metod och avgränsning

Analys av för granskningen relevant dokumentation. I tid avgränsas granskningen till kalenderåret 2018. Övrig avgränsning: se bakgrund, syfte, kontrollområden och revisionskriterier.

## 2. Iakttagelser och bedömningar

### 2.1 Politisk styrning och kontroll

#### 2.1.1 Iakttagelser

Förbundsdirektionens uppdrag regleras dels i lagstiftning dels i förbundsinterna styrdokument (förbundsordning, reglemente m.m.). I sammanhanget noteras att stor del av förbundets verksamhet bedrivs i bolagsform.

Förbundsdirektionen har under 2018 haft 4 protokollförda sammanträden (79 ärenden).

Direktionen har under året fattat ett antal styrande beslut. Styrningen har framför allt kommit till uttryck i följande ärenden; *Trafikförsörjningsprogram 2018-2030* (feb) respektive *Budget- och verksamhetsplan 2019* (maj).

Trafikförsörjningsprogrammet är en revidering av ett tidigare program från år 2011. Granskningen visar att det bland annat skett en omarbetning av programmets mål. Mål finns inom följande områden/perspektiv:

- Resenären: 6 mål
- Tillgänglighet: 2 mål
- Miljö: 2 mål
- Ekonomi: 2 mål

Granskningen visar att programmets mål i hög grad är tidsatta och mätbara.

I maj 2019 har direktionen behandlat budget och verksamhetsplan för år 2019. Detta styrdokument ska enligt kommunallag och förbundsordning upprättas årligen av förbundsdirektionen. Vid granskning av dokumentet noteras följande:

- Budgetdokumentet innehåller mål från trafikförsörjningsprogram 2011. Dokumentet har inte anpassats till reviderat trafikförsörjningsprogram
- Budgetdokumentets utformning motsvarar inte de krav som ställs i kommunallagen (KL 11:6). Dokumentet saknar följande delar: resultatbudget, balansbudget och finansieringsbudget.

Förbundsdirektionens kontroll har framför allt kommit till uttryck i samband med behandling av delårsbokslut respektive årsredovisning. Här noteras att direktionen vid behandling av delårsbokslut T1 lämnat uppdrag till bolagsstyrelsen i Bussgods att redovisa analys och förslag till åtgärder för att nå en ekonomi i balans.

Under året har förbundsdirektionen vid varje möte fått information från verksamheten som bedrivs i förvaltnings- och bolagsform. Direktionen har även begärt och fått återkommande rapportering/redovisning från koncernens arbete med intern kontroll.

Granskning av årsredovisning 2018 visar att dokumentet innehåller en redovisning av mål som återfinns RKM:s verksamhetsplan 2018 samt trafikförsörjningsprogram

2011. Däremot saknas redovisning av mål och måluppfyllelse för trafikförsörjningsprogram som beslutats i början av 2018.

Vid föregående års revision noterades att direktionen inte fullgjort sina åtaganden när det gäller att utöva uppsikt över förbundets verksamhet som bedrivs i bolagsform. Årets granskning visar att det alljämt kvarstår brister inom området.

### 2.1.2 Bedömning

Förbundsdirektionens styrning och kontroll över tilldelade uppdrag bedöms i stort varit tillräcklig under året. Bedömningen baseras på följande:

- Direktionen kan i protokoll verifiera att den under året utövat övergripande styrning och kontroll över förbundets verksamhet och ekonomi.
- Direktionen kan inte verifiera att den fullt ut fullgjort sitt uppdrag i enlighet med krav i kommunallagen. Brister som har noterats rör utformning av budget samt uppsikt över förbundets verksamhet som bedrivs genom aktiebolag.

Ovan redovisade brister kan ses som framtida utvecklingsområden.

## 2.2 Måluppfyllelse för verksamheten

### 2.2.1 Iakttagelser

Styrningen av förbundets verksamhet sker framför allt genom följande styrdokument:

1. Regionalt trafikförsörjningsprogram
2. Budget och verksamhetsplan

Redovisning av verksamhetens måluppfyllelse sker främst genom årsredovisning. Granskning av årsredovisning 2018 visar följande:

Målområde	Indikator	Mätetal	Måluppfyllelse
Tillgänglighet	Kundnöjdhet	80 %	Nej, 72 %
	Tillgängliganpassade fordon	Ska öka	Ökning på 5 år
	Tillgängliganpassade hållplatser	Ska öka	Ingen utvärdering
Attraktivitet	Kundnöjdhet	Se kundnöjdhet	Se kundnöjdhet
	Antal påstigande	Öka 10-15 % på 5 år	+13 % på 5 år
	Marknadsandel	Ska öka	Ökning på 5 år
Miljö	Fordon förnybara bränslen	Ska öka	Ökning på 5 år
	Fordonens utsläpp	Ska minska	-12 % på 5 år

Av sammanställningen framgår målsatta mätetal och indikatorer. Årsredovisningen innehåller en mängd statistik som är hänförlig till fastställda indikatorer. En brist med årsredovisningen är att den inte på ett tydligt sätt utvärderar måluppfyllelse, varken för fastställda målområden eller för enskilda mätindikatorer.

I sammanhanget kan noteras att verksamhetsmålen enbart är hänförliga till Länstrafikbolagets ansvarsområden. Målstyrningen kan i detta avseende uppfattas som obalanserad.

### 2.2.2 Bedömning

Redovisat resultat för 2018 och utvecklingstrend inom perspektiven Attraktivitet respektive Miljö bedöms vara förenlig med de verksamhetsmål som beslutats av direktionen.

Till kommande år bör direktionen säkerställa att det sker en systematisk och tydlig utvärdering av samtliga verksamhetsmål.

## 2.3 Måluppfyllelse för ekonomi och effektivitet

### 2.3.1 Iakttagelser

Styrningen av förbundets ekonomi sker framför allt genom *budget och verksamhetsplan* respektive *trafikförsörjningsprogram*.

Redovisning av verksamhetens måluppfyllelse sker främst genom årsredovisning. Granskning av årsredovisning 2018 visar följande:

Målområde	Indikatorer	Måltal	Måluppfyllelse
Effektivitet	Intäktsutveckling	Öka	+16 % på fem år
	Kostnadstäckningsgrad	Öka till 50 %	25 % år 2018 (oviktat medel)
	Nettokostnad per km	Minska	-6 % på 5 år (oviktat medel)
Budget/VEP	Driftbudget 2018, förbund	Nollresultat	+51 tkr
	Resultatbudget 2018, koncern	Saknas	+69 tkr
	Investeringsbudget 2018, förbund	200 tkr	0 tkr

Av sammanställningen framgår att effektivitetsmålen är hänförliga till länstrafikbolaget. Värt att notera att inget av målen berör koncernens bussgodsvksamhet, trots att denna verksamhet under ett flertal år redovisat underskott.

I kommunallagen anges att kommunal verksamhet ska kännetecknas av god ekonomisk hushållning. Detta krav omfattar all kommunal verksamhet oavsett om den bedrivs i förvaltnings- eller bolagsform.



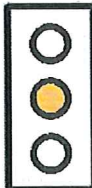
### 2.3.2 Bedömning

Redovisat resultat för år 2018 är delvis förenligt med fastställda mål för ekonomi och effektivitet. Bristande måluppfyllelse redovisas för indikatorn *kostnadstäckningsgrad*.

Till kommande mål bör direktionen pröva om mål för ekonomi och effektivitet ska innefatta förbundets samlade verksamhet.

## 3. Avslutning

### 3.1 Sammanfattande revisionell bedömning

Kontrollområde	Revisionell bedömning och revisionsbevis	
Intern kontroll	<b>Uppfyllt</b> Direktionen kan i stort verifiera att den utövat styrning och kontroll över tilldelade uppdrag. Vissa brister har noterats avseende följsamhet till kommunallagen.	
Ändamålsenlighet	<b>Uppfyllt</b> Redovisat resultat för år 2018 är i stort förenligt med fastställda verksamhetsmål. En brist är att verksamhetsmålen endast omfattar länstrafikbolagets ansvarsområden.	
Ekonomiskt tillfredsställande	<b>Delvis uppfyllt</b> Redovisat resultat är delvis förenligt med fastställda mål för ekonomi och effektivitet. Verksamheten har inte nått mål för kostnadstäckning. En brist är att ekonomimålen inte omfattar koncernens samlade verksamhet.	

### 3.2 Rekommendationer

För att utveckla direktionens förvaltning lämnas följande rekommendationer:

- Förbundsdirektionen vidareutvecklar budget och verksamhetsplan. Fokus bör riktas mot områdena följsamhet till kommunallagen respektive harmonisering med reviderat trafikförsörjningsprogram.
- Förbundsdirektionen prövar hur dess målstyrning ska omfatta förbundets samlade verksamhet. Befintliga mål fokuserar på länstrafikbolagets ansvarsområden.
- Förbundsdirektionen säkerställer att det årligen sker en systematisk och tydlig utvärdering av måluppfyllelse för verksamhet och ekonomi.

Maj 2019

**Per Stålborg**

\_\_\_\_\_  
Uppdragsledare

**Bo Rehnberg**

\_\_\_\_\_  
Projektledare

---

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029-6740) (PwC) på uppdrag av förbundets förtroendevalda revisorer. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.



**Bussgods i Norrbotten Aktiebolag**

Org nr 556256-4590

---

**Arsredovisning**

för räkenskapsåret 2018

Styrelsen och verkställande direktören avger följande årsredovisning.

Innehåll	Sida
- förvaltningsberättelse	2
- resultaträkning	6
- balansräkning	7
- noter	9

Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i kronor. Uppgifter inom parentes avser föregående år.



## Förvaltningsberättelse

### Verksamhetsinriktning

#### Inledning

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

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

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

#### Ägare

Bussgods i Norrbotten AB ägs sedan 2017-03-30 till 100 % av Länstrafiken i Norrbotten AB.

#### Styrelse

Styrelsen består av tre ledamöter från Länstrafiken i Norrbotten AB;

#### Ersättare:

Ordförande:	Maria Stenberg	Anders Öberg
Vice ordförande:	Lenita Ericson	Mikael Larsson
Ledamot:	Christer Bergdahl	Per-Arne Kerttu

#### Ändamål och uppdrag

Bussgods ska bedriva godstransporter i Norrbotten, med god ekonomisk hushållning, genom ett nät av busstationer och bussgodsombud. Verksamheten ska så långt det är möjligt bedrivas med transport i den allmänna kollektivtrafiken, på persontrafikens villkor.

### VD-skifte

Kenneth Johansson som varit VD i bolaget sedan 2013 slutade sin anställning i koncernen per 2018-12-31. Thomas Björk har från 2019-01-02 rekryterats som tillförordnad VD i bolaget. Hans förordnande går ut 2019-08-31.

### Bussgods organisation

Bussgods driver 14 busstationer som finns i varje kommun i Norrbotten i egen regi. I Luleå ligger huvudkontoret med ledningen och den administrativa avdelningen som består av ekonomi, sälj, marknad, IT samt transportledning och kundservice.

Tillgängligheten i glesbygden och på våra större orter är under utveckling och i Norrbotten har vi 38 godsombud.

### Personal

Bussgods i Norrbotten har en personalstyrka om 40 tillsvidareanställda, varav 13 kvinnor (32,5%) och 27 män (67,5%) fördelade på länets 14 bussgodsterminaler samt huvudkontor. Medelåldern ligger på 44 år.

### Kön- och åldersstatistik

	-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-	Totalt	Medelålder
Kvinnor	0	4	0	3	5	1	0	13	44
%	0	30,80%		23,10%	38,50%	7,70%		32,50%	
Män	0	7	3	3	12	2	0	27	44
%	0	25,90%	11,10%	11,10%	44,40%	7,40%		67,50%	
Totalt	0	11	3	6	17	3		40	44
%	0	27,50%	7,50%	15,00%	42,50%	7,50%	0		

### Ekonomi

Bussgods har under många år haft problem med att nå budgeterade resultat. Åtgärdsplaner har beslutats och genomförts utan att ge önskvärt resultat. Marknaden för frakter har förändrats mycket de senaste tio åren och konkurrensen har ökat mångdubbelt.

Årets negativa resultat på -9,4 mkr kommer att kräva kraftfulla åtgärder för att komma till rätta med. En kapitaltäckningsgaranti på 10,0 mkr har utställts av moderbolaget Länstrafiken i Norrbotten AB för 2019.

### Framtida inriktning

Styrelsen för Länstrafiken i Norrbotten AB (moderbolaget) beslutade den 29 januari 2019 att låta genomföra en omfattande analys av hela Bussgods verksamhet samt att pausa den pågående fusionsprocessen för att bilda ett nytt Bussgodsbolag tillsammans med Västerbotten och Västernorrland.

Orsaken till detta beslut är att Bussgods under en längre tid visat en negativ resultatutveckling, med minskade intäkter och ökade kostnader.

Analysen görs av PwC Corporate Finance och beräknas vara klar i slutet av april. Med analysen som underlag kan beslut tas om bolagets framtida inriktning.

### Flerårsjämförelse

Bolagets ekonomiska utveckling i sammandrag.

	<u>2018</u>	<u>2017</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2014</u>
Rörelsens intäkter (Tkr)	47 627	54 087	55 731	54 162	56 094
Fraktintäkter (Tkr)	42 480	44 950	47 219	46 153	47 969
Bet.transporter i linjetrafik (Tkr)	10 000	8 026	9 885	9 730	13 150
Antal anställda	40	42	49	48	43

### Förändring av eget kapital

	<u>Aktie- kapital</u>	<u>Reserv- fond</u>	<u>Balanserat resultat</u>	<u>Årets resultat</u>	<u>Totalt</u>
Belopp vid årets ingång	200 000	40 000	3 627	-	243 627
Resultatdisposition enligt årsstämman:					
Balanseras i ny räkning			-	-	-
Aktieägartillskott			9 436 270	-	9 436 270
Årets resultat				-9 436 270	-9 436 270
Belopp vid årets utgång	<u>200 000</u>	<u>40 000</u>	<u>9 439 897</u>	<u>-9 436 270</u>	<u>243 627</u>

### Villkorat aktieägartillskott

Aktieägarna har lämnat villkorat aktieägartillskott som uppgår till totalt 11 254 tkr (1 817 tkr).

### Förslag till vinstdisposition

Till årsstämman förfogande står följande vinstmedel:

Balanserade vinstmedel	9 439 897
Årets resultat	-9 436 270
	<hr/>
	<u>3 627</u>

kronor

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att

i ny räkning överförs	3 627
	<hr/>
	<u>3 627</u>

kronor

### Resultat och ställning

Resultatet av bolagets verksamhet samt den ekonomiska ställningen vid räkenskapsårets utgång framgår i övrigt av efterföljande resultaträkning och balansräkning med noter.



Bussgods i Norrbotten Aktiefbolag  
Årsredovisning för 2018

6(15)

<b>Resultaträkning</b>	<b>Not</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>Rörelsens intäkter m m</b>			
Nettoomsättning	2	47 552 819	53 910 679
Övriga rörelseintäkter		73 700	176 451
<b>Summa intäkter</b>		<u>47 626 519</u>	<u>54 087 130</u>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Externa kostnader	2, 3	-31 933 640	-30 148 721
Personalkostnader	4	-24 406 702	-23 285 708
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	5, 6, 7	-765 375	-721 421
Övriga rörelsekostnader		-	-279
<b>Summa rörelsens kostnader</b>		<u>-57 105 717</u>	<u>-54 156 129</u>
<b>Rörelseresultat</b>		-9 479 198	-68 999
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>			
Ränteintäkter		42 928	69 597
Räntekostnader		-	-598
<b>Summa resultat från finansiella investeringar</b>		<u>42 928</u>	<u>68 999</u>
<b>Årets förlust</b>		<u>-9 436 270</u>	<u>0</u>



Bussgods i Norrbotten Aktiebolag  
Årsredovisning för 2018

7(15)

<b>Balansräkning</b>	<b>Not</b>	<b>2018-12-31</b>	<b>2017-12-31</b>
<b>Tillgångar</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<u>Materiella anläggningstillgångar</u>			
Byggnader	5	67 403	106 085
Förbättringsutgifter på annans fastighet	6	1 826 124	2 109 626
Inventarier och fordon	7	1 242 839	1 399 548
		<hr/>	<hr/>
		3 136 366	3 615 259
		<hr/>	<hr/>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>3 136 366</b>	<b>3 615 259</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<u>Kortfristiga fordringar</u>			
Kundfordringar		6 217 773	4 621 141
Övriga kortfristiga fordringar		716 426	415 069
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	8	1 821 834	1 954 623
		<hr/>	<hr/>
		8 756 033	6 990 833
		<hr/>	<hr/>
<u>Kassa och bank</u>		1 843 436	4 689 315
		<hr/>	<hr/>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>10 599 469</b>	<b>11 680 148</b>
		<hr/>	<hr/>
<b>Summa tillgångar</b>		<b>13 735 835</b>	<b>15 295 407</b>

Bussgods i Norrbotten Aktiebolag  
 Årsredovisning för 2018

8(15)

Balansräkning	Not	2018-12-31	2017-12-31
<b>Skulder och eget kapital</b>			
<b>Eget kapital</b>	9		
<u>Bundet eget kapital</u>			
Aktiekapital		200 000	200 000
Reservfond		40 000	40 000
		<u>240 000</u>	<u>240 000</u>
<u>Fritt eget kapital</u>			
Balanserad vinst		9 439 897	3 627
Årets förlust		-9 436 270	-
		<u>3 627</u>	<u>3 627</u>
<b>Summa eget kapital</b>		<u>243 627</u>	<u>243 627</u>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Leverantörsskulder		2 495 567	2 333 799
Kortfristig skuld till koncernföretag		5 851 465	8 149 387
Övriga kortfristiga skulder		1 385 247	1 336 516
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	10	3 759 929	3 232 078
		<u>13 492 208</u>	<u>15 051 780</u>
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<u>13 492 208</u>	<u>15 051 780</u>
<b>Summa skulder och eget kapital</b>		<u>13 735 835</u>	<u>15 295 407</u>



## Noter

### Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

#### Värderingsprinciper

Fordringar har värderats till det lägsta av anskaffningsvärde och det belopp varmed de beräknas bli reglerade. Övriga tillgångar och skulder har värderats till anskaffningsvärde om annat ej anges.

Fordringar har värderats till det lägsta av anskaffningsvärde och det belopp varmed de beräknas bli reglerade. Övriga tillgångar och skulder har värderats till anskaffningsvärde om annat ej anges. } ?

#### Intäktsredovisning

Intäkter har tagits upp till verkligt värde av vad som erhållits eller kommer att erhållas och redovisas i den omfattning det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna kommer att tillgodogöras bolaget och intäkterna kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Ersättning i form av ränta eller utdelning redovisas som intäkt när det är sannolikt att företaget kommer att få de ekonomiska fördelar som är förknippade med transaktionen och när inkomsten kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Ränta redovisas som intäkt enligt den så kallade effektivräntemetoden. Utdelning redovisas som intäkt när företagens rätt till betalning är säkerställd.

#### Redovisningsprinciper för enskilda balansposter

##### Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar enligt plan och eventuella nedskrivningar.

Materiella anläggningstillgångar skrivs av systematiskt över tillgångens bedömda nyttjandeperiod.

Linjär avskrivningsmetod används för samtliga typer av materiella tillgångar. Följande avskrivningstider tillämpas:

Byggnader som används i rörelsen	15 år
Förbättringsutgifter på annans fastighet	10 år
Inventarier och fordon	5 år

##### Leasingavtal

Samtliga leasingavtal, oavsett om de är finansiella eller operationella, redovisas som hyresavtal (operationella leasingavtal). Leasingavgiften kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

#### **Finansiella instrument**

Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar andra finansiella fordringar, kundfordringar, leverantörsskulder, leasingskulder och låneskulder. Marknadsvärden på finansiella instrument beräknas utifrån aktuella marknadsnoteringar på balansdagen. För övriga finansiella instrument, i huvudsak kortfristiga lån och placeringar där marknadsvärden ej finns noterade, bedöms marknadsvärdet överensstämma med bokfört värde.

#### **Kundfordringar**

Kundfordringar redovisas som omsättningstillgångar till det belopp som förväntas bli inbetalt efter avdrag för individuellt bedömda osäkra kundfordringar.

#### **Låneskulder**

Låneskulder redovisas initialt till erhållet belopp efter avdrag för transaktionskostnader. Härigenom överensstämmer vid förfallotidpunkten det redovisade beloppet och det belopp som skall återbetalas.

Upphörande av redovisning av finansiella skulder sker först när skulderna har reglerats genom återbetalning eller att dessa efterskänkts.

Alla transaktioner redovisas på likviddagen.

#### **Nyckeltalsdefinitioner**

##### **Nettoomsättning**

Rörelsens huvudintäkter, fakturerade kostnader, sidointäkter samt intäktskorrigeringar.

##### **Antal anställda**

Medelantal anställda under räkenskapsåret.

#### **Not 2 Inköp och försäljningar mellan koncernföretag**

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Av bolagets nettoomsättning avser försäljning till andra koncernföretag (%)	5	11
Av bolagets externa kostnader avser inköp från andra koncernföretag (%)	34	30

**Not 3      Operationella leasingavtal**

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Framtida minimileaseavgifter, som ska erläggas avseende icke uppsägningsbara leasingavtal (avseende inventarier och bil):		
Förfaller till betalning inom ett år	238 271	450 126
Förfaller till betalning senare än ett men inom 5 år	104 989	272 225
	<hr/>	<hr/>
	343 260	722 351
Under perioden kostnadsförda leasingavgifter och lokalhyror	4 381 128	4 221 397

I bolagets redovisning utgörs den operationella leasingen i allt väsentligt av hyrda lokaler samt leasing av inventarier och bilar för transportändamål.

Avtalen gällande leasing av inventarier samt transportbilar leasas på 3-5 år med möjlighet till utköp.

Totalt finns 14 stycken hyresavtal gällande lokaler, total hyreskostnad 2018 uppgår till 3 103 564 kr av dessa avtal är 1 avtal slutet på ett år med en hyreskostnad 2019 om 30 720 kr, 1 avtal som är slutna på 2 år med en hyreskostnad 2019 om 153 672 kr, 7 avtal som är slutna på 3 år med en hyreskostnad 2019 om 1 163 004 kr, 4 avtal som är slutna på 5 år med en hyreskostnad 2019 om 1 173 252 kr samt 1 avtal som är slutna på 10 år med en hyreskostnad 2019 om 451 248 kr. Storleken på de framtida hyreskostnaderna för lokalerna baseras främst på utvecklingen av konsumentprisindex.



Bussgods i Norrbotten Aktiebolag  
Årsredovisning för 2018

12(15)

**Not 4 Anställda och personalkostnader**

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>Medelantalet anställda</b>		
Kvinnor	13	14
Män	27	28
	—	—
<b>Totalt</b>	<u>40</u>	<u>42</u>

**Not 5 Byggnader**

	<u>2018-12-31</u>	<u>2017-12-31</u>
Ingående anskaffningsvärden	580 000	580 000
Årets förändringar	—	—
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	580 000	580 000
Ingående avskrivningar	-473 915	-435 233
Årets förändringar	—	—
-Avskrivningar	-38 682	-38 682
Utgående ackumulerade avskrivningar	-512 597	-473 915
Utgående restvärde enligt plan	<u>67 403</u>	<u>106 085</u>

**Not 6 Förbättringsutgifter på annans fastighet**

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Ingående anskaffningsvärden	2 834 803	2 834 803
Årets förändringar		
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	2 834 803	2 834 803
Ingående avskrivningar	-725 177	-441 677
Årets förändringar		
-Avskrivningar	-283 502	-283 500
Utgående ackumulerade avskrivningar	-1 008 679	-725 177
Utgående restvärde enligt plan	<u>1 826 124</u>	<u>2 109 626</u>

**Not 7 Inventarier och fordon**

	<u>2018-12-31</u>	<u>2017-12-31</u>
Ingående anskaffningsvärden	7 975 461	7 173 112
Årets förändringar		
-Inköp	286 482	1 082 349
-Försäljningar och uttrangeringar	-310 000	-280 000
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	7 951 943	7 975 461
Ingående avskrivningar	-6 575 913	-6 349 344
Årets förändringar		
-Försäljningar och uttrangeringar	310 000	172 670
-Avskrivningar	-443 191	-399 239
Utgående ackumulerade avskrivningar	-6 709 104	-6 575 913
Utgående restvärde enligt plan	<u>1 242 839</u>	<u>1 399 548</u>

Bussgods i Norrbotten Aktiebolag  
Årsredovisning för 2018

14(15)

**Not 8 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter**

	<u>2018-12-31</u>	<u>2017-12-31</u>
Förutbetalda hyror	674 683	660 577
Upplupna fraktintäkter	561 876	912 518
Övriga poster	585 275	381 528
Summa	<u>1 821 834</u>	<u>1 954 623</u>

**Not 9 Aktiekapital**

Aktiekapitalet består av 200 st aktier med kvotvärde 1 000 kr.

**Not 10 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter**

	<u>2018-12-31</u>	<u>2017-12-31</u>
Upplupna semesterlöner	1 506 131	1 304 405
Upplupna sociala avgifter	941 296	850 261
Upplupen bonusersättning	80 000	60 000
Övriga poster	1 232 502	1 017 412
Summa	<u>3 759 929</u>	<u>3 232 078</u>

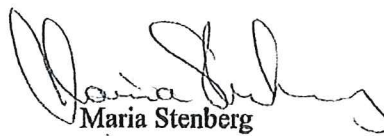



Resultat- och balansräkningen kommer att föreläggas årsstämman 2019-05-03 för fastställelse.

Luleå 2019-03-21

  
Tomas Björk  
Verkställande direktör

  
Christer Bergdahl

  
Maria Stenberg  
Ordförande

  
Lenita Ericson

Vår revisionsberättelse har lämnats 2019-04-26.

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

  
Conny Erkheikki  
Auktoriserad revisor



## Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Bussgods i Norrbotten Aktiebolag, org.nr 556256-4590

---

### Rapport om årsredovisningen

#### *Uttalanden*

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Bussgods i Norrbotten Aktiebolag för år 2018.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Bussgods i Norrbotten Aktiebolags finansiella ställning per den 31 december 2018 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för Bussgods i Norrbotten Aktiebolag.

#### *Grund för uttalanden*

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

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

#### *Styrelsens och verkställande direktörens ansvar*

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

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

#### *Revisorns ansvar*

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

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

### Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

#### *Uttalanden*

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Bussgods i Norrbotten Aktiebolag för år 2018 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.





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

### *Grund för uttalanden*

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

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

### *Styrelsens och verkställande direktörens ansvar*

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

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

### *Revisorns ansvar*

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

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

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

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

Luleå den 26 april 2019

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Conny Erkheikki  
Auktoriserad revisor



Styrelsen och verkställande direktören för

## Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

får härmed avge

# Årsredovisning och koncernredovisning

för räkenskapsåret 1 januari - 31 december 2018

<b>Innehåll:</b>	<b>Sida</b>
Förvaltningsberättelse	1
Eget kapital - koncernen	11
Eget kapital - moderbolaget	11
Resultaträkning - koncernen	12
Balansräkning - koncernen	13
Kassaflödesanalys - koncernen	15
Resultaträkning - moderbolaget	16
Balansräkning - moderbolaget	17
Kassaflödesanalys - moderföretaget	19
Noter	20
Underskrifter	35

## Förvaltningsberättelse

### Allmänt

Länstrafiken i Norrbotten AB är ett helägt dotterbolag till den Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) i Norrbotten. I uppdragsbeskrivningen från trafikförsörjningsprogrammet som beslutats av RKM verksamhetsåret 2012 ska Länstrafiken arbeta och ansvara för följande uppgifter.

- Sköter den operativa verksamheten på uppdrag av myndigheten
- Upphandlar och driver trafik
- Tecknar avtal
- Kostnadsberäknar och gör budget för trafiken
- För dialog med entreprenörer
- Tar fram statistik för resande, trafik kostnader, etc.
- Utvecklar marknadsföring och trafikinformation
- Verka för samordning av biljett och betalsystem

### Ekonomi

Från den 1 januari 2010 använder Länstrafiken en ny underskottsfinansieringsmodell som överenskommit gemensamt av dåvarande ägare. Modellen innebär att det årliga underskottet per linje inklusive en andel av Länstrafikens gemensamma kostnader ska täckas av den som är politiskt och ekonomiskt ansvarig för linjen. Det får till följd att det redovisade resultatet för bolaget varje år kommer att vara 0 kr (noll kr). Eftersom budgeten totalt sett också alltid visar ett nollresultat blir den totala avvikelserna på resultatet ointressant. Däremot är avvikelserna i delar av budgeten intressant och bör kommenteras. Årets budgetavvikelser består i huvudsak av nedanstående poster:

#### Intäkter (+ 16,3 mnkr)

- Lägre intäkter personbefordran, - 5,2 mnkr. I princip hela minskningen av intäkterna beror på "sommarsbiljetten" som staten finansierar via bidrag. En omfördelning av intäkter från de traditionella till nya inköpskanaler som app, webbshop och Quickomat märks tydligt.
- Lägre intäkter gods, i praktiken - 9,5 mnkr. Redovisning av hela budgeterade intäkter från Bussgods görs första gången detta år. Intäkter från Bussgods är - 9,4 mnkr lägre än förväntat. Detta år regleras underskottet i Bussgods genom aktieägartillskott som i sin helhet påverkar moderbolaget Länstrafiken. Lägre intäkter och betydligt högre kostnader är orsaken.
- Serviceresor, + 2,2 mnkr. Denna post påverkar i princip bara omsättningen och motsvarande belopp finns på kostnadssidan med avdrag för Länstrafikens anropsstyrda trafik (ca 1,8 mnkr).
- Statliga bidrag, + 7,9 mnkr. Projekt "Sommarsbiljetten", ett projekt där staten finansierar ungdomars resande under sommaren är orsaken. Beslut av regeringen i maj månad omöjliggjorde budgetering, totalt 8,3 mnkr.
- Underskottsbidrag, + 8,9 mnkr. Underskott i verksamheten ger en ökning av behovet av tillskott och en uppbokad totalfordran till de linjeansvariga regleras under våren 2019.
- Övriga intäkter, + 2,3 mnkr. Intäkter från Trafikverket för extra trafik till flygplatserna i Arvidsjaur och Gällivare p.g.a. konkursen för Next Jet.

#### Kostnader (- 16,3 mnkr)

- Något lägre linjetrafikkostnader, + 2,2 mnkr vilket motsvarar 0,75% i avvikelse.
- Busstationstjänster något högre än budget, - 0,7 mnkr.
- Anropsstyrd trafik, betydligt högre än budget, - 4,6 mnkr. Underskottet kommer från projektet "Flygbilen som finansieras av externa parter, 2,2 mnkr samt extra trafik för anslutning till

flygplatserna i Arvidsjaur och Gällivare, 2,4 mnkr på grund av Next Jet konkursen som finansieras av Trafikverket.

- Biljetter/maskiner något lägre , + 0,6 mnkr.
- Serviceresor, - 2,3 mnkr. Denna post påverkar i princip bara omsättningen och motsvarande belopp finns på intäktsidan med tillägg för Länstrafikens anropsstyrda trafik (ca 1,8 mnkr).
- Övriga rörelsekostnader något högre, - 0,6 mnkr.
- Något högre personalkostnader, - 0,9 mnkr.
- Något högre avskrivningskostnader, - 0,6 mnkr.
- Betydligt högre finansiella kostnader, - 9,4 mnkr. Bussgods resultat påverkar Länstrafiken i sin helhet genom aktieägarutskott (kostnadstäckningsgaranti).

Jämfört med budgetens totala omsättning är avvikelserna på underskottsfinansieringen - 1,8% (- 4,7%).

Underskottsbidraget från de linjeansvariga blev detta år totalt 160,1 mnkr jämfört med budget på 151,2 mnkr. Föregående år var bidraget 156,5 mnkr.

För 2019 har en kapitaltäckningsgaranti på 10,0 mnkr utställts för Bussgods i Norrbotten AB samt en kapitaltäckningsgaranti på 1,0 mnkr utställts för Serviceresor i Norr AB.

#### **VD-skifte**

Kenneth Johansson som varit VD i bolaget sedan 2013 slutade sin anställning i koncernen per 2018-12-31. Thomas Björk har från 2019-01-02 rekryterats som tillförordnad VD i bolaget. Hans förordnande går ut 2019-08-31.

#### **Intern kontroll**

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

Analys ska göras över 18 punkter varav sex har valts ut och analyserats i samband med detta bokslut. Övriga har analyserats vid årsbokslutet 2017 och delårsbokslut T1 2018 och T2 2018. Ny internkontrollplan 2019-2020 har antagits av Direktionen för RKM att gälla för hela koncernen.

Punkter för internkontroll som analyserats nu:

- Hur säkerställer vi att vi lever efter, och uppfyller, de krav och mål som direktion eller styrelse fattat?

- Målen är beskrivna i dokument som styr verksamheten, trafikförsörjningsprogram och ägardirektiv.
- Måluppfyllelse mäts och redovisas i förvaltningsberättelsen i årsboksluten och vid bokslut för T2.
- Budgetuppföljning görs löpande och mer detaljerat vid årsbokslut och tertialboksluten.

Väsentlighetsgraden uppskattas till en trea (Kännbart) och sannolikheten att det inträffar uppskattas till en tvåa.

- Hur säkerställer vi validitet och reliabilitet av information i våra IT-system?

- Framtagen statistik dubbelkontrolleras
- Rimlighetskontroller mot tidigare värden

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

- Hur hanterar vi stöldbegränsade tillgångar ( kontanter, bensinkort och inventarier etc.)?

- Kontanter hanteras endast i samband med biljettförsäljning på busstationerna. Dagskassor redovisas av busstationspersonalen till Länstrafikens administration genom fastställda rutiner för dagskasseredovisning.
- Kontanterna transporteras till banken av personal från Nokas.
- Bensinkort kan bara användas för inköp av bränsle. Kvitto med notering om person som tankat och fordon lämnas till Länstrafikens administration för avstämning mot faktura.
- Tankning av fordon noteras i körjournal som finns i respektive fordon.
- Stöldbegärliga inventarier registreras i anläggningsregistret oavsett inköpsvärde.

Väsentlighetsgraden uppskattas till en tvåa (Lindrigt) och sannolikheten att det inträffar uppskattas till en tvåa.

- Hur säkerställer vi att nyanställd personal lär sig processen kring den interna kontrollen?
  - Beskrivning av rutinen för internkontroll finns med i introduktionsprogrammet för nyanställda.
  - Information om internkontroller ges på personalmöten.

Väsentlighetsgraden uppskattas till en tvåa (Lindrigt) och sannolikheten att det inträffar uppskattas till en tvåa.

- Hur säkerställer vi mål och måluppfyllelse?
  - Målen är beskrivna i dokument som styr verksamheten, trafikförsörjningsprogram och ägardirektiv.
  - Budgeten följs löpande och i detalj vid tertial- och årsboksluten.
  - Uppföljning av nyckeltal görs vid tertial- och årsboksluten.

Väsentlighetsgraden uppskattas till en trea (Kännbart) och sannolikheten att det inträffar uppskattas till en tvåa.

- Hur säkerställer vi att personalen gör rätt saker till "rätt" kostnad (effektivitet)?
  - Attestreglementet säkerställer att kostnadsnivån ligger på som planerat.
  - Uppföljning av nyckeltal kontrollerar att verksamheten är på rätt kurs.
  - De årliga medarbetarsamtalen och lönesamtalen har uppföljning av personalens aktiviteter och hur detta förändras och utvecklas.
  - Delegation med ansvar och befogenheter ger möjlighet till en effektiv styrning av verksamheten.

Väsentlighetsgraden uppskattas till en trea (Kännbart) och sannolikheten att det inträffar uppskattas till en tvåa.

### **SAM - Systematiska arbetsmiljöarbetet**

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

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

Samrådsgruppen har träffats 2 gånger 2018. I januari 2019 har gruppen träffats första gången för att lägga upp arbetet detta år.

Ett arbete för att förbättra de negativa resultat som framkom i personalens hälsoundersökning som gjordes under våren/sommaren 2017 har genomförts under året. En rapport om föreslagna åtgärder har tagits fram och har resulterat i bl.a. att en stegtävling genomfördes. Uppföljning ska göras för att se eventuella effekter när nästa hälsokontroll görs under våren/sommaren 2019.

### **Biljettpriser**

Biljettpriserna höjdes med 2,5% 1 januari 2018.

### Trafik och marknad

Länstrafiken har i samarbete med kommunerna, landstinget och trafikföretagen successivt utvecklat den regionala och lokala kollektivtrafiken i länet. Den interregionala kollektivtrafiken har utvecklats i samverkan med Trafikverket, våra grannlän och grannländer. I nuläget upplever Länstrafiken att det finns en väl fungerande trafik som uppfyller de krav som kan ställas på kollektivtrafiken i Norrbotten. För att kollektivtrafiken skall ha framgång i framtiden krävs att medborgarnas behov och önskemål ständigt bevakas så att kollektivtrafiken utvecklas i enlighet vad som efterfrågas.

Under året har upphandling av fem stomlinjer och sju lokala linjer i Arvidsjaur, Överkalix, Gällivare och Luleå. En ny lokal linje i Luleå har upphandlats för att täcka upp behovet som uppstår i det nya bostadsområdet Hällbacken. Trafiken startar i juni/ augusti 2019.

Under året har upphandling av linje 45 Gällivare-Östersund, som löper ut i december 2019, påbörjats tillsammans med Region Jämtland/Härjedalen och Länstrafiken i Västerbotten.

Norrlandskustens avtal löper ut i december 2020 och även här har upphandlingsarbetet påbörjats tillsammans med Länstrafiken i Västerbotten..

Nya biljettmaskiner och EMV-terminaler installerades i ca 230 fordon i länet varav ca 200 enheter i Länstrafikens fordonsflotta under fjolåret. Under året har biljettmaskinerna utrustats med optiska läsare vilket möjliggör att validera mobilbiljetter köpta i Länstrafikens app. Under hösten kompletterades biljettappen med betalättet swish.

De installerade realtidssystemet som trafikerar stomlinjerna fungerar men löpande drift och underhåll har löpt under året. Fortfarande finns det en del problem och arbetet fortsätter under kommande år för att åtgärda dessa problem.

Quickomater, försäljningsmaskiner, har utrustats med prator på Sunderby sjukhus, Luleå tekniska universitet, Luleå och Piteå busstation samt Medborgarplatsen i Boden. Tillgänglighetsaspekten är uppfylld och delfinansiering av projektet är sökt och beviljad av Trafikverket med 50%.

Regeringen har för sommarlovet 2018 beslutat om ett statsbidrag för ungdomar från årskurs sex (6) till årskurs två (2) på gymnasieskolan. Norrbotten har ansökt om bidrag och beviljades 8,3 mnkr för ändamålet. Totalt har 124 160 resor utförts i länet under sommarperioden. 42,7% har rest på Länstrafikens upphandlade linjer, resterande på tätortskommunerna i länet.

### Statligt stöd för interregionalt resande

Tillsammans med länstrafikföretagen i Västernorrland, Jämtland, Västerbotten har Länstrafiken i Norrbotten förhandlat med Trafikverket om statligt stöd för interregionalt resande inom följande trafikområden.

- Samverkande system för interregional trafik för norra Sverige. Berör alla fyra län.
- Interregional expressbusstrafik utmed E 4 mellan Haparanda och Umeå. Berör Norrbotten och Västerbotten.
- Interregional trafik på väg E 45 mellan Gällivare och Östersund. Berör Norrbotten, Västerbotten och Jämtland.

För busslinjetrafiken på E4:an mellan Haparanda-Umeå finns ett avtal med Trafikverket om statens stöd till interregional trafik.

Nytt avtal avseende interregional busstrafik på sträckan Umeå-Luleå-Haparanda har tecknats för perioden 2015-06-16 - 2018-12-08. Förutsättningarna för Trafikverkets ekonomiska åtagande har förändrats i det nya avtalet vilket innebär att den statliga ersättningen minskar. I det nya avtalet ersätts årligen ett fast belopp beräknat utifrån nettokostnaden för två dubbelturer Umeå-Haparanda. Ersättningen delas mellan Norrbotten och Västerbotten varav Norrbotten erhåller 5,7 mnkr.

För det samverkande systemet fanns ett gemensamt avtal mellan Trafikverket och länstrafikföretagen i Västernorrland, Jämtland, Västerbotten och Norrbotten för perioden 2017-12-10—2019-12-15.

Statens ersättning till de fyra länstrafikföretagen uppgår till 35,4 mnkr per år, varav 9,9 mnkr tillfaller Länstrafiken i Norrbotten vilket är en minskning från föregående år med 3,2 mnkr.

För trafiken Gällivare – Östersund finns ett avtal mellan Trafikverket och länstrafikföretagen i Jämtland, Västerbotten och Norrbotten för perioden 2016-12-11—2019-12-15. Avtalet ger en total statlig ersättning på 6,8 mnkr varav Norrbotten erhåller 1,2 mnkr.

Fr o m 2019-12-16 kommer ett nytt avtal avseende de samverkande systemet att tecknas och då kommer även linje 45 Gällivare-Östersund att ingå i detta avtal.

Karven är en del av statens avtal med Norrtåg, som gäller till 2021-07-31. På uppdrag av Norrtåg utför Länstrafiken trafiken med buss istället för tåg på sträckan Kiruna-Narvik. Nettounderskottet på 2,26 mnkr finansieras av Trafikverket/Norrtåg.

### **Trafik över riksgränserna**

#### **Förbindelser med Finland**

Haparanda resecentra är en samlad knutpunkt för den svenska och finska kollektivtrafiken och främjar det kollektiva resandet mellan Sverige och Finland och hela Barentsområdet. Resecentret är beläget på den svenska sidan och i anslutning till den finska gränsen. All trafik är nu samlad på ett ställe vilket underlättar både godshantering och persontrafik. Över riksgränsen finns också lokal linjetrafik. Stadstrafiken i Torneå går med vissa turer över till Haparanda och stadstrafiken i Haparanda, den s.k. Ringlinjen går över till Torneå.

#### **Förbindelser med Norge**

Länstrafiken bedriver busslinjetrafik på sträckan Narvik - Kiruna genom linje 91. Trafiken bedrivs när anläggningarna har öppnat och anpassas till turistverksamhet under vårvinter och sommar. Trafiken styrs i övrigt av ankommande och avgående flyg på Kiruna flygplats. På uppdrag av Trafikverket/Norrtåg har även buss ersatt tåg under samma period.

### **Norrbottens Bussgods**

Under 2017 förvärvade Länstrafiken i Norrbotten AB aktierna i Bussgods i Norrbotten AB från Centrala Buss i Norrbotten AB. Detta innebär att Länstrafiken i Norrbotten AB äger samtliga aktier och är ensam ägare över bolaget.

### **Samarbete Länstrafiken – Region Norrbotten - kommunerna**

Samråd har genomförts med kommunerna och Region Norrbotten avseende trafikutbud, löpande drift, kommande trafikupphandlingar, aktuella projekt samt redovisning av trafikekonomi.

Under året har Länstrafiken även i år arbetat med skolkortsprojekt vars syfte är att ersätta dagens skolkort mot ett kort som gäller på all busstrafik i länet, både Länstrafikens upphandlade trafik samt tätortstrafik. Alla barn och ungdomar mellan sex och nitton år ska få tillgång till detta kort.

Samarbetet mellan Region Norrbotten, kommuner och Länstrafiken kan ytterligare fördjupas och förstärkas i syfte att lösa behoven av skoltransporter, färdtjänst, varuhemsändning etc. inom ramar som den offentliga ekonomin orkar bära. Båda parter har ekonomiska fördelar av ökat samarbete.

På stomlinjetrafik med en kostnadstäckning på under 20% ska risk- och konsekvensanalys alltid utföras inom följande områden; miljö, resenärens, tillgänglighet och ekonomi. Olönsam trafik med få resande kan upphöra.

### **Kollektivtrafikbarometern**

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

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

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

#### **Urval**

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

NKI (Nöjd kund index) för Länstrafiken Norrbottens kunder har minskat från 65% för 2017 till 61% för 2018.

Resultatet för NKI i Norrbotten visar att 51% av norrbottningarna i allmänhet ger kollektivtrafiken betyget 4-5 (54% 2017).

Resultatet för länets kollektivtrafik kunder (dvs inklusive stadstrafik, LLT) är 72% (70% 2017) och 58% (59% 2017) av norrbottningarna i allmänhet är nöjda.

Vi har idag en marknadsandel på 6% (6% 2017), dvs andelen resor med kollektiva färdmedel bland samtliga resor med motordrivna fordon. Marknadsandelen är högst i den yngsta åldersgruppen och klart lägre i övriga åldersgrupper. Marknadsandelen för hela länets kollektivtrafik är 10% (11% 2017). Andelen som regelbundet reste med kollektivtrafik i Norrbotten under 2018, det vill säga minst någon gång i månaden, uppgår till 15%. Kvinnor reser oftare med kollektivtrafik än vad män gör.

En något högre andel kunder är nöjda med sin senaste resa med kollektivtrafikbolaget jämfört med tidigare, andelen har ökat från 75% för 2017 till 80% för 2018. Andelen nöjda är högst bland personer i åldern 65-85 år och lägst i åldern 15-19 år.

Lojalitetsmättet NPS för kunder har minskat från 11% till -1% mellan 2017 och 2018 (dvs. andelen som skulle rekommendera bolaget till andra, minus andelen som inte skulle det). Resultatet för riket uppgår till -1%. Kvinnor har överlag ett något högre NPS än män, 1% jämfört med -6%.

#### **Marknadsföring**

Länstrafiken Norrbotten har under perioden genomfört ett antal kommunikationsaktiviteter med syftet att öka antal resenärer i kollektivtrafiken. Vi har bland annat använt oss av enheterna dagspress, tv-reklam, bio-reklam, lokala annonsblad, hemsida och sociala medier.

#### **Mässor, event:**

- Invigning nya Älvsby resecentrum
- Matchvärd Boden Handboll elitseriematch
- Matchvärd Luleå Basket elitseriematch
- Utställare "Boden skördefest & miljö dagar"
- Utställare "På stan utan bil" i Luleå

#### **Nya produkter, tjänster som marknadsförts:**

- Bussig kompis 15 februari-15 maj. Kampanj tillsammans med Luleå kommun och LLT där 15 bilister får utmaningen att åka buss under 3 månader, skriva resedagbok, deltagarna används i marknadsföring, bl a film i sociala medier.
- Destinationsreportage på Facebook där vi visar vår närvaro/tillgänglighet i hela länet.
- Kusten-quizen - frågetävling vart-är-vi-på-väg-film på Facebook.
- Sommarlovsbiljetten - Kampanj om avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet, enligt beslut från regering och riksdag. Alla berättigade att resa får en värdekod hem per brev som kan användas för resor med buss inom länet.
- Samarbete Pendeln Boden-Luleå för trafikstart i april 2019.

#### **Övrigt:**

- I samband med Alla hjärtans Dag 14 februari bjöd vi våra kunder på godis och en uppmaning att ta hand om varandra.
- Fortsatt stärkt 4-läns samarbete inom marknad/kundserviceområdet.



- Marknadssamarbete med Länstrafiken Västerbotten och Transdev i syfte att marknadsföra resor med Norrlandskusten (Haparanda-Umeå)
- Utveckling av intranät, webb, reseplanerare och sociala medier.
- Satsning på information, kommunikation genom riktade filmer (Sociala medier).
- Filmning för fjällinjerna, för produktion inför kommande säsong.

### **Miljörapport 2018**

Den trafik som Länstrafiken bedriver är bolagets enskilt största miljöpåverkan.

Övrig miljöpåverkan från verksamheten är relativt liten i förhållande till trafikverksamheten men är för den skull inte försumbar.

Miljöarbetet omfattar i huvudsak tre delar:

- Den ordinarie verksamheten, dvs. att utveckla kollektivtrafiken så att vi ökar våra marknadsandelar och får fler att välja bussen istället för bilen. Vår strävan är att vara mer miljövänlig än bilen.
- Krav på teknisk utveckling av fordon, motorer och bränsle. Styrningen av denna verksamhet sker via våra trafikupphandlingar.
- Miljöpåverkan från trycksaker skall minimeras.

### **Busstrafiken**

Den största miljöpåverkan från företagets verksamhet består av de emissioner som busstrafiken genererar. Vagnsparken har en genomsnittlig fordonsålder på 7,2 år. Totala antalet fordon i linjetrafiken uppgår till 210 bussar och 5 personbilar.

Norrlandskusten använder biodrivmedel och det drivmedlen som nyttjas är RME/HVO. Båda är helt förnybara och giftfria. HVO är bättre anpassat för vårt nordiska klimat, klarar en temperatur på -34 grader, ger låga emissioner och en växthusbesparing på upp till 90%. Detta drivmedel nyttjas vinterhalvåret. RME framställs av rapsolja och har betydligt lägre emissionsvärden än fossil diesel, RME ger en växthusbesparing på upp till 63%.

### **Trycksaker och förbrukningsartiklar**

Vid all upphandling av tidtabeller eller andra trycksaker skall miljökraven sträva mot de krav som gäller för en miljömärkt trycksak motsvarande Svanens kriterier eller liknande.

Länstrafikens mål är att antalet trycksaker skall minska. Produktionen av trycksaker för år 2018 uppgick till 1 344 kg vilket innebär en något lägre nivå jämfört med år 2017 (1 559 kg).

### **Taxi har en viktig roll**

Taxiföretagen har en viktig roll för länets trafikförsörjning och Länstrafiken upphandlar trafikupdrag för ca 131 mnkr per år från länets taxiföretag. En stor del av servicelinjetrafiken, den anropsstyrda linjetrafiken, sjukresor, färdtjänst, busstaxi och andra anslutningar till kollektivtrafiken utförs av taxiföretagen. Norrbottens taxiföretag har hög flexibilitet och kvalitet i sin verksamhet. Det syns inte minst i resultatet av en riksomfattande kvalitetsmätning för anropsstyrd trafik där de norrbottniska taxiföretagen får bland de bästa betygen i landet.

### **Kundservice**

Länstrafikens kundservice arbetar med beställningsmottagning, samordning och administration av anropsstyrd trafik som till största delen består av Region Norrbottens sjukresor och färdtjänst och i 12 av länets kommuner. Avdelningen arbetar även med trafikupplysning och fungerar som växel för Länstrafiken och RKM.

Kundservice hanterar ca 390 000 samtal och beställningar per år. Verksamheten har utvecklats positivt och håller en stabil, jämn och hög kvalitetsnivå trots arbetets komplexa karaktär med många

regelverk, stort antal resor och ett geografiskt område som omfattar halva Sverige. Kvaliteten bekräftas i en riksomfattande mätning för sjukresor och färdtjänst som Länstrafiken deltar i. På avdelningen pågår ett kontinuerligt förbättringsarbete för att höja kompetens och kvalitet.

Under året har en reseadministratör sagt upp sin tjänst och två har beviljats tjänstledigt för att prova på annat jobb. 5 nya reseadministratörer utbildats för att täcka upp för vakant tjänst samt för tjänst- och föräldraledig personal.

### **Barometer för anropsstyrd trafik - ANBARO**

ANBARO är en rikstäckande kvalitetsundersökning för den anropsstyrda trafiken. Det övergripande målet med undersökningen är att kvalitetssäkra trafiken. Kvalitetsundersökningen görs löpande sedan 2004 och varje dag intervjuas två sjukresenärer och tre färdtjänstresenärer per telefon dagen efter genomförd resa.

Resultatet mäts på en femgradig skala där betyget 5 och 4 är nöjda, betyget 3 varken nöjd eller missnöjd och betyget 1 – 2 är missnöjda kunder.

2018 visar ett sammanfattande betyg för både beställning och själva resan att 90% av de som åkt sjukresa/färdtjänst är nöjda. Motsvarande siffra för riket ligger även den på 90%.

### **Samarbete Länstrafikens kundservice - Region Norrbotten**

Inom sjukresor sker ett nära samarbete med Region Norrbotten. Bland annat är i dagsläget tre av Länstrafikens busslinjer speciellt anpassade för sjukresenärer, s k komfortbussar och sedan 2012 trafikerar linje 15 på sträckan Råneå - Sunderby sjukhus. Linje 15 gör det enklare för personer från östra Norrbotten att resa till Sunderby sjukhus.

Följande statistiksammanställning visar resande och kostnadsutveckling inom sjukresområdet perioden 2011 – 2018.

#### **Antal ersatta sjukresor 2011 - 2018**

Typ av färdmedel	2011 Antal resor tusental	2012 Antal resor tusental	2013 Antal resor tusental	2014 Antal resor tusental	2015 Antal resor tusental	2016 Antal resor tusental	2017 Antal resor tusental	2018 Antal resor tusental
Taxi, HK, sjuktransportbil	152,6	156,8	162,1	162,7	163,3	167,5	170,8	180,3
Samordning	46,0%	45,5%	47,0%	47,1%	46,3%	47,8%	46,1%	44,3%
Egen bil	121,6	119,5	114,5	116,3	102,9	88,5	94,6	88,4
Buss (inkl komfortbussar)	31,9	32,5	32,7	31,6	31,1	28,4	23,6	29,2
Totalt antal	306,1	308,8	309,3	310,6	297,3	284,4	289,0	297,9

Dessutom finns sjukresor med reguljärflyg, tåg samt sjuktransporter med flygambulans och helikopter som inte är redovisade i denna tabell.

#### **Sjukresekostnader 2011 - 2018**

Typ av färdmedel	2011 Kostnad mnkr	2012 Kostnad mnkr	2013 Kostnad mnkr	2014 Kostnad mnkr	2015 Kostnad mnkr	2016 Kostnad mnkr	2017 Kostnad mnkr	2018 Kostnad mnkr
Taxi, HK, sjuktransportbil	61,8	63,8	63,3	63,2	66,8	80,1	83,5	88,9
Samordning	(21,6)	(22,5)	(21,7)	(22,7)	(23,1)	(27,4)	(27,6)	(28,6)
Egen bil	10,4	10,5	10,9	11,2	10,2	9,5	8,8	9,8
Buss (inkl komfortbussar)	5,3	5,6	5,7	5,7	5,9	5,6	5,0	5,5
Totalt antal	72,9	77,5	79,9	79,9	80,1	95,2	97,3	104,2

Dessutom finns sjukresor med reguljärflyg, tåg samt sjuktransporter med flygambulans och helikopter som inte är redovisade i denna tabell.

### **Färdtjänst – handläggning och beställning/trafik**

Under året har arbetet fortsatt med att hantera handläggning och beställningscentral åt länets kommuner. Från år 2016 är det 12 av länets kommuner som lämnat över samtliga uppgifter gällande

färdtjänst/riksfärdtjänst till RKM/Länstrafiken.

Antalet ärenden som handlades gällande färdtjänst och riks-färdtjänst var under år 2016 totalt 2137, år 2017 totalt 1892 och år 2018 totalt 2038.

Antal färdtjänst-, riks-färdtjänstresor samt övriga kommunala resor bokade via Länstrafikens kundservice 2012 - 2018

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
53 085	54 024	53 396	66 198	167 712	174 853	176 112

### Projekt flygbilar

Länstrafiken deltar tillsammans med Trafikverket och RKM i ett projekt med syfte att ge bättre möjligheter till långväga resor med flyg till Stockholm och vidare till andra destinationer. Projektet finansieras av Trafikverket, Region Norrbotten samt kommunerna Haparanda, Jokkmokk, Älvsbyn och Övertorneå. Trafiken startade 4 april 2016 och nuvarande avtal sträcker sig till 2019-04-03. Samtliga parter ser positivt på en förlängning av projektet och i avvaktan på beslut om finansiering är en direktupphandling gjord och avtal är tecknat för perioden 2019-04-04 -- 2019-09-30. Trafiken på flygbilarna är anropsstyrd och beställs hos Länstrafikens kundservice.

### Flygbilar 2018

År 2018	Nyttjade turer	Antal pass	Erlagd avgift (inkl moms)	Kostnad (exkl. moms)
Haparanda - LLA	651	1117	347 650 kr	616 534 kr
Jokkmokk - LLA	665	1 291	429 840 kr	992 046 kr
Älvsbyn - LLA	84	102	24 960 kr	6 255 kr
Övertorneå - LA	504	784	262 620 kr	593 728 kr
<b>Totalt</b>	<b>1 904</b>	<b>3 294</b>	<b>1 065 070 kr</b>	<b>2 208 563 kr</b>

### Framtida utveckling

Det finns många utmaningar för Länstrafiken när det gäller att utveckla kollektivtrafiken på ett effektivt och miljömässigt sätt. I dagsläget är Länstrafikens marknadsandelar relativt små (6 % 2018) om man ser till den totala marknadsandelen. Genom ny teknik, en effektiv informationsspridning och bra marknadsföring bör Länstrafiken kunna bidra till en volymökning av kollektivtrafiken, där målet under en 5 års period ska öka med 10 -15 procent.

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

Vilka fossilfria alternativ finns det för kollektivtrafik i Norrbotten idag;

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

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

Elhybrider är en annan busstyp som nu börjar komma ut på marknaden och dessa modeller kan också ha en stor betydelse för oss i Norrbotten med långa stomlinjer, där en el buss inte är något alternativ p g a den korta räckvidden på ren eldrift. Hybridbussarna kan då vara ett bra alternativ för

oss om de dessutom går på fossilfria bränslen mellan våra kommunhuvudorter och när de kommer in till en stadskärna där medelhastigheten för eldrift är möjlig går de per automatik över på eldrift. Med dessa typer av fordon har vi en stor förbättringspotential av miljön i våra städer/samhällen i Norrbotten.

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

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

Kollektivtrafiken är en samhällsnytta som ska anpassas till alla resenärers behov. Ett viktigt arbete där länstrafiken medverkar till att förbättra strategiskt viktiga hållplatser och bytespunkter i länet. Under 2019-20120 kommer Länstrafiken utföra hållplatsinventering i länet. Det övergripande syftet är att säkerställa kvaliteten och funktionen i våra informations- och betalsystem samt att utöka det nuvarande hållplatsregistret med ytterligare parametrar för att kunna erbjuda nya funktioner till våra kunder som efterfrågar mer och detaljerad information.

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

#### **Flerårsjämförelse**

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Aktieägarillskott mnkr	112,0	112,0	121,0	122,4	120,6	122,3	133,0	134,6	156,5	160,1
Persontrafikintäkter mnkr	124,5	122,3	119,4	120,9	123,6	124,1	129,7	135,8	145,4	143,9
Fraktintäkter koncern mnkr	52,0	52,5	52,0	51,5	51,4	50,0	47,4	48,9	47,7	44,6
Fraktintäkter moder mnkr	17,4	16,6	16,4	13,2	11,9	13,8	10,5	10,6	8,6	1,1
Trafikkostnader mnkr*	262,3	324,0	334,1	333,9	332,8	337,0	355,4	396,5	431,8	439,5
Antal anställda moder	34	34	34	38	37	35	40	46	46	47

\* Från år 2010 ingår trafikkostnader för serviceresor, beloppet för år 2018 är 124,5 MSEK (år 2017 = 124,5 MSEK).

**Eget kapital - koncernen**

2018-12-31						
	Aktiekapital		Reserver	Bal.res. inkl årets resultat		Summa eget kapital
Ingående balans	10 000	-	20 000	-2 204	-	27 796
Justerad IB	10 000	-	20 000	-2 204	-	27 796
Årets resultat				18		18
<i>Transaktioner med ägare</i>						
Förändring av andel i db						-
Summa	-	-	-	-	-	-
Vid årets utgång	10 000	-	20 000	-2 186	-	27 814

**Eget kapital - moderföretaget**

2018-12-31							
	Aktiekapital	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital			Summa eget kapital
		Reservfond	Över- kursfond	Fond för verkligt värde	Bal.res. inkl årets resultat		
Ingående balans	10 000	-	20 000	-	-	710	30 710
Årets resultat					-	-	-
Vid årets utgång	10 000	-	20 000	-	-	710	30 710

**Förslag till disposition av företagets vinst eller förlust**

Styrelsen föreslår att fritt eget kapital, kronor 709 865, disponeras enligt följande:

Balanseras i ny räkning		710
	Summa	<u>710</u>

Vad beträffar koncernens och moderföretagets resultat och ställning i övrigt, hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkningar med tillhörande noter.

## Resultaträkning - koncernen

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>
Nettoomsättning	2	522 799	510 819
Övriga rörelseintäkter		6 350	5 484
		<u>529 149</u>	<u>516 303</u>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Trafikkostnader		-457 524	-425 880
Övriga externa kostnader	3	-15 714	-35 720
Personalkostnader	4	-48 175	-46 854
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar		-7 692	-7 550
Övriga rörelsekostnader		-	-20
<b>Rörelseresultat</b>	5	<u>44</u>	<u>279</u>
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Ränteintäkter och liknande resultatposter		46	81
Räntekostnader och liknande resultatposter		-79	-260
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<u>11</u>	<u>100</u>
Skatt på årets resultat	7	<u>7</u>	<u>-74</u>
<b>Årets resultat</b>		<u>18</u>	<u>26</u>
Hänförligt till			
Moderföretagets aktieägare		-	26
Innehav utan bestämmande inflytande		18	0

**Balansräkning - koncernen**

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Byggnader och mark	8	3 234	3 416
Nedlagda utgifter på annans fastighet	9	1 826	2 110
Inventarier, verktyg och installationer	10	10 866	16 343
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	11	293	79
		<u>16 219</u>	<u>21 948</u>
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andra långfristiga värdepappersinnehav	13,	30	30
Uppskjuten skattefordran	14	—	—
		<u>30</u>	<u>30</u>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>16 249</b>	<b>21 978</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar		52 545	46 382
Fordringar hos koncernföretag		120	1 591
Aktuell skattefordran		1 169	512
Övriga fordringar		4 597	24 155
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	15	19 044	7 540
		<u>77 475</u>	<u>80 180</u>
<i>Kassa och bank</i>			
Kassa och bank		70 488	55 399
		<u>70 488</u>	<u>55 399</u>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>147 963</b>	<b>135 579</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>164 212</b>	<b>157 557</b>

**Balansräkning - koncernen**

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b><i>Eget kapital</i></b>	16,17		
Aktiekapital		10 000	10 000
Reserver		20 000	20 000
Balanserat resultat inkl årets resultat		-2 186	-2 204
Eget kapital hänförligt till moderföretagets aktieägare		<u>27 814</u>	<u>27 796</u>
Innehav utan bestämmande inflytande		—	—
<b><i>Summa eget kapital</i></b>		<u>27 814</u>	<u>27 796</u>
<b><i>Avsättningar</i></b>			
Uppskjuten skatteskuld	14	<u>30</u>	<u>38</u>
		30	38
<b><i>Långfristiga skulder</i></b>			
Övriga skulder till kreditinstitut	18	<u>2 259</u>	<u>3 724</u>
		2 259	3 724
<b><i>Kortfristiga skulder</i></b>			
Skulder till kreditinstitut		359	345
Leverantörsskulder		30 311	29 459
Övriga skulder		1 767	1 601
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	<u>101 672</u>	<u>94 594</u>
		134 109	125 999
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<u>164 212</u>	<u>157 557</u>



**Kassaflödesanalys - koncernen**

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster	23	11	100
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	25	7 692	8 283
		<u>7 703</u>	<u>8 383</u>
Betald inkomstskatt			–
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		<b>7 703</b>	<b>8 383</b>
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>			
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		2 705	-30 418
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		8 109	14 709
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b><u>18 517</u></b>	<b><u>-7 326</u></b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-3 186	-3 271
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		1 224	–
Förvärv av dotterföretag/rörelse	25	–	-500
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b><u>-1 962</u></b>	<b><u>-3 771</u></b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Ökning/Amortering av leasingskuld		-1 466	-754
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b><u>-1 466</u></b>	<b><u>-754</u></b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>15 089</b>	<b>-11 851</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>55 399</b>	<b>67 250</b>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	24	<b>70 488</b>	<b>55 399</b>

## Resultaträkning - moderföretaget

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>
Nettoomsättning	2	483 881	467 803
Övriga rörelseintäkter		6 758	4 786
		490 639	472 589
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Trafikkostnader		-439 524	-431 779
Övriga externa kostnader	3	-13 475	-13 962
Personalkostnader	4	-21 868	-20 625
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-6 310	-6 090
Övriga rörelsekostnader		-	-20
<b>Rörelseresultat</b>	5	9 462	113
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Resultat från andelar i koncernföretag	6	-9 436	-
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		3	11
Räntekostnader och liknande resultatposter		-40	-60
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		-11	64
<b>Resultat före skatt</b>		-11	64
Skatt på årets resultat	7	11	-64
<b>Årets resultat</b>		0	0

**Balansräkning - moderföretaget**

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Byggnader och mark	8	4 088	4 254
Inventarier, verktyg och installationer	10	7 642	11 702
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	11	293	79
		<u>12 023</u>	<u>16 035</u>
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Andelar i koncernföretag	12	2 769	2 769
Andra långfristiga värdepappersinnehav	13	30	30
		<u>2 799</u>	<u>2 799</u>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>14 822</b>	<b>18 834</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		46 328	41 715
Fordringar hos koncernföretag		15 943	10 420
Aktuell skattefordran		512	512
Övriga fordringar		5 413	22 656
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	15	16 865	5 590
		<u>85 061</u>	<u>80 893</u>
<b>Kassa och bank</b>			
Kassa och bank		67 434	50 126
		<u>67 434</u>	<u>50 126</u>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>152 495</b>	<b>131 019</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>167 317</b>	<b>149 853</b>

**Balansräkning - moderföretaget**

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b><i>Eget kapital</i></b>	16,17		
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital		10 000	10 000
Reservfond		20 000	20 000
		<u>30 000</u>	<u>30 000</u>
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserat resultat		710	710
Årets resultat		0	0
		<u>710</u>	<u>710</u>
		30 710	30 710
<b><i>Avsättningar</i></b>			
Uppskjuten skatteskuld	14	233	245
		<u>233</u>	<u>245</u>
<b><i>Långfristiga skulder</i></b>			
Övriga skulder till kreditinstitut	18	458	823
		<u>458</u>	<u>823</u>
<b><i>Kortfristiga skulder</i></b>			
Skulder till kreditinstitut		359	345
Leverantörsskulder		27 742	27 066
Skulder till koncernföretag		9 812	-
Övriga skulder		311	211
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	97 692	90 453
		<u>135 916</u>	<u>118 075</u>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>167 317</b>	<b>149 853</b>

**Kassaflödesanalys - moderföretaget**

<i>Belopp i tkr</i>		<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster	23	-12	64
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	25	6 310	6 110
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		<b>6 298</b>	<b>6 174</b>
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>			
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		-4 168	-30 452
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		17 841	12 893
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>19 971</b>	<b>-11 385</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-2 613	-1 343
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		315	69
Förvärv av finansiella tillgångar		-	-500
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-2 298</b>	<b>-1 774</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Upptagna lån		-	-
Amortering av lån		-365	-356
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>-365</b>	<b>-356</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>17 308</b>	<b>-13 515</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>50 126</b>	<b>63 641</b>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	24	<b>67 434</b>	<b>50 126</b>

## Noter

*Belopp i tkr om inget annat anges*

### Not 1 Redovisningsprinciper

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Moderföretaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen utom i de fall som anges nedan under avsnittet "Redovisningsprinciper i moderföretaget".

Redovisningsprinciperna är oförändrade jämfört med tidigare år.

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

### Materiella anläggningstillgångar

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

### Tillkommande utgifter

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

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

### Avskrivningar

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

	<i>Nyttjandeperiod</i>
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 / hyresgästanspassningar	10 år

### Nedskrivningar - materiella anläggningstillgångar samt andelar i koncernföretag

Vid varje balansdag bedöms om det finns någon indikation på att en tillgångs värde är lägre än dess redovisade värde. Om en sådan indikation finns, beräknas tillgångens återvinningsvärde.

Återvinningsvärdet är det högsta av verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader och nyttjandevärde. Vid beräkning av nyttjandevärdet beräknas nuvärdet av de framtida kassaflöden som tillgången väntas ge upphov till i den löpande verksamheten samt när den avyttras eller utträngs. Den diskonteringsränta som används är före skatt och återspeglar marknadsmässiga bedömningar av pengars tidsvärde och de risker som avser tillgången. En tidigare nedskrivning återförs endast om de skäl som låg till grund för beräkningen av återvinningsvärdet vid den senaste nedskrivningen har förändrats.

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

## Leasing

### *Leasetagare*

Alla leasingavtal har klassificerats som finansiella eller operationella leasingavtal. Ett finansiellt leasingavtal är ett leasingavtal enligt vilka de risker och fördelar som är förknippade med att äga en tillgång i allt väsentligt överförs från leasegivaren till leasetagaren. Ett operationellt leasingavtal är ett leasingavtal som inte är ett finansiellt leasingavtal.

### Finansiella leasingavtal

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

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

Den leasade tillgången skrivs av över leasingperioden.

### Operationella leasingavtal

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

### *Leasegivare*

Alla leasingavtal har klassificerats som operationella leasingavtal.

### Operationella leasingavtal

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

## Finansiella tillgångar och skulder

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

### *Redovisning i och borttagande från balansräkningen*

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

### *Värdering av finansiella tillgångar*

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

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

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

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

Räntebärande finansiella tillgångar värderas till anskaffningsvärde. *a*

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

#### *Värdering av finansiella skulder*

Finansiella skulder värderas till upplupet anskaffningsvärde.

#### **Ersättningar till anställda**

##### *Ersättningar till anställda efter avslutad anställning*

Planer för ersättningar efter avslutad anställning klassificeras som avgiftsbestämda

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

##### *Ersättningar vid uppsägning*

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

#### **Skatt**

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

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

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

I koncernbalansräkningen delas obeskattade reserver upp på uppskjuten skatt och eget kapital.

#### **Avsättningar**

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

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

#### **Eventualförpliktelser**

En eventualförpliktelse är:

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

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



Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

### **Intäkter**

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

### *Ränta och utdelning*

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

Utdelning redovisas när ägarens rätt att erhålla betalningen har säkerställts.

### **Offentliga bidrag**

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

### *Redovisning av bidrag relaterade till anläggningstillgångar*

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

### **Koncernredovisning**

#### *Dotterföretag*

Dotterföretag är företag i vilka moderföretaget direkt eller indirekt innehar mer än 50 % av rösttalet eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande. Bestämmande inflytande innebär en rätt att utforma ett företags finansiella och operativa strategier i syfte att erhålla ekonomiska fördelar. Redovisningen av rörelseförvärv bygger på enhetssynen. Det innebär att förvärvsanalysen upprättas per den tidpunkt då förvärvaren får bestämmande inflytande. Från och med denna tidpunkt ses förvärvaren och den förvärvade enheten som en redovisningsenhet. Tillämpningen av enhetssynen innebär vidare att alla tillgångar (inklusive goodwill) och skulder samt intäkter och kostnader medräknas i sin helhet även för delägda dotterföretag.

Anskaffningsvärdet för dotterföretag beräknas till summan av verkligt värde vid förvärvstidpunkten för erlagda tillgångar med tillägg av uppkomna och övertagna skulder samt emitterade eget kapitalinstrument, utgifter som är direkt hänförliga till rörelseförvärvet samt eventuell tilläggsköpeskillning. I förvärvsanalysen fastställs det verkliga värdet, med några undantag, vid förvärvstidpunkten av förvärvade identifierbara tillgångar och övertagna skulder samt minoritetsintresse. Minoritetsintresse värderas till verkligt värde vid förvärvstidpunkten. Från och med förvärvstidpunkten inkluderas i koncernredovisningen det förvärvade företagets intäkter och kostnader, identifierbara tillgångar och skulder liksom eventuell uppkommen goodwill eller negativ goodwill.

#### *Förändringar i ägarandel*

Vid förvärv av ytterligare andelar i företag som redan är dotterföretag upprättas inte någon ny förvärvsanalys eftersom moderföretaget redan har bestämmande inflytande. Eftersom förändringar i innehavet i företag som är dotterföretag enbart är en transaktion mellan ägarna redovisas inte någon vinst eller förlust i resultaträkningen utan effekten av transaktionen redovisas enbart i eget kapital.

Avyttras andelar i ett dotterföretag eller bestämmande inflytande upphör på annat sätt, anses andelarna som avyttrade i koncernredovisningen och vinst eller förlust vid avyttringen redovisas i koncernresultaträkningen. Om andelar finns kvar efter att bestämmande inflytande har upphört redovisas dessa med det verkliga värdet vid förvärvstidpunkten som anskaffningsvärde.

#### *Eliminering av transaktioner mellan koncernföretag, intresseföretag och gemensamt styrda företag*

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

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

**Redovisningsprinciper i moderföretaget**

Redovisningsprinciperna i moderföretaget överensstämmer med de ovan angivna redovisningsprinciperna i koncernredovisningen utom i nedanstående fall.

**Leasing**

Finansiella leasingavtal redovisas som operationella leasingavtal i moderföretaget.

**Andelar i dotterföretag, intresseföretag och gemensamt styrda företag**

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

**Skatt**

I moderföretaget särredovisas inte uppskjuten skatt som är hänförlig till obeskattade reserver.

**Koncernbidrag och aktieägarillskott**

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

**Not 2                      Nettoomsättning per rörelsegren och geografisk marknad**

	2018	2017
<hr/>		
Koncernen		
<i>Nettoomsättning per rörelsegren</i>		
Finansieringsbidrag landsting och kommuner	151 200	156 520
Intäkter tjänster	12 873	11 911
Intäkter trafikverket	25 195	19 355
Intäkter personbefordran	143 932	145 373
Intäkter serviceresor	144 046	129 649
Intäkter godsbefordran	45 553	48 011
	<u>522 799</u>	<u>510 819</u>
	2018	2017
<hr/>		
Moderföretaget		
<i>Nettoomsättning per rörelsegren</i>		
Finansieringsbidrag landsting och kommuner	333 193	156 520
Intäkter tjänster	12 873	11 911
Intäkter trafikverket	25 182	19 355
Intäkter personbefordran	143 932	145 373
Intäkter serviceresor	140 188	125 617
Intäkter godsbefordran	10 500	9 027
	<u>483 881</u>	<u>467 803</u>

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

**Not 3 Arvode och kostnadsersättning till revisorer**

	2018	2017
<i>Koncern</i>		
<i>Öhrlings PricewaterhouseCoopers</i>		
Revisionsuppdrag	493	579
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	13	81
Skatterådgivning	-	9
Andra uppdrag	-	-
<i>Moderföretag</i>		
<i>Öhrlings PricewaterhouseCoopers</i>		
Revisionsuppdrag	258	289
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	8	35
Skatterådgivning	-	9
Andra uppdrag	-	-

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

**Not 4 Anställda, personalkostnader och arvoden till styrelse**

Medelantalet anställda	2018		2017	
		varav män		varav män
<i>Moderföretaget</i>				
Sverige	47	29%	48	29%
Totalt i moderföretaget	47	29%	48	29%
<i>Dotterföretag</i>				
Sverige	46	67%	50	64%
Totalt i dotterföretag	46	67%	50	64%
Koncernen totalt	93	47%	98	47%

**Redovisning av könsfördelning bland ledande befattningshavare**

	2018-12-31 Andel kvinnor	2017-12-31 Andel kvinnor
<i>Moderföretaget</i>		
Styrelsen	56%	56%
Övriga ledande befattningshavare	50%	50%
<i>Koncernen totalt</i>		
Styrelsen	66%	66%
Övriga ledande befattningshavare	60%	60%

**Löner och andra ersättningar samt sociala kostnader, inklusive pensionskostnader**

	2018		2017	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderföretaget (varav pensionskostnad)	14 757 1)	6 009 (1 370)	14 016 1)	5 644 (1 279)
Dotterföretag (varav pensionskostnad)	19 274	6 681 (1 171)	18 203	6 894 (1 051)
Koncernen totalt (varav pensionskostnad)	34 031 2)	12 690 (2 541)	32 219 2)	12 538 (2 330)

**Löner och andra ersättningar fördelade mellan styrelseledamöter m.fl. och övriga anställda**

	2018		2017	
	Styrelse och VD	Övriga anställda	Styrelse och VD	Övriga anställda
Moderföretaget	9	14 748	9	14 007
Dotterföretag	53	19 221	44	18 159
Koncernen totalt	62	33 969	53	32 166

**Not 5 Operationell leasing**

**Leasingavtal där företaget är leasetagare**

**Koncern**

Framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara operationella leasingavtal

	2018-12-31	2017-12-31
Inom ett år	2 355	1 572
Mellan ett och fem år	8 468	5 670
Senare än fem år	105	1 040
	10 928	8 282

	2018	2017
Räkenskapsårets kostnadsförda leasingavgifter	4 381	6 052

**Moderföretaget**

Framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara operationella leasingavtal

	2018-12-31	2017-12-31
Inom ett år	1 777	1 496
Mellan ett och fem år	7 112	5 986
Senare än fem år	—	1 040
	8 889	8 522

	2018	2017
Räkenskapsårets kostnadsförda leasingavgifter	—	1 496

**Leasingavtal där företaget är leasegivare**

**Moderföretaget**

Framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara operationella leasingavtal

	2018-12-31	2017-12-31
Inom ett år	488	478
	488	478
	2018	2017

**Not 6 Resultat från andelar i koncernföretag**

	2018	2017
Nedskrivningar	-9 436	—
	-9 436	—

## Not 7 Skatt på årets resultat

## Avstämning av effektiv skatt

	2018		2017	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
<b>Koncernen</b>				
Resultat före skatt		11		100
Skatt enligt gällande skattesats för moderföretaget	22,0%	-2	22,0%	-22
Andra icke-avdragsgilla kostnader	19500,0%	-2 145	45,0%	-45
Ej skattepliktiga intäkter	0,0%	-	0,0%	-
aktivering av uppskjuten skatt	0,0%	-	0,0%	-
Utnyttjande av tidigare ej aktiverade underskottsavdrag	-19581,8%	2 154	0,0%	-
Övrigt	0,0%	-	7,0%	-7
<b>Redovisad effektiv skatt</b>	<b>-59,8%</b>	<b>7</b>	<b>74,0%</b>	<b>-74</b>

	2018		2017	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
<b>Moderföretaget</b>				
Resultat före skatt		-11		64
Skatt enligt gällande skattesats för moderföretaget	22,0%	2	22,0%	-14
Ej avdragsgilla kostnader	-19381,8%	-2 132	67,0%	-43
Ej skattepliktiga intäkter	0,0%	-	0,0%	-
Utnyttjande av tidigare ej aktiverade underskottsavdrag	19483,6%	2 141	0,0%	-
Övrigt	0,0%	-	-63,6%	-7
<b>Redovisad effektiv skatt</b>	<b>103,8%</b>	<b>11</b>	<b>25,4%</b>	<b>-64</b>

## Not 8 Byggnader och mark

	2018-12-31		2017-12-31	
<b>Koncernen</b>				
<b>Ackumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början		5 878		5 878
Avyttringar och utrangeringar		-		-
Vid årets slut		5 878		5 878
<b>Ackumulerade avskrivningar</b>				
Vid årets början		-2 462		-2 276
Återförda avskrivningar på avyttringar och utrangeringar		-		-
Årets avskrivning		-182		-186
Årets omräkningsdifferenser		-		-
Vid årets slut		-2 644		-2 462
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>		<b>3 234</b>		<b>3 416</b>
		<b>2018-12-31</b>		<b>2017-12-31</b>
<b>Moderföretaget</b>				
<b>Ackumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början		6 983		6 983
Avyttringar och utrangeringar		-		-
Vid årets slut		6 983		6 983
<b>Ackumulerade avskrivningar</b>				
Vid årets början		-2 729		-2 548
Återförda avskrivningar på avyttringar och utrangeringar		-		-
Årets avskrivning		-166		-181
Vid årets slut		-2 895		-2 729
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>		<b>4 088</b>		<b>4 254</b>

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

<b>Varav mark</b>	<u>2018-12-31</u>	<u>2017-12-31</u>
<i>Koncernen</i>		
Ackumulerade anskaffningsvärden	2 414	2 414
<i>Moderföretaget</i>		
Ackumulerade anskaffningsvärden	2 414	2 414

Anskaffningsvärdet har minskat med ett statliga bidrag uppgående till 8 073 tkr.

<b>Not 9</b>	<b>Nedlagda utgifter på annans fastighet</b>	
	<u>2018-12-31</u>	<u>2017-12-31</u>
<i>Koncernen</i>		
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	2 835	2 835
Vid årets slut	2 835	2 835
<i>Ackumulerade avskrivningar</i>		
Vid årets början	-725	-442
Årets avskrivning	-284	-283
Vid årets slut	-1 009	-725
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>1 826</b>	<b>2 110</b>

<b>Not 10</b>	<b>Inventarier, verktyg och installationer</b>	
	<u>2018-12-31</u>	<u>2017-12-31</u>
<i>Koncernen</i>		
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	54 813	63 980
Nyanskaffningar	2 972	5 233
Avyttringar och utrangeringar	-3 107	-14 400
Omklassificeringar	1 657	-
Vid årets slut	56 335	54 813
<i>Ackumulerade avskrivningar</i>		
Vid årets början	-38 470	-45 053
Återförda avskrivningar på avyttringar och utrangeringar	1 883	13 664
Omklassificeringar	-1 657	-
Årets avskrivning	-7 225	-7 081
Vid årets slut	-45 469	-38 470
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>10 866</b>	<b>16 343</b>

	<u>2018-12-31</u>	<u>2017-12-31</u>
<i>Moderföretaget</i>		
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	42 123	49 426
Nyanskaffningar	2 399	3 304
Avyttringar och utrangeringar	-331	-10 607
Vid årets slut	<u>44 191</u>	<u>42 123</u>
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>		
Vid årets början	-30 421	-35 030
Återförda avskrivningar på avyttringar och utrangeringar	16	10 518
Årets avskrivning på anskaffningsvärden	-6 144	-5 909
Vid årets slut	<u>-36 549</u>	<u>-30 421</u>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>7 642</b>	<b>11 702</b>

**Leasing**

	<u>2018-12-31</u>	<u>2017-12-31</u>
<i>Koncernen</i>		
Inventarier som innehas under finansiella leasingavtal ingår med ett redovisat värde om	1 969	3 148

Under övriga kort- respektive långfristiga skulder i koncernen redovisas nuvärdet av framtida betalningar avseende skuldförda finansiella leasingförpliktelser.

**Not 11**                    **Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar**

	<u>2018-12-31</u>	<u>2017-12-31</u>
<i>Koncernen</i>		
Vid årets början	79	2 040
Omklassificeringar	-	-2 040
Investeringar	214	79
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<u>293</u>	<u>79</u>
<i>Moderföretaget</i>		
Vid årets början	79	2 040
Omklassificeringar	-	-2 040
Investeringar	214	79
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<u>293</u>	<u>79</u>

Länstrafiken i Norrbotten AB  
Org nr 556156-2058

**Not 12 Andelar i koncernföretag**

	<u>2018-12-31</u>	<u>2017-12-31</u>
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	2 769	2 269
Förvärv	–	500
Villkorat aktieägartillskott	9 436	–
Nedskrivning av andelar	-9 436	–
Vid årets slut	<u>2 769</u>	<u>2 769</u>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>2 769</b>	<b>2 769</b>

**Spec av moderföretagets och koncernens innehav av andelar i koncernföretag**

<i>Dotterföretag / Org nr / Säte</i>	<i>Antal andelar</i>	<i>Andel i % i)</i>	<u>2018-12-31</u>	<u>2017-12-31</u>
			<i>Redovisat värde</i>	<i>Redovisat värde</i>
Serviceesor i Norr AB, 559042-0492, Överkalix	50 000	100,0	350	350
Bussgods i Norrbotten AB, 556256-4590, Luleå	1 020	100,0/51,0	<u>2 419</u>	<u>2 419</u>
			<u>2 769</u>	<u>2 769</u>

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

**Not 13 Andra långfristiga värdepappersinnehav**

	<u>2018-12-31</u>	<u>2017-12-31</u>
<i>Koncernen</i>		
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	30	30
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
<i>Moderföretaget</i>		
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	30	30
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>30</b>	<b>30</b>



Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

**Not 14 Uppskjuten skatt**

	Redovisat värde	2018-12-31 Skattemässigt värde	Temporär skillnad
<i>Koncernen</i>			
<i>Väsentliga temporära skillnader</i>			
Byggnader och mark	2 756	2 620	-136
	<u>2 756</u>	<u>2 620</u>	<u>-136</u>

	Uppskjuten skattefordran	2018-12-31 Uppskjuten skatteskuld	Netto
<i>Koncernen</i>			
<i>Väsentliga temporära skillnader</i>			
Byggnader och mark	—	-30	30
Uppskjuten skattefordran/skuld (netto)	<u>—</u>	<u>-30</u>	<u>30</u>

	Redovisat värde	2017-12-31 Skattemässigt värde	Temporär skillnad
<i>Koncernen</i>			
<i>Väsentliga temporära skillnader hänförliga</i>			
Byggnader och mark	2 904	2 731	-173
Skattemässigt underskottsavdrag	—	—	—
	<u>2 904</u>	<u>2 731</u>	<u>-173</u>

	Uppskjuten skattefordran	2017-12-31 Uppskjuten skatteskuld	Netto
<i>Koncernen</i>			
<i>Väsentliga temporära skillnader</i>			
Byggnader och mark	—	38	-38
Skattemässigt underskottsavdrag	—	—	—
Uppskjuten skattefordran/skuld (netto)	<u>—</u>	<u>38</u>	<u>-38</u>

	Redovisat värde	2018-12-31 Skattemässigt värde	Temporär skillnad
<i>Moderföretaget</i>			
<i>Väsentliga temporära skillnader</i>			
Byggnader och mark	3 721	2 620	-1 101
	<u>3 721</u>	<u>2 620</u>	<u>-1 101</u>

	Uppskjuten skattefordran	2018-12-31 Uppskjuten skatteskuld	Netto
<i>Moderföretaget</i>			
<i>Väsentliga temporära skillnader</i>			
Byggnader och mark	—	233	-233
Uppskjuten skattefordran/skuld (netto)	<u>—</u>	<u>233</u>	<u>-233</u>

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

<i>Moderföretaget</i>	<i>Redovisat värde</i>	<i>2017-12-31 Skattemässigt värde</i>	<i>Temporär skillnad</i>
<i>Väsentliga temporära skillnader</i>			
Byggnader och mark	3 847	2 732	-1 115
Skattemässigt underskottsavdrag	—	—	—
	<u>3 847</u>	<u>2 732</u>	<u>-1 115</u>

<i>Moderföretaget</i>	<i>Uppskjuten skattefordran</i>	<i>2017-12-31 Uppskjuten skatteskuld</i>	<i>Netto</i>
<i>Väsentliga temporära skillnader</i>			
Byggnader och mark	—	245	-245
Skattemässigt underskottsavdrag	—	—	—
<i>Uppskjuten skattefordran/skuld (netto)</i>	<u>—</u>	<u>245</u>	<u>-245</u>

**Not 15 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter**

	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
<i>Koncern</i>		
Förutbetalda leverantörsfakturer	2 118	3 000
Upplupna intäkter persontrafik	14 520	3 010
Upplupna intäkter godstrafik	—	1 287
Övriga poster	2 406	243
	<u>19 044</u>	<u>7 540</u>
<i>Moderföretag</i>		
Förutbetalda leverantörsfakturer	2 345	2 580
Upplupna intäkter persontrafik	14 520	3 010
Övriga poster	—	—
	<u>16 865</u>	<u>5 590</u>

**Not 16 Disposition av vinst****Förslag till disposition av företagets vinst**

Styrelsen föreslår att fritt eget kapital, kronor 709 865, disponeras enligt följande:

Balanseras i ny räkning		<u>710</u>
	<b>Summa</b>	<u>710</u>

**Not 17 Antal aktier och kvotvärde**

	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
Antal aktier	10 000	10 000
kvotvärde	1 000	1 000

**Not 18 Långfristiga skulder**

	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
<i>Koncernen</i>		
Skulder som förfaller senare än fem år från balansdagen:		
Övriga skulder till kreditinstitut	—	—
	—	—
<i>Moderföretaget</i>		
Skulder som förfaller senare än fem år från balansdagen:		
Övriga skulder till kreditinstitut	—	—
	—	—

**Not 19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter**

	2018-12-31	2017-12-31
<i>Koncernen</i>		
Interima skulder trafikutövare	3 452	730
Förutbetalda finansieringsbidrag	80 450	75 600
Personalkostnader	4 809	4 647
Övriga poster	12 961	13 617
	<u>101 672</u>	<u>94 594</u>
<i>Moderföretaget</i>		
Interima skulder trafikutövare	3 452	730
Förutbetalda finansieringsbidrag	80 450	75 600
Personalkostnader	2 101	1 994
Övriga poster	11 689	12 129
	<u>97 692</u>	<u>90 453</u>

**Not 20 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser - koncernen**

<i>Belopp i tkr</i>	2018-12-31	2017-12-31
Ställda säkerheter	Inga	Inga

**Eventalförpliktelser**

Bolaget har inga eventalförpliktelser.

**Not 21 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser - moderföretaget**

<i>Belopp i tkr</i>	2018-12-31	2017-12-31
Ställda säkerheter	Inga	Inga

**Eventalförpliktelser**

Bolaget har inga eventalförpliktelser.

**Not 22 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut**

Inga väsentliga händelser har inträffat efter räkenskapsårets slut.

**Not 23 Betalda räntor och erhållen utdelning**

	2018	2017
<i>Koncernen</i>		
Erhållen ränta	46	81
Erlagd ränta	-79	-260
	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<i>Moderföretaget</i>		
Erhållen ränta	3	11
Erlagd ränta	-40	-60

## Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

Not 24	Likvida medel	2018-12-31	2017-12-31
<i>Koncernen</i>			
<i>Följande delkomponenter ingår i likvida medel:</i>			
	Banktillgodohavanden	70 488	55 399
		<u>70 488</u>	<u>55 399</u>

Ovanstående poster har klassificerats som likvida medel med utgångspunkten att:

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

	2018-12-31	2017-12-31
<i>Moderföretaget</i>		
Banktillgodohavanden	67 434	50 126
	<u>67 434</u>	<u>50 126</u>

Ovanstående poster har klassificerats som likvida medel med utgångspunkten att:

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

**Not 25**      Övriga upplysningar till kassaflödesanalysen  
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m m

	2018	2017
<i>Koncernen</i>		
Avskrivningar	7 692	7 550
Rearesultat försäljning av anläggningstillgångar	-	736
Övriga ej kassaflödespåverkande poster	-	-3
	<u>7 692</u>	<u>8 283</u>

	2018	2017
<i>Moderföretaget</i>		
Avskrivningar	6 310	6 090
Rearesultat försäljning av anläggningstillgångar	-	20
	<u>6 310</u>	<u>6 110</u>

**Transaktioner som inte medför betalningar**

	2018-12-31	2017-12-31
<i>Koncernen</i>		
Förvärv av tillgång genom finansiell lease	-	846

**Not 26**      **Koncernuppgifter**

Företaget är helägt dotterföretag till Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet org nr 222000-2949 med säte i Luleå.

*Inköp och försäljning inom koncernen*

Av moderföretagets totala inköp och försäljning mätt i kronor avser 1,9 (1,5) % av inköpen och 1,3 (3,6) % av försäljningen andra företag inom hela den företagsgrupp som företaget tillhör.

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

Överkalix den 2019-03-21

  
Maria Stenberg  
Ordförande

  
Kenneth Backgård

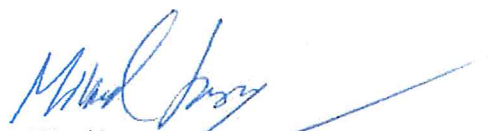
  
Agneta Granström

  
Kristina Zakrisson

  
Helena Ölund

  
Anders Öberg

  
Lenita Ericson

  
Mikael Larsson

  
Jens Sundström

  
Thomas Björk  
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats 2019-04-26  
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

  
Conny Erkheikki  
Auktoriserad revisor



## Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Länsstrafiken i Norrbotten AB, org.nr 556156-2058

---

### Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

#### *Uttalanden*

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Länsstrafiken i Norrbotten AB för år 2018.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen och koncernredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets och koncernens finansiella ställning per den 31 december 2018 och av dessas finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

#### *Grund för uttalanden*

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

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

#### *Styrelsens och verkställande direktörens ansvar*

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

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

#### *Revisorns ansvar*

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

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: [www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar](http://www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar). Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

## Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

### Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Länstrafiken i Norrbotten AB för år 2018 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

### Grund för uttalanden

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

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

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

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

### Revisorns ansvar

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

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

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

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

Luleå den 26 april 2019

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB



Conny Erkheikki  
Auktoriserad revisor

# Norrtåg AB

Organisationsnummer 556758-3496

## FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Norrtåg AB får härmed avge följande årsredovisning för räkenskapsåret 2018-01-01 – 2018-12-31.

### Norrtåg AB

Norrtågs uppdrag är att bedriva persontrafik, genom avtal med trafikföretag, med tåg inom och i anslutning till de fyra nordligaste länen jämte därmed förenlig verksamhet. Norrtåg är huvudsakligen verksamt på marknaden för regional och interregional tågtrafik.

Därutöver ska bolaget tillhandahålla tågfordon och en verkstad. Upphandlad operatör för innevarande trafikeringsperiod är Svenska Tågkompaniet AB.

Norrtåg styrelse består av åtta ordinarie ledamöter och fyra ersättare som har träffats åtta gånger under året. Organisationen har under året bestått av en Vd, teknisk chef, controller, kommunikationsansvarig och utredare på deltid.

### Våra ägare

Norrtåg AB, med säte i Umeå, är ett samägt bolag och ägs med 25 % vardera av

- Länstrafiken i Västerbotten AB
- Region Jämtland Härjedalen
- Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet
- Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Verksamheten finansieras av regionerna/landstingen i de fyra nordligaste länen tillsammans med staten.

### Norrtågs erbjudande

Tillsammans med de kollektiva trafikmyndigheterna i respektive län arbetar Norrtåg med att tillhandahålla ett väl sammanhållet och attraktivt trafiksystem som bidrar till ett rättvist, jämlikt och miljömässigt hållbart samhälle i de fyra länen.

### Trafiken

Under året har Norrtåg trafikerat sex sträckor med 84 avgångar dagligen, måndag till fredag, eller cirka 2 100 avgångar per månad plus helgtrafik i en lägre omfattning. Norrtåg trafikerar 1500 km järnvägsspår i Norrland och stannar vid 53 stationer.

Året inleddes med en svår period för resenärerna och all tågtrafik i Norrland. Mycket snö och kyla skapade stora besvär för järnvägstrafiken. En effekt av den svåra vintern blev stora trafikstörningar i form av inställda turer och förseningar. Vintern var en stor utmaning för både Trafikverket, fordonsunderhållaren och operatören och





antalet förseningstimmar har varit betydligt fler än en normal vinter. Antalet viltolyckor har varit tre gånger fler jämfört med föregående vinter.

Norrtåg har under 2018 analyserat systemets brister och förmåga att klara mer omfattande störningar med fokus på fordon, underhåll och rutiner samt kommunikation med resenären. Analyserna har medfört ett omfattande åtgärdsprogram för att Norrtågstrafiken ska vara bättre rustad för vinterperioden och förbättra sin förmåga att klara större störningar. Norrtåg har fullt fokus på att tillgodose resenärernas behov och det innebär bland annat att tågen ska avgå och komma fram i tid vilket är ett måste för att livspusslet ska fungera för våra resenärer.

Norrtåg AB och operatören har tillsammans identifierat modifieringar på fordon och depå i ett långsiktigt förbättringsprogram. Allt kommer inte att vara klart till nästa vinter, men utvecklingsarbetet pågår intensivt och i så snabb takt som möjligt. Vissa processer är långsiktiga och tar tid. Förbättringar på fordon och depå ställer stora krav på säkerhet och kräver omfattande analys- och förbättringsarbete innan de kan genomföras. Operatören Tågkompaniet har under året förbättrat sin kommunikation till resenär vid trafikstörningar, en av de viktigaste punkterna i förbättringsprogrammet, och förstärkt sin kundtjänst för att resenärerna snabbare ska få kontakt. Det pågår även en dialog med Trafikverket för att förstärka underhållet på enkelspår och förbättra kapaciteten hos deras underentreprenörer

Dagligen följer Norrtåg upp punktligheten på varje tågavgång enligt Trafikverkets kvalitetsmått, rätt tid till slutstation inom 5 min. Punktligheten har under 2018 varit 81% (RT +5 min). De stora avvikelserna på punktlighet inträffande under kvartal ett, men även övriga kvartal har punktligheten legat under det normala. Det finns många skäl till varför ett tåg är försenat. En stor del av störningar i tågtrafiken är relaterade till vintern och infrastrukturen (spår, el och signaler, växlar) som Trafikverket ansvarar för. Andra anledningar till punktlighetsproblemen är banarbeten, tillgång till plattformar, olyckor och naturhinder samt störningar som beror på tågoperatörerna och dess fordon. Andelen punktlighetsstörningar som operatören har orsakat är cirka 29 % vilket är högre än normalt. Skillnaden mellan kvartalen är dock stort och antalet störningar kopplat till järnvägsföretaget har halverats mellan kvartal ett och kvartal tre. Arbetet med att förbättra punktligheten ska intensifieras under 2019 som ett led i att förbättra robustheten och öka resandet.

Regulariteten har under 2018 varit 90% d.v.s. de avgångar som nått sin slutdestination med tåg. Det är en minskning med 2% jämfört med 2017. Vinterkvartalet och ett flertal omfattande banarbeten under oktober månad på sträckan Umeå-Sundsvall och Sundsvall-Östersund har haft en stor påverkan på regulariteten.

#### Sundsvall-Umeå

Trafiken på sträckan Sundsvall-Umeå har trafikerats med nio dubbelturer på vardagar samt helgtrafik. På sträckan Umeå-Övik trafikerar Norrtåg med tre dubbelturer på vardagar. Totalt för 2018 är resandet 627 000, varav resande med pendlarkort utgör 53%. En lång positiv trend med årliga 2% resandeökningar bröts under 2018 kvartal 1 relaterat till vinterproblem. Totalt sjönk resandet till cirka 42 000 per månad, mot normala 62 000 resenärer i snitt varje månad. Resandet har dock återhämtat sig i takt med att kvaliteten på trafiken återgick till det normala och vi ser ett ökat resande under kvartal fyra trots de stora störningarna i form av banarbeten under oktober månad.

### Umeå-Lycksele och Umeå-Vännäs

Trafiken Umeå-Lycksele omfattar totalt fyra dubbelturer och viss heltrafik. Trafiken Umeå-Vännäs har under året kört nio dubbelturer på vardagar. Resandet på sträckorna uppgår till 184 000 resenärer vilket är en ökning med 4%. Utvecklingen skiljer sig åt beroende på delsträcka. Vi ser en fortsatt minskning på hela sträckan Umeå-Lycksele och en ökning på Vindelns. Totalt har resandet en minskning med 7% jämfört med 2017. Samtidigt ökar resandet Umeå-Vännäs med 10%.

### Umeå-Luleå

Trafiken har under 2018 omfattat två dubbelturer, vilken är en fördubbling av trafikutbudet och har på två år mer än fördubblat resandet. Antal resor uppgick totalt 2018 till 44 000 vilket är en resandeökning med 49% jämfört med 2017 och 125% jämfört med 2016. Den utökade trafiken är den största anledningen, tillsammans med en allt mer attraktiv restid efter spårbytet på sträckan.

### Luleå-Kiruna

Trafiken omfattar tre dubbelturer. Linjen har sedan länge haft en viktig funktion särskilt för Malmfälten, både för tjänsteresor som andra reseändamål. Infrastrukturproblem bromsar utvecklingstakten främst i de norra delarna av trafiksystemet. Linjen är tillsammans med Umeå-Luleå den linje som uppvisar sämst punktlighet, främst beroende på eftersläpande underhåll och kapacitetsproblem. Resandet uppgick 2018 till 74 000 resenärer, vilket är i nivå med 2017.

### Sundsvall-Östersund-Storlien

Trafiken omfattar totalt nio dubbelturer plus heltrafik på sträckan Sundsvall-Östersund, på sträckan Östersund-Åre/Duved fem dubbelturer samt på sträckan Åre-Storlien två dubbelturer med omstigning i Storlien för fortsatt resa in mot Norge. Linjen Sundsvall-Östersund-Storlien har helt andra karaktärsdrag än linjen längs kuststråket. Många små stationsorter betjänas med tågtrafik sedan 1990-talet. Detta har inneburit att orter på sträckan har kunnat leva vidare och att det sedan många år tillbaka finns ett väl utvecklat resande på sträckan. Linjen har även en stor andel turister resande till Åre-Duved, särskilt på vårvintern.

Resandet uppgick 2018 till 475 000 resenärer. Den statliga sommarkampanjen för ungdomsresor och ett fortsatt konkurrenskraftigt pris med operatörens pendlarkort är två av orsakerna till att resandet har hållit i sig och ökat med hela 13% jämfört med 2016.

### **Fordon till trafik**

Norrtåg tillhandahåller och hyr (formellt genom sina ägare) fordon genom AB Transitio. Norrtåg hyr i sin tur ut fordonen till operatören genom ett underhyresavtal där operatören påtar sig ansvaret för fordonen under hyresperioden. Norrtågs trafik utförs med:

- Tolv eldrivna motorvagnar av typen X62 Coradia Nordic
- Tre eldrivna motorvagnar X52 Regina som primärt trafikerar banorna norr om Umeå
- Tre eldrivna motorvagnar X11, varav ett trafikerar pendeltågstrafik Umeå-Vännäs och de två övriga används för att förstärka reservkapaciteten
- Ett dieseltåg av typen Y31 Itino, trafikerar sträckan Umeå-Lycksele

Under året har Norrtåg fattat beslut att hyra in ytterligare tre eldrivna motorvagnar av modellen X52 Regina från AB Transitio och som blir tillgängliga för trafik i slutet av 2019. Dessa ska användas för att stärka reservkapaciteten samt möjliggöra en utökad trafik kring Umeå och i Norrbotten.

Inom ramen för åtgärdsprogrammet för förbättrad vinterkapacitet har Norrtåg AB och operatören beslutat att införa ytterligare en förebyggande svarv av hjulen på samtliga fordon. Det innebär att hjulen nu svarvas vid tre tillfällen per år. Om detta kommer att förlänga hjulens livslängd får utvärderas 2019 inom ramen för hjulprojektet och garantiuppföljningen för X62-fordonen, men de första initiala uppföljningarna tyder på en förbättrad livslängd.

Internet ombord har uppdaterats både avseende brukarnas datamängder från 200 till 300 GB, men också avseende kvaliteten efter ett byte av teknisk lösning. Detta är ett led i att skapa bättre möjligheter för resenären ombord och därmed öka trivseln och möjligheten för arbets- och studiependling. Det finns fortfarande en del brister framförallt kopplat till långa tunnelavsnitt mellan Umeå och Sundsvall.

### **Trafikavtal med Svenska Tågkompaniet AB**

För att bedriva tågtrafiken och underhållet av tågen har Norrtåg trafikavtal med Svenska Tågkompaniet AB, som sträcker sig till december 2025. Verksamheten bedrivs inom ramen för en tjänstekoncession, där operatören har stora friheter, men också skyldigheter. Norrtåg AB tillhandahåller spårfordon och verkstad medan operatören står för övriga kostnader som personal, underhåll och marknadsföring. RKM:s färdbevis avseende 30 dagars pendlingskort och skolkort är giltiga färdbevis ombord på tåg, men i övrigt hanterar Tågkompaniet pris och produkter i Norrtågstrafiken.

### **Tillhandahållande av verkstad**

Verkstaden i Umeå är central för trafiksystemets funktion, inte minst beroende på att avstånden till närmaste liknande verkstad är för långa sett ur ett ekonomiskt och funktionellt perspektiv. Verkstaden är lokaliserad till godsbangården i Umeå (Nordic Logistic Center) och ägare till fastigheten är Umeå vagnverkstad AB. Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti för verkstaden.

Tågkompaniet har kontrakterat Euromaint som underleverantör. Det är underhållaren som är formell hyresgäst i den för ändamålet anpassade verkstaden. Anläggningen omfattar två verkstadsspår inomhus. Båda spåren används för reparation och service och ett av dem har dessutom funktion som servicespår för avisning, tvätt, sanering etc. Under våren 2018 slutfördes det pågående trimningsprogrammet för att öka effektiviteten i befintlig verkstad.

Norrtåg AB har under 2018 beslutat om den största investeringen sedan trafikstart i form av en utbyggnad av depåfunktionen med ytterligare en hall, en s.k. multifunktionshall och en utökning av spår inom depåområdet. Beslutet grundar sig både på erfarenheter och slutsatser från den svåra vinterperioden i början av året och kommande behov av större verkstadskapacitet på grund av utökad trafik. Multifunktionshallen planeras att vara färdigställd med funktionerna avisning och svarv till slutet av kvartal ett 2020.

Norrtåg AB har med anledning av detta förhandlat fram en ny hyresnivå med Umeå vagnverkstad AB/INAB som började gälla den 1 oktober 2018. Den nya hyresnivån har skapat utrymme för den beslutade utbyggnationen samtidigt som hyresgarantin förlängts till 2036.

## Miljö

En av de klart största klimatutmaningarna för Sverige är att klara en hållbar utveckling inom transportsektorn. Vägtrafiken har stor klimatpåverkan genom hög energiförbrukning och hög andel fossila bränslen. Att åka tåg är energieffektivt och bra ur miljösynpunkt. Norrtågstrafiken har möjliggjort mer miljövänliga persontransporter.

Den största effekten är minskade koldioxidutsläpp. Om Norrtågs producerade fordonskilometer under 2018 istället hade fördelats mellan flyg, bil och buss hade det inneburit ökade utsläpp av koldioxid med ca 20 000 ton. Detta kan jämföras med utsläppen från nära 10 000 personbilar på ett år. Ackumulerat under åren 2013–2018 har Norrtågstrafiken inneburit en besparing av koldioxidutsläpp med cirka 100 000 ton. Detta motsvarar cirka 100 miljoner kronor.

Bristfällig luftkvalitet och de konsekvenser det har för människors hälsa och miljö är ett problem i många städer världen över och har särskilt uppmärksammats av den europeiska kommissionen. Om Norrtågs resenärer under 2018 istället hade åkt bil eller buss hade det inneburit utsläpp av cirka 100 000 gram partiklar i tätort vilket motsvarar transportarbete i cirka 46 000 mil av lastbil med släp i tätort.

## Risakanalys och strategiarbete

Norrtåg AB har under 2018 arbetat vidare enligt den beslutade verksamhetsplanen och strategin. Strategin ska visa hur Norrtåg AB, bolaget, driver och utvecklar verksamheten. Under 2018 har bolaget påbörjat arbetet med en vision för 2035. Visionen ska främst fungera som ett underlag för den strategiska planeringen och diskussioner med övriga intressenter kring utmaningar utveckling de kommande 10–15 åren.

Under året har även förhandling påbörjats beträffande den statliga delen av finansieringen för kommande period med. Trafikverket väntas presentera sitt slutgiltiga förslag under 2019.

## Förväntad framtida utveckling

Efter den svåra perioden i inledningen av året har resandet återställts för att i kvartal fyra återigen växa. Tillsammans med en ny prisstrategi från operatören, ny pendlingstrafik mellan Boden och Luleå och en förbättrad kvalitet på trafiken bör resandet återigen växa under 2019.

Infrastrukturen på Norrtågs sträckor kommer att trimmas ytterligare kommande år, särskilt på sträckan Sundsvall-Storlien. Konkurrensen om kapacitet på Sundsvall-Umeå har ökat beroende på ökad trafik från andra operatörer. Detta innebär bitvis förlängd restid och minskade möjligheter till stopp på vissa stationer.

Trafikverkets pilottester av nya versioner av ERTMS på Botniabanan och Haparandabanan skapar problem för Norrtåg. De största utmaningarna är kostnaderna och den korta tid för anpassning av Norrtågs fordon som finns. Införandet av ERTMS för sträckan Boden-Luleå 2023 innebär att Norrtågs samtliga fordon måste ERTMS-utrustas vilket kommer att skapa stora praktiska och finansiella utmaningar.

## Ekonomi

Summa intäkter uppgår till 291 658 kkr, inklusive driftsbidrag från ägarna med 120 764 kkr. Summa kostnader uppgår till 291 670 kkr. Årets överskott om 13 452 kkr, har balanserats som avräkningsskuld, till ägarna varefter intäkter och driftsbidrag har minskats med motsvarande belopp.

Ekonomiskt sammandrag	2018	2017	2016	2015
Omsättning exkl. driftsbidrag	170 894	178 610	171 095	157 029
Resultat efter finansiella poster	15	10	5	4
Likviditet %	109,45 %	113,1 %	112,6 %	113,40 %
Soliditet %	1,06 %	1,39 %	1,20	1,47

Förändring av eget kapital	2018	2017
<b>Bundet eget kapital</b>		
Aktiekapital	2 000	2 000
Enligt balansräkning innevarande år	2 000	2 000
<b>Fritt eget kapital</b>		
Enligt balansräkning fg år	0	0
Årets resultat	0	0
Enligt balansräkning innevarande år	0	0

#### RESULTATDISPOSITION (i kronor)

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att till förfogande stående medel

Balanserat resultat	0 kr
Årets resultat	0 kr
Disponeras sålunda	
i ny räkning balanseras	0 kr

**RESULTATRÄKNING FÖR TIDEN 2018-01-01--2018-12-31 (KKR)**

<b>RÖRESENS INTÄKTER, Not 1</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Nettoomsättning, Not 2	108 832	107 195
Övriga rörelseintäkter, Not 3	62 062	71 415
Driftsbidrag från ägare, Not 4	120 764	106 057
<b>SUMMA RÖRESENS INTÄKTER</b>	<b>291 658</b>	<b>284 667</b>
<b>RÖRESENS KOSTNADER</b>		
Direkta trafikknkostnader, Not 5	-282 776	-277 199
Övriga externa kostnader, Not 6	- 2 456	-2 042
Personalkostnader, Not 7	- 5 921	-5 163
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar, Not 8	- 517	-289
<b>SUMMA RÖRESENS KOSTNADER</b>	<b>-291 670</b>	<b>-284 693</b>
<b>RÖRELSERESULTAT</b>	<b>-12</b>	<b>- 26</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>		
Ränteintäkter och liknande resultatposter, Not 9	27	37
Räntekostnader och liknande resultatposter	-	-1
<b>Summa resultat från finansiella investeringar</b>	<b>27</b>	<b>36</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>-15</b>	<b>10</b>
Skatt på årets resultat, Not 10	-15	-10
<b>ÅRETS RESULTAT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**NORRTÅG AB**  
**BALANSRÄKNING PER 2018-12-31 (KKR)**

<b>TILLGÅNGAR, Not 1</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>		
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>		
Inventarier, verktyg och installationer, Not 8	3 631	4 130
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>		
Aktier och andelar Not 11	60	60
<b>SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>	<b>3 691</b>	<b>4 190</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>		
<b>Kortfristiga fordringar</b>		
Kundfordringar	30 193	5 796
Skattefordran	0	4
Övrig kortfristiga fordringar	2 316	2 257
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter, Not 12	25 519	8 955
<b>Summa Kortfristiga fordringar</b>	<b>58 027</b>	<b>17 011</b>
<b>Kassa och bank</b>	<b>127 708</b>	<b>122 704</b>
<b>SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>	<b>185 736</b>	<b>139 716</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>189 427</b>	<b>143 905</b>

<b>SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>EGET KAPITAL, Not 13 och Not 14</b>		
<b>Bundet eget kapital</b>		
Aktiekapital	2 000	2 000
<b>Fritt eget kapital</b>		
Balanserat resultat	0	0
Årets resultat	0	0
<b>SUMMA EGET KAPITAL</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>
<b>Avsättningar</b>		
Övriga avsättningar, Not 15	17 727	18 400
<b>Summa avsättningar</b>	<b>17 727</b>	<b>18 400</b>
<b>KORTFRISTIGA SKULDER</b>		
Leverantörsskulder	41 011	18 267
Skatteskuld Not 10	28	0
Skuld aktieägare Not 16	54 364	44 583
Övriga kortfristiga skulder	227	227
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter, Not 17	74 070	60 428
<b>SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER</b>	<b>169 700</b>	<b>123 506</b>
<b>SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>	<b>189 427</b>	<b>143 905</b>



## NOTER TILL RESULT- OCH BALANSRÄKNING

### Not 1

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och enligt Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1. Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

### Fordringar, skulder och avsättningar

Om inget annat anges ovan värderas kortfristiga fordringar till det lägsta av dess anskaffningsvärde och det belopp varmed de beräknas bli reglerade. Långfristiga fordringar och långfristiga skulder värderas efter det första värderingstillfället till upplupet anskaffningsvärde. Övriga skulder redovisas till anskaffningsvärdet om inget anges

### Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisar till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår förutom inköpspriset även utgifter som är direkt hänförliga till förvärvet.

### Avskrivningar

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

	<u>Nyttjandeperiod</u>
Datorer	Tre år
Inventarier	Fem år
Fekaliebil	Sex år
Förbättringar annan fastighet	Tio år

### Leasing

Alla leasingavtal redovisas som operationella leasingavtal. Leasingavgifterna enligt operationella leasingavtal, inklusive förhöjd förstagångshyra men exklusive utgifterna för tjänsterna som försäkring och underhåll redovisas linjärt över leasingperioden.

### Offentliga bidrag

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

<b>Not 2 Nettoomsättning</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Tåghyror	91 451	88 260
Ersättning för resande med RKTM färdbevis	17 381	18 160
Ersättning eftersläpande underhåll	<u>0</u>	<u>775</u>
<b>Summa nettoomsättning</b>	<b>108 832</b>	<b>107 195</b>

Operatören är underhyrestagare av fordon, Hyresavtalen är kopplat till trafikavtalets längd.

Fordonstyp	Antal	Hyresavtalets utgång
X52 Regina	3	2025-12-13
X62 Coradia	12	2025-12-13
X11	3	2025-12-13
Y31 Itino	1	2025-12-13
Regina extra reservfordon	1	2019-03-22

De framtida hyresintäkterna fördelar sig enligt följande	<b>Framtida hyresbelopp</b>
2019	94 911
2020-2023	281 856

#### Not 3 Övriga rörelseintäkter

Medfinansiering Trafikverket	62 062	71 023
Extra medfinansiering Trafikverket 2017	<u>0</u>	<u>392</u>
<b>Summa övriga rörelseintäkter</b>	<b>62 062</b>	<b>71 415</b>

#### Not 4 Driftsbidrag

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	46 427	44 853
Region Jämtland Härjedalen	23 636	22 841
Länstrafiken i Västerbotten AB	40 043	38 873
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	<u>24 110</u>	<u>23 461</u>
<b>Summa utfakturerat</b>	<b>134 216</b>	<b>130 028</b>
Avräkningsskuld	<u>- 13 452</u>	<u>- 23 972</u>
<b>Summa intäktsförda driftsbidrag</b>	<b>120 764</b>	<b>106 057</b>

#### Not 5 Direkta trafikkostnader

Trafikkostnad	160 146	154 734
El och banavgifter resandetrafik	15 006	15 487
Verkstad och underhåll	14 136	14 192
Fordonshyror	<u>93 488</u>	<u>92 786</u>
<b>Summa trafik kostnad</b>	<b>282 776</b>	<b>277 199</b>

Fordon hyrs av AB Transitio via bolagets ägare. Hyreskostnaden är enligt gällande hyresavtal. I hyreskostnaden ingår kapitalkostnad, försäkring, tungt underhåll inkl reservfordon.

Fordonstyp	Antal	Hyresavtalets utgång
X52 Regina	2	2025-08-19
X62 Coradia	12	2025-12-05
X11	3	2025-12-31
Y31 Itino	1	2025-06-30
Regina extra reservfordon	1	2019-03-22

De framtida hyreskostnaderna fördelar sig enligt följande

	2019	Framtida hyresbelopp
	2020-2023	94 911
		375 808

**Not 6 Övriga externa kostnader**

**2018**                      **2017**

**Ersättning till revisorer**

Ernst & Young AB		
Revisionsuppdrag	88	87
Övriga uppdrag	46	47
<b>Summa</b>	<b>134</b>	<b>134</b>

**Hyreskostnad lokal**

**263**                      **261**

Framtida hyresbelopp	Antal	Hyresavtalets Utgång	Framtida hyresbelopp inom ett år	Framtida hyresbelopp 2020-2023
Lokalhyra Skolgatan 76	1	2020-01-31	265	16
Leasing tjänstebil	1	2019-05-31	27	

**Not 7 Personalkostnader**

**Fördelning**

**Medelantalet anställda**

Män	2	1
Kvinnor	2	3
<b>Totalt</b>	<b>4</b>	<b>4</b>

**Löner och ersättningar**

Vd och styrelse	1 739	1 482
Övriga anställda	1 914	1 702
<b>Summa löner och ersättningar</b>	<b>3 653</b>	<b>3 184</b>
Sociala avgifter enligt lag och avtal	1 178	1 035
Pensionskostnader (varav Vd 444 kkr)	820	879
<b>Summa sociala avgifter och pensionskostnader</b>	<b>1 998</b>	<b>1 914</b>

Avtal för högre befattningshavare

För Vd gäller en ömsesidig uppsägningstid om sex månader samt rätt till avgångsvederlag vid uppsägning från bolagets sida. Om verkställande direktör uppbär lön eller ersättning från annan syssla under den tid avgångsvederlaget utgår, skall avgångsvederlaget reduceras med motsvarande summa.

**Not 8 Inventarier, verktyg och datorer**

Ingående anskaffningsvärde	4 884	2 194
Årets investeringar	18	2 690
<b>Utgående anskaffningsvärde</b>	<b>4 902</b>	<b>4 884</b>
Ingående avskrivningar enligt plan	- 755	- 466
Årets avskrivningar enligt plan	- 517	- 289
<b>Utgående avskrivningar enligt plan</b>	<b>- 1 271</b>	<b>- 755</b>
<b>Bokfört värde</b>	<b>3 631</b>	<b>4 129</b>

<b>Not 9 Ränteintäkter och liknande resultatposter</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Ränteintäkter	<u>27</u>	<u>37</u>
<b>Summa ränteintäkter</b>	<b>27</b>	<b>37</b>
<b>Not 10 Årets skatt</b>		
Aktuell skatt	- 15	- 10
Justerad avseende tidigare år	<u>- 0</u>	<u>- 0</u>
Summa redovisad skatt	<u>- 15</u>	<u>- 10</u>
<b>Redovisad resultat före skatt</b>	<b>15</b>	<b>10</b>
Skatt på redovisad resultat	- 3	- 2
Skatt på redovisad resultat enligt gällande skattesats (22 %)	- 3	- 2
<b>Skatteeffekt av</b>		
Övriga ej avdragsgilla kostnader	- 12	- 8
Ej skattepliktiga intäkter	<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Redovisad skatt</b>	<b>- 15</b>	<b>- 10</b>
Genomsnittlig effektiv skattesats	100 %	100 %
<b>Not 11 Aktier och andelar</b>		
Sveriges Kommunikationer AB, 30 st aktier	<u>60</u>	<u>60</u>
	<b>60</b>	<b>60</b>
<b>Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter</b>		
Övriga poster	857	3 282
Förutbetalda ersättningar för RKTm färdbevis	2 156	2 159
Förutbetalda hyreskostnader	<u>22 506</u>	<u>3 514</u>
<b>Summa förutbetalda kostnader</b>	<b>25 519</b>	<b>8 955</b>
<b>Not 13 Förändring av eget kapital</b>		
Bundet eget kapital		
Aktiekapital	<u>2 000</u>	<u>2 000</u>
Enligt balansräkning innevarande år	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>
Fritt eget kapital		
Enligt balansräkning fg år	0	0
Årets resultat	<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Enligt balansräkning innevarande år</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Not 14 Aktiekapital, 2000 aktier, kvotvärde 1 000 kr</b>		
Fördelning av aktierna mellan ägarna		
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	500	500
Region Jämtland Härjedalen	500	500
Länstrafiken i Västerbotten AB	500	500
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	<u>500</u>	<u>500</u>
<b>Summa</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>

<b>Not 15 Avsättning</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Avsättning för underhåll	17 727	18 400

**Not 16 Specifikation av skuld till ägarna**

Län	Ing balans	Årets driftbidrag	Under året betalt	Utgående balans
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	- 16 732	41 736	-46 427	-21 422
Region Jämtland Härjedalen	- 4 560	21 318	-19 966*	- 3 208
Länstrafiken i Västerbotten AB	- 14 505	36 116	-40 043	- 18 433
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-8 785	21 594	-24 110	- 11 301
<b>Summa</b>	<b>-44 582</b>	<b>120 764</b>	<b>-126 028</b>	<b>- 54 364</b>

\*under året har 3 670 tsek reglerats till Region Jämtland Härjedalen.


**Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter**

Semesterlöneskuld	410	420
Sociala avgifter, lagstadgande	129	132
Trafikkostnader	25 053	5 955
Löpande upplupna kostnader	3 250	
Förutbetalda hyresintäkter	22 487	21 945
Förutbetald statlig medfinansiering	<u>22 741</u>	<u>31 976</u>
<b>Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkter</b>	<b>74 070</b>	<b>60 428</b>

**Not 18 Eventualförpliktelser**

Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti tom år 2036 avseende den av INAB, Umeå kommun, uppförda tågverkstaden i Umeå.	151 200	122 400
--	---------	---------

Umeå den 21 februari 2019



Elvy Söderström, ordförande



Thomas Andersson

Jonny Lundin



Anton Hammar



Marika Lindgren




Nils Grahn



Maria Stenberg



Kenneth Backgård



Maria Höglander  
Vd

Vår revisionsberättelse har avgivits den 9/4 2019



Joakim Åström  
Auktoriserad revisor  
Ernst & Young AB

## Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Norrtåg AB, org.nr 556758-3496

### Rapport om årsredovisningen

#### Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Norrtåg AB för räkenskapsåret 2018.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Norrtåg ABs finansiella ställning per den 31 december 2018 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

#### Grund för uttalanden

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

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

#### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om beslut har fattats om att avveckla verksamheten.

#### Revisorns ansvar

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

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på fel, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.



Building a better  
working world

## Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

### Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Norrtåg AB för räkenskapsåret 2018 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

### Grund för uttalanden

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

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

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

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

### Revisorns ansvar

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

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

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionell skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaper. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Umeå den 9 april 2019

Ernst & Young AB

Joakim Åström  
Auktoriserad revisor



# Årsredovisning 2018

---

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

## 1. Inledning

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

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

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

## 2. Direktion

RKM har en direktion med 28 ledamöter, 14 ledamöter från landstinget och 14 ledamöter från kommunerna i länet, samt ersättare. Direktionen har haft 4 direktionsmöte under 2018.

### Ordinarie från Region Norrbotten

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

### Ordinarie från kommun

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

## 3. Arbetsutskott (AU)

Direktionen har ett arbetsutskott (AU) på 9 ledamöter. AU har under verksamhetsåret 2018 träffats och genomfört 5 beredningsmöten.

### Ordinarie från Region Norrbotten

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

### Ordinarie från kommun

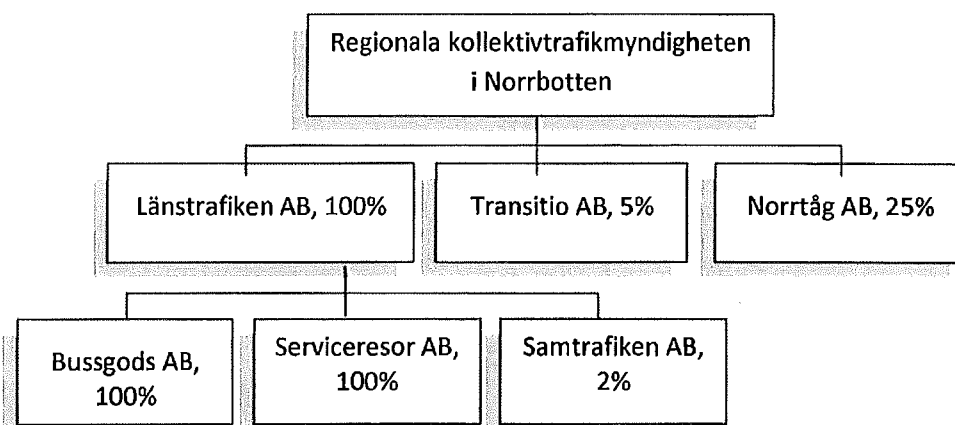
Kristina Zakrisson (S), Kiruna kommun  
Lenita Ericson (S), (vice ordf), Luleå kommun  
Mikael Larsson (V), Överkalix kommun  
Helena Öhlund (S), Älvsbyns kommun

#### 4. Ändamål och Uppdrag

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

#### 5. Koncern och organisation

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten utgör en koncern med följande organisationsstruktur



#### 6. Sammanställd redovisning koncernföretag bokslut 2018

I bokslut 2018 visar den sammanställda redovisningen av koncernens ett resultat på 0,0 Mnkr. De olika verksamheterna visar i princip nollresultat var och en eftersom underskotten täcks enligt överenskommelser. Före underskottstäckning var resultatet sammantaget ca - 8,9 Mnkr där den stora resultatpåverkande posten var Bussgods underskott -9,4 Mnkr. Den extra finansieringen av underskotten fördelas enligt överenskommelser för varje resultatenhet.

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

## Sammanställt Bokslut för år 2018

		RKM	RKM	LTN	BGN	SRN	NT
<b>Resultaträkning Tkr</b>		Sammanställd	Myndigh	Länstraf	Bussgods	Serviceres	Norrtåg
<b>Koncernen, myndigheten och bolag</b>		Konsolidering	100%	100%	100%	100%	25%
INTÄKTER	Nettoomsättning	380 429	3 821	299 046	47 147	3 207	108 832
	Statliga bidrag	25 279	0	25 182	0	97	0
	Övriga rörelseintäkter	23 264	40	6 277	480	951	62 062
	<b>Verksamhetens intäkter</b>	<b>428 972</b>	<b>3 861</b>	<b>330 505</b>	<b>47 627</b>	<b>4 255</b>	<b>170 894</b>
	Upplösn negativ Goodwill	0	0	0	0	0	0
KOSTNADER	Trafikkostnader	-530 052	0	-439 524	-19 833	-1	-282 776
	Övriga externa kostnader	-30 329	-2 613	-13 475	-12 101	-1 526	-2 456
	Personalkostnader	-57 142	-6 742	-21 868	-24 407	-2 645	-5 921
	<b>Verksamhetens kostnader</b>	<b>-617 523</b>	<b>-9 355</b>	<b>-474 867</b>	<b>-56 341</b>	<b>-4 172</b>	<b>-291 153</b>
	Avskrivningar	-7 312	-26	-6 311	-765	-81	-517
<b>VERKSAMHETENS NETTOKOSTNADER</b>		<b>-195 864</b>	<b>-5 520</b>	<b>-150 673</b>	<b>-9 479</b>	<b>2</b>	<b>-120 776</b>
	<b>Bidrag från medlemmarna</b>	<b>195 897</b>	<b>5 572</b>	<b>160 134</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>120 764</b>
	Räntenetto	13	0	-37	43	0	27
<b>RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER</b>		<b>46</b>	<b>52</b>	<b>9 424</b>	<b>-9 436</b>	<b>2</b>	<b>15</b>
	Koncernbidrag	0	0	-9 436	9 436	0	0
	Skatter	6	0	12	0	-2	-15
<b>ÅRETS RESULTAT</b>		<b>52</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Summa Omsättning 624 869 9 433 490 639 47 627 4 255 291 658

**Serviceresors underskott (-143 Tkr) täcks av Regionen och Kiruna kommun.**

**Bussgods underskott -9 436 Tkr täcks av Länstrafiken genom koncernbidrag.**

**Länstrafiken underskott efter koncernbidrag -8 934 Tkr täcks av Regionen och kommunerna.**

**RKM:s överskott 52 Tkr är koncernens resultat år 2018.**

## Koncernen budgetavvikelse 2018

(Före koncernbidrag till Bussgods)

	Budget	Utfall	Diff
Intäkter	383 092	386 428	3 336
Trafikkostnader	-453 010	-459 357	-6 347
Övriga kostnader	-28 926	-29 689	-763
Personalkostnader	-51 156	-55 869	-4 713
Avskrivningar o räntor	-6 772	-16 603	-9 831
Medlemsbidrag	156 772	165 706	8 934
Resultat	0	-9 384	-9 384

## 7. Allmän trafikplikt

Under 2018 har Regional kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten beslutat om allmän trafikplikt för följande:

### **Arvidsjaurs kommun**

Buslinjen 135

### **Boden kommun**

Buslinje 265, 266

### **Gällivare kommun**

Buslinje 135, 423, 424 och 425 samt Gällivare tätort

### **Luleå kommun**

Buslinje 222 (Mjöfjärden-Sundom-Börjelslandet)

Buslinje Sinksundet - Porsön

Skärgårdstrafik 2018, turbotrafik och pendlarbotrafik

### **Överkalix kommun**

Buslinje 341

### **Övertorneå kommun**

Buslinje 361, 362 och 363

### **Region Norrbotten**

Buslinje 15 (Råneå- Sunderby sjukhus)

Buslinje 17, 18, 52 och 61.

Buslinje 26, 44, 53, 54, 63

Buslinje 14, 46, 21, 31, 32

Buslinje 23, 28, 29, 30, 97

Buslinje 20/100

## 8. Kommersiell kollektivtrafik

Kommersiella aktörer har i och med inträdet av den lagstiftningen (lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1056)) möjlighet att inom den sk 21-dagars regeln anmäla till den regionala kollektivtrafikmyndigheten att man avser att starta upp kollektivtrafik som inte omfattas av beslut om allmän trafikplikt. Under verksamhetsåret 2018 har ingen kommersiell aktör lämnat in anmälan om kollektivtrafik.

## 9. Personal

RKM har sedan januari 2016 sex färdtjänsthandläggare, där fyra är stationerade i Luleå och två i Överkalix. Under 2018 har det, på kontoret i Luleå under vissa perioder, funnit ytterligare en resurs som arbetat med handläggning av färdtjänstärenden.

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

### Skifte av myndighetschef

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

## 10. Lokalisering, kansli och administration

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

## 11. Ekonomi

Myndighetens finansiering av verksamhet och investeringar sker genom driftbidrag från medlemmarna. Under verksamhetsåret 2018 har medlemmarna tillskjutit driftbidrag enligt följande;

### Driftbidrag att fakturera medlemmarna

BudgetRKM Driftbidrag tkr	2018	2019	2020
Arjeplog	199	202	205
Arvidsjaur	199	202	205
Boden	199	202	205
Gällivare	199	202	205
Haparanda	199	202	205
Jokkmokk	199	202	205
Kalix	199	202	205
Kiruna	199	202	205
Luleå	199	202	205
Pajala	199	202	205
Piteå	199	202	205
Älvsbyn	199	202	205
Överkalix	199	202	205
Övertorneå	199	202	205
Landstinget	2 786	2 824	2 869
SA	5 572	5 648	5 738

För 2018 har medlemmarna tillskjutit medel för drift av myndighetens verksamhet med 5 572 Tkr, varav investeringar utgör 200 Tkr.

Övrig ekonomisk redovisning, se resultat- och balansräkning punkt 31.

## 12. Trafikförsörjningsprogram

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

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

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

## 13. Internkontrollplan

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

Analys ska göras över 18 punkter varav sex har valts ut och analyserats i samband med detta bokslut. Övriga har analyserats vid årsbokslutet 2017 och delårsbokslut T1 2018 och T2 2018. Ny internkontrollplan 2019-2020 har antagits av Direktionen för RKM att gälla för hela koncernen.

Punkter för internkontroll som analyserats nu:

- Hur säkerställer vi att vi lever efter, och uppfyller, de krav och mål som direktion eller styrelse fattat?
  - Målen är beskrivna i dokument som styr verksamheten, trafikförsörjningsprogram och ägardirektiv.
  - Måluppfyllelse mäts och redovisas i förvaltningsberättelsen i årsboksluten och vid bokslut för T2.
  - Budgetuppföljning görs löpande och mer detaljerat vid årsbokslut och tertialboksluten.

Väsentlighetsgraden uppskattas till en trea (Kännbart) och sannolikheten att det inträffar uppskattas till en tvåa.

- Hur säkerställer vi validitet och reliabilitet av information i våra IT-system?
  - Framtagen statistik dubbelkontrolleras
  - Rimlighetskontroller mot tidigare värden

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

- Hur hanterar vi stöldbegärliga tillgångar (kontanter, bensinkort och inventarier etc.)?
  - Kontanter hanteras endast i samband med biljettförsäljning på busstationerna. Dagskassor redovisas av busstationspersonalen till Länstrafikens administration genom fastställda rutiner för dagskasseredovisning.

- Kontanterna transporteras till banken av personal från Nokas.
  - Bensinkort kan bara användas för inköp av bränsle. Kvitto med notering om person som tankat och fordon lämnas till Länstrafikens administration för avstämning mot faktura.
  - Tankning av fordon noteras i körjournal som finns i respektive fordon.
  - Stöldbegärliga inventarier registreras i anläggningsregistret oavsett inköpsvärde.
- Väsentlighetsgraden uppskattas till en tvåa (Lindrigt) och sannolikheten att det inträffar uppskattas till en tvåa.

- Hur säkerställer vi att nyanställd personal lär sig processen kring den interna kontrollen?
  - Beskrivning av rutinen för internkontroll finns med i introduktionsprogrammet för nyanställda.
  - Information om internkontroller ges på personalmöten.

Väsentlighetsgraden uppskattas till en tvåa (Lindrigt) och sannolikheten att det inträffar uppskattas till en tvåa.

- Hur säkerställer vi mål och måluppfyllelse?
  - Målen är beskrivna i dokument som styr verksamheten, trafikförsörjningsprogram och ägardirektiv.
  - Budgeten följs löpande och i detalj vid tertial- och årsboksluten.
  - Uppföljning av nyckeltal görs vid tertial- och årsboksluten.

Väsentlighetsgraden uppskattas till en trea (Kännbart) och sannolikheten att det inträffar uppskattas till en tvåa.

- Hur säkerställer vi att personalen gör rätt saker till "rätt" kostnad (effektivitet)?
  - Attesteglementet säkerställer att kostnadsnivån ligger på som planerat.
  - Uppföljning av nyckeltal kontrollerar att verksamheten är på rätt kurs.
  - De årliga medarbetarsamtalen och lönesamtalen har uppföljning av personalens aktiviteter och hur detta förändras och utvecklas.
  - Delegation med ansvar och befogenheter ger möjlighet till en effektiv styrning av verksamheten.

Väsentlighetsgraden uppskattas till en trea (Kännbart) och sannolikheten att det inträffar uppskattas till en tvåa.

#### 14. SAM - Systematiska arbetsmiljöarbetet

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

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

Samrådsgruppen har träffats 2 gånger 2018. I januari 2019 har gruppen träffats första gången för att lägga upp arbetet detta år.

Ett arbete för att förbättra de negativa resultat som framkom i personalens hälsoundersökning som gjordes under våren/sommaren 2017 har genomförts under året. En rapport om föreslagna åtgärder har tagits fram och har resulterat i bl.a. att en stegtävling genomfördes. Uppföljning



ska göras för att se eventuella effekter när nästa hälsokontroll görs under våren/sommaren 2019.

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

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

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

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

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

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

#### **16. Färdtjänstråd**

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

Färdtjänstrådet har som målsättning att träffas två gånger per år för att diskutera och informera om färdtjänsten, samt ta del av information, förslag och idéer från medverkande intresseorganisationer. Under 2018 har färdtjänstrådet haft två sammankomster.

#### **17. Norrbottens Bussgods**

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

#### **18. Kollektivtrafikmyndighetens mål**

Det nationella transportpolitiska övergripande målen är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbart transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målen har

preciserats i funktionsmål och hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

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

Målen i TFP är avgörande för i vilken riktning kollektivtrafiken ska utvecklas samt vilka satsningar som ska göras i framtiden i Norrbotten

### ***Funktions- och hänsynsmål, fem olika funktionsområden***

#### **TILLGÄNGLIGHETSMÅLET**

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

Målet följs upp genom att mäta:

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

#### **Nöjdhet allmänhet och kund**

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

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

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

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

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

Nöjdhet med bolaget (NKI)		
År	Länstrafiken i Norrbotten	Luleå lokaltrafik (LLT)
2013	57%* / 78%**	75%* / 87%**
2014	53%* / 74%**	76%* / 85%**
2015	54%* / 70%**	74%* / 85%**
2016	50%* / 69%**	74%* / 83%**
2017	60%* / 64%**	73%* / 75%**
2018	51%* / 61%**	73%* / 79%**

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

NKI-resultatet för länets kollektivtrafikkunder (dvs LTN och LLT) är 72% (70% 2017) och för allmänheten 58% (59% 2017).

Den totala nöjdheten i riket uppgår till 59% bland kunder och 53% bland allmänheten.

#### Andel tillgänglighetsanpassade fordon

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

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

*Andelen fordon som är tillgänglighetsanpassade.*

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Piteå
2013	0 %*	0	0	0	0	0	91,8%	0
2014	0 %*	0	0	0	0	0	92,0%	0
2015	0 %*	0	0	0	0	0	93,0 %	0
2016	0 %*	0	0	0	0	0	92,0 %	0
2017	32,6 %*	0	0	0	0	0	93,0 %	0
2018	32,6 %*	0	0	0	0	0	93,0 %	0

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

### Andel tillgänglighetsanpassade hållplats

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

### Attraktivitetsmålet

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

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

### Nöjdhet allmänhet och kund

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

### Antal påstigande (exklusive årskort)

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

### Antal påstigande totalt per år (inklusive skolkort).

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda (ringlinjen)	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Piteå
2014	2 240 197*	336 282 *	376 221*	18 014*	77 500*	372 298*	4 638 000**	358 968*
2015	2 280 685*	406 905*	344 488*	20 959*	76 665*	402 506*	4 757 368**	351 342*
2016	2 356 062*	492 071*	343 234*	20 984*	72 480*	480 223*	5 123 534**	390 492*
2017	2 241 056*	572 229*	324 144*	24 850*	76 800*	487 569*	5 207 000**	407 575*
2018	2 299 299*	568 108*	278 451*	24588*	75 323*	503 783*	5 353 000**	408 207*

\*Siffror från Länstrafiken

\*\*Siffror från LLT (inklusive skolkort)

### Kollektivtrafikens marknadsandel (av det motoriserade resandet)

Marknadsandelen mäts i den riksomfattande kollektivtrafikbarometern. Då endast Länstrafiken i Norrbotten och Luleå lokaltrafik är med i Kollektivtrafikbarometern från Norrbottens län, är det endast dessa värden som redovisas. Tabellen redovisar marknadsandel av totalbefolkningen och andel av befolkningen som rest någon gång med Luleå lokaltrafik respektive Länstrafiken i Norrbotten. Kollektivtrafikens marknadsandel beräknas som andelen resor med kollektiva färdmedel bland samtliga resor med motordrivna fordon.

	Marknadsandel totalt	Andel kunder av befolkningen	Marknadsandel totalt	Andel kunder av befolkningen
År	Länstrafiken i Norrbotten	Länstrafiken i Norrbotten	Luleå lokaltrafik (LLT)	Luleå lokaltrafik (LLT)
2013	6%	22%	18%	54%
2014	6%	24%	21,5%	56%
2015	5,5%	21%	19%	57%
2016	6%	22%	20%	57%
2017	8%	39%	29%	46%
2018	6%	32%	22%	47%

Det vanligaste färdmedlet inom kollektivtrafik i Norrbotten är stadsbuss (49 %) följ av regionbuss (45 %). Stadsbuss står för hälften av alla kollektivtrafikresor i Norrbotten medan regionbuss står för en nästan lika stor andel.

### Miljömålet

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

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

### Fossila bränslen

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

### Förnybara drivmedel

De vanligaste förnybara drivmedlen är:

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

RME är en blandning av 90 % rapsolja och 10 % metanol, i processen bildas RME och glycerol, med RME kan befintliga fordonsflottor ställas om till förnyelsebart bränsle med minskad klimatpåverkan

som följd. Ett 100 % RME (som framställs av raps), minskar klimatutsläppen med upp till 60 %. Genom att byta ut 100 liter fossil diesel till RME minskar du koldioxidutsläppen med 173 kg.

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

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

### Alternativa drivmedel

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

### Andel fordonskilometer som drivs med förnybara bränslen

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

*Andel fordon som drivs med förnyelsebara bränslen.*

År	Länstrafiken Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Piteå
2013	0 %*	0 %**	0 %r	Inga uppgifter	Inga uppgifter	Inga uppgifter	30,0 %	0 %***
2014	0 %*	0 %**	0 %***	0 %***	0 %***	0 %***	28,1 %	0 %***
2015	0 %*	0 %**	0 %***	0 %***	0 %***	0 %***		0 %***
2016	8,9 %**	50 %**	0 %***	0 %***	0 %***	0 %***	29 %	0 %***
2017	18,5 %**	50 %**	0 %***	0 %***	0 %***	0 %***	100 %****	0 %***
2018	21,1 %**	37 %**	0 %***	0 %***	0 %***	0 %***	65 %****	0 %***

\* Andel med MK 1 Diesel.

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

\*\*\* Endast med diesel.

\*\*\*\*Förnybar energi

### Fordonens utsläpp (emissioner) totalt

Värdena är hämtade från databasen FRIDA.

*Fordonens utsläpp (emissioner) totalt.*

Koldioxid CO2

	2014	2015	2016	2017	2018
CO 2 (KG)	CO2 (kg)	CO2 (kg)	CO2 (kg)	CO2 (kg)	CO2 (kg)
Länstrafiken i Norrbotten	9 190 000	8 978 653	7 524 000	9 349 000	9 188 000
Luleå Lokaltrafik	3 292 000	3 157 000	1 651 000	2 888 000	1 798 000

### Effektivitetsmålet

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

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

### Intäktsutveckling

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

Intäktsutveckling 1000-tal.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå lokaltrafik (LLT)	Piteå
2014	132 075*	2 043*	6 442*	44**	324*	135*	54 785***	Saknas
2015	134 290*	2 119*	6 344*	49**	324*	2 662*	55 784***	5 150*
2016	140 515*	2 140*	6 650*	43**	392*	2 301*	60 797***	5 397*
2017	142 409*	1966*	6 650*	43**	350*	2764*	65 451***	5 685*
2018	142 636*	2 935*	7 239*	56**	340*	2 764*	68 238***	5 983*

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

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

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

### Kostnadstäckningsgrad: totalt och per linje och/eller stråk

Enligt konsortialavtalet har kommunerna i länet möjlighet att göra tillköp för att subventionera kommuninvånarnas biljetter gällande kollektivtrafiken. I till exempel Kiruna kan kommuninvånarna köpa ett årskort på bussen för en låg kostnad och sedan färdas med detta kort under ett helt år. Dessa tillköp påverkar kostnadstäckningsgraden. Varje tillköp gör att kostnadstäckningsgraden sjunker, varför värdena är låga för vissa kommuner. Boden, Gällivare, Haparanda, Kalix, Kiruna, Luleå och Övertorneå har egna taxesytem som ej är samordnat med Länstrafiken. Piteå följer Länstrafiken

taxor. Andra exempel i länet är att Luleå tekniska universitets pendlare subventioneras samt Älvsbyns kommun subventionerar arbetspendling. Tabellen visar att kostnadstäckningsgraden ökat i några av kommunerna och minskat i andra.

*Kostnadstäckningsgrad, totalt i länet.*

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå lokaltrafik (LLT)	Piteå
2014	53,45*	18,4*	43,5*	3,8*	9,4*	1,8*	48,7 **	26,8*
2015	51,91*	15,5*	42,6*	4,2*	8,9*	7,0*	44,4**	25,5*
2016	52,87*	15,3*	44,5*	3,7*	10,9*	14,9*	46,3**	26,8*
2017	50,09*	13,5*	42,1*	3,3*	8,5*	21,1*	53,5**	38,0*
2018	51,11*	20,1*	24,3*	4,3*	7,1*	21,1*	48,2**	28,8*

\* Siffror från Länstrafiken

\*\*Siffror från LLT

Nettokostnad per personkilometer

Nedan visar nettokostnad per personkilometer.

*Nettokostnad per personkilometer.*

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå lokaltrafik (LLT)	Piteå
2014	1,47*	7,72*	4,58*	20,88*	14,10*	4,04*	5,27**	7,47*
2015	1,46*	5,69*	5,08*	19,12*	14,62*	7,17*	3,26**	8,46*
2016	1,43*	4,82*	4,92*	19,20*	14,95*	6,80*	3,07**	7,56*
2017	1,52*	5,81*	5,75*	16,78*	16,97*	4,3*	3,15**	7,31*
2018	1,74*	4,21*	4,09*	16,85*	19,92*	4,20*	3,55**	7,25*

\*Siffror från Länstrafiken

\*\*Siffror från LLT

Nettokostnad per invånare i riket

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



Nettokostnad kollektivtrafik, kr/inv	2014	2015	2016	2017
Region Gotland	829	787	816	855
Norrbottens läns landsting	1 086	1 122	1 236	1 286
Västerbottens läns landsting	1 213	1 251	1 290	1 422
Region Gävleborg	1 289	1 362	1 412	1 516
Region Halland	1 245	1 084	1 423	1 527
Region Örebro län	1 367	1 470	1 561	1 797
Landstinget Västernorrland	1 317	1 498	1 573	1 646
Landstinget Dalarna	1 538	1 721	1 837	2 009
Region Skåne	1 710	1 674	1 847	1 711
Region Jönköpings län	1 537	1 609	1 849	1 843
Landstinget i Kalmar län	1 834	1 818	1 859	1 898
Landstinget Sörmland	-	-	1 873	1 794
Region Jämtland Härjedalen	1 363	1 582	1 917	1 906
Landstinget i Värmland	1 741	1 887	1 965	1 986
Region Östergötland	1 946	1 970	1 967	1 959
<b>Riket (ovägt medel)</b>	<b>1 618</b>	<b>1 718</b>	<b>1 865</b>	<b>1934</b>
Västra Götalandsregionen	2 712	2 771	2 884	2 934
Landstinget i Uppsala län	2 366	2 482	3 313	3 589
Stockholms läns landsting	3 371	3 585	3 854	3 945
Landstinget Västmanland	1 385	1 462	1 461	1 520
Landstinget Blekinge	1 133	1 747	1 792	1 895

Källa: Kolada, kommun- och landstingsdatabasen

### Regionalt effektivitets mål

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

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

### Total inpendling 2012 - 2017

Pendling mellan alla kommuner i Norrbotten redovisas per kommun i Bilaga 1. Respektive diagram visar arbetspendling gällande personer 16 år – 75 år som pendlar till/från olika kommuner i Norrbotten under åren 2012 till 2017. För respektive kommun redovisas dels inpendling, dels utpendling från kommunen. Antalet pendlare är antalet resenärer som pendlar över kommungräns, hur många gånger dessa resenären arbetspendlar per vecka, månad eller under året är okänt.

## 19. Samråd

Under 2018 har samråd skett med de flesta kommunerna i länet. Samråden har skett i samarbete mellan RKM och Länstrafiken och berörda tjänstemän och politiker på respektive kommun. Från respektive kommun har fyra/fem tjänstemän deltagit, oftast kommunalråd, trafikplanerare,

skolskjutshandläggare och ytterligare någon från samhällsbyggnadsavdelningen och/eller ytterligare en politiker.

Trafikverket har under 2018 träffats vid några tillfällen.

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

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

## 20. Trafikstrategi Luleå regionen

Under 2018 tog Älvsbyns kommun över ordförandeskapet från Piteå kommun för arbetet, med Trafikstrategin för Luleåregionen (SARETS). Luleåregionen omfattar Luleå, Boden, Kalix, Älvsbyn och Piteå och sker i samarbete med RKM, Länsstyrelsen och Region Norrbotten. Syftet med den gemensamma trafikstrategin är att hitta regionala samverkansformer samt att skapa ett bättre underlag och förutsättningar för aktörerna att ta beslut i planeringsarbetet. Fokus är arbets- och studiependling i/mellan de fem kommunerna. På mötena diskuteras hela resan för arbets- och studiependlare däribland hållplatser och pendlingstråk. Starten av Pendeltåget mellan Boden-Luleå som sker under 2019 är ett viktigt pendlingstråk för att få fler att välja kollektivtrafik framför bilen.

## 21. Flygbil – flygbuss projekt tillsammans med Trafikverket

Flygbilsprojektet startade april 2016. Ett projekt i samarbete mellan RKM, Trafikverket, Länstrafiken i Norrbotten, och region Norrbotten. En operatör upphandlades under 2015/2016 och projektet, startades 4 april 2016. Trafiken upphandlades på två + ett år. Optionen löstes ut under 2018 och projektet kommer att pågå i denna utformning fram till 3 april 2019. De fyra kommuner som deltar är Jokkmokk, Haparanda, Älvsbyn och Övertorneå, kommunerna går in med maximal 100 000 kronor var årligen under maximalt tre år. Projektet syfte är att möjliggöra för de boende i ett antal utvalda kommuner (med minst en timmes restid och maximalt två timmars restid till Luleå Airport) att resa till/från Luleå Airport utan den egna bilen och ta sig till och från Stockholm och hinna arbeta i åtta timmar under en och samma dag.

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

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

Flygbilen pågår från 4 april 2016 - 3 april 2019.

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

Linje	Ort	Pris vuxen, kr, enkel	Pris barn, kr (tom 18 år), enkel	Pris familj, kr (2 vuxna, 3 barn under 19 år eller 1 vuxen och 4 barn under 19 år), enkel
Linje 711	Haparanda	340	170	680
Linje 712	Jokkmokk	360	180	720
Linje 713	Älvsbyn	260	130	520
Linje 714	Övertorneå	360	180	720

Diagrammet nedan visar antalet personer som rest med flygbilen, under år 2016 (april-december), under 2017 (januari-december) och under 2018 (januari-december). Antalet resenärer är i båda riktningarna.

- Linje 711

Totalt har 344 + 979 + 1117 (år 2016 (april-december) / 2017 (januari-december) / 2018 (januari-december)) personer rest med flygbilen mellan Haparanda kommun – Luleå Airport - Haparanda kommun.

Linje 712

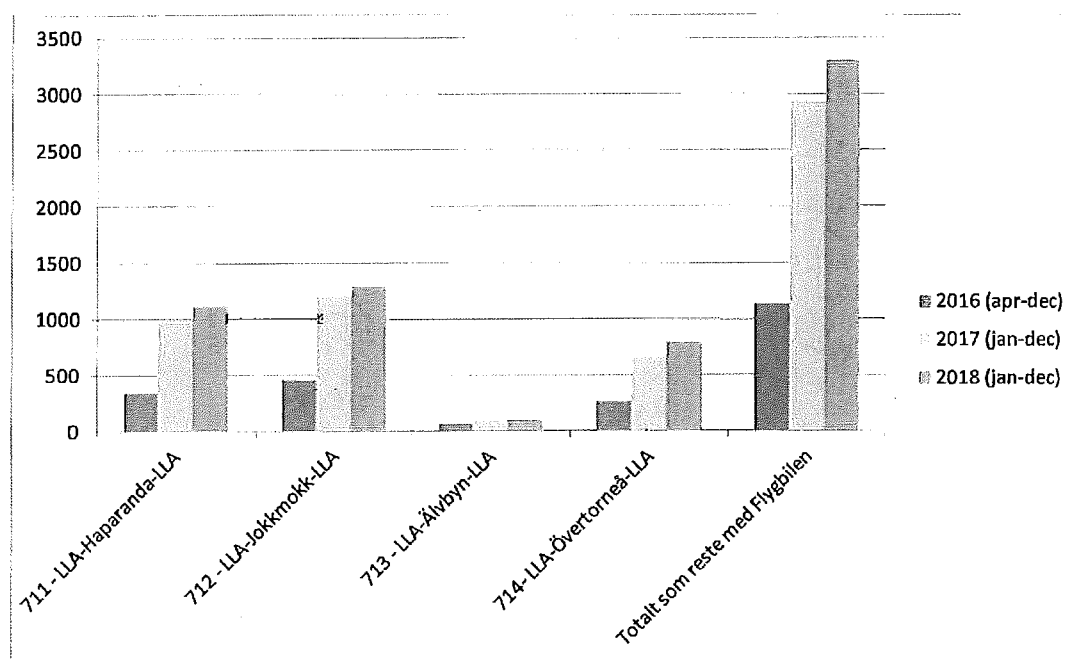
Totalt har 464 + 1202 + 1291 (år 2016 (april-december) / 2017 (januari-december) / 2018 (januari-december)) personer rest med flygbilen mellan Jokkmokks kommun – Luleå Airport - Jokkmokks kommun.

- Linje 713

Totalt har 64 + 95 + 102 (år 2016 (april-december) / 2017 (januari-december) / 2018 (januari-december)) personer rest med flygbilen mellan Älvsbyns kommun – Luleå Airport - Älvsbyns kommun.

- Linje 714

Totalt har 271 + 665 + 794 (år 2016 (april-december) / 2017 (januari-december) / 2018 (januari-december)) personer rest med flygbilen mellan Övertorneå kommun – Luleå Airport - Övertorneå kommun.



## 22. Kollektivtrafikkonferens

Den årliga kollektivtrafikkonferensen som RKM arrangerar hölls senast den 11 oktober 2017, där årets tema var taxor. Ett antal föreläsare föreläste om ungdomars syn på kollektivtrafik, deras resande och taxor. Konferensen belyste även Länstransportplanen och Trafikförsörjningsprogrammet. Norrtåg AB fanns på plats och berättade om sin verksamhet och tågtrafiken i Norrbotten. Under 2018 har ingen kollektivtrafikkonferens genomförts.

## 23. Tågutredning

Under 2018 har RKM arbetat med pendeltågstrafik på Haparandabanan fortsatt. Region Norrbotten har finansierat RKM under tre år för att arbeta med att utveckla tågtrafik i Norrbotten. Fokus ligger under första året på delen Luleå-Boden-Kalix-Haparanda där tågtrafik planeras för att starta april 2021. Tåg finns tillgänglig för denna sträcka redan från och med sommaren 2020, dock blir det en fördröjning då banan ska anpassas efter rätt version av ERTMS som kommer att ske under hösten 2020.

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

Ett intensivt arbete har pågått däribland marknadsföring gällande sträckan Boden-Luleå för att möjliggöra start av Pendeln Boden-Luleå, 1 april 2019. Se bilaga 2 resandestatistik för Boden-Luleå.

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

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

## 24. Event

### På stan utan bil maj 2018

Eventet "På stan utan bil" uppkom under Hållbarhetsveckan 2013 och var ett event i Luleå stad. Myndigheter och organisationer erbjöd, test av cyklar och utlottning av ihopfällbar cykel, fika under en lördag i samband med hållbarhetsveckan. Eventet "På stan utan bil" har växt och under år 2018 valdes eventet att arrangeras i maj i samband med Luleå stadsmara. Maj är en månad då många tar fram sin cykel och att då erbjuda service, möjlighet att vinna en cykel, information om cykling. Lördagen den 22 maj 2018 fanns RKM, tillsammans med LTN och Bussgods på plats på eventet. Andra medverkande var bland annat Luleå kommun (ansvarig), Cykelfrämjandet, NTF, Polisen, Cykelstället, Naturvårdsverket, VildaKidz, Sportoteket, Länsförsäkringar, LLT. Eventet skedde i korsningen Kungsgatan-Storgatan. Eventet var mellan kl 10-15 och handlade om att visa och informera för Luleåborna med fler om hållbara transporter. Bussgods visade upp sin bussgodscykel med släpvagn och informerade om Bussgods. LLT visade upp en biogasbuss, Länstrafiken visade upp en Länstrafikbuss. RKM berättade om det nya pendeltåget.

Tävling arrangerades och RKM, LTN, Bussgods lottade ut en ihopfällbar cykel, en barncykel, en kickbike hjälmar samt bussbiljetter.

### Skördemarknaden augusti 2018

I Boden arrangeras årligen Skördemarknaden, 25-27 augusti 2018. Länstrafiken hade tillsammans med RKM en monter med minst 1500 besökare. Länstrafiken visade upp en buss samt informerade om verksamheten, tidtabeller, etc. RKM visade upp Norrtågsmodellen i en glasbur och hade fokus på Pendeltåg Boden-Luleå med start 1 april 2019. På plats fanns även RKM:s färdtjänsthandläggare som kunde svara på frågor om färdtjänst och sjukresor. Tävlning arrangerades med fina priser.

## 25. Taxe- och produktutredning för Norrbotten

Under 2017 och 2018 har en taxeutredning genomfört i samarbete RKM och Länstrafiken. Förslag finns att det istället för dagens cirka 40 zoner blir cirka 8 zoner.

Pendeltåget kommer att testa en zon 0-35 km och vad det innebär. En zon där lokaltrafik, länstrafiken och Norrtåg ingår i samma biljett. Tester är endast riktat mot 30-dagars kort, ej på enkelbiljett.

Idag är den mest sålda produkten 40-kort för arbets- och studiependlare. Dags produkt 30-dagarskort är ej lika attraktivt. Att erbjuda ett opersonligt 30-dagars kort innebär att resenären kan resa fritt under dessa dagar, på kvällar, helger eller då resenären inte arbetar / studerar kan en bussresa ersätta en bilresa. 40-dagarskortet blir i många fall endast ett kort för att resa till och från arbetet och på fritiden väljer resenären bilen för att inte "slösa" på sina resor.

Arbetet med taxor och produkter kommer att fortsätta.

## 26. Alternativa drivmedel (bränslen)

I Regionala kollektivtrafikens Trafikförsörjningsprogram står det att år 2030 ska fordonsflottan vara fossiloberoende. Upphandling pågår av stomlinjer bland annat mellan Boden-Luleå, Haparanda-Luleå. De nya trafikavtalen kommer troligen att gälla fram till 2030, kanske möjlighet till optionsår och då är det av stor vikt att redan nu upphandla för att klara detta. Det finns ett antal alternativa bränslen som är intressanta.

## 27. Drömtåget

Under 2018 arrangerades inget Drömtåg, fokus har varit på att starta Pendeltåg Boden-Luleå. Då Pendeltåget har kommit igång är nästa steg att marknadsföra tåget mellan Luleå – Boden – Kalix - Haparanda som kommer att starta under 2021, tidigast 13 december 2020.

## 28. Testresenärer

Trafikverket har ett Tillgänglighetsråd där RKM är en av deltagande parter. Tillgänglighetsrådet träffas två gånger per år. Från våren 2014 och framåt har RKM i Norr- och Västerbotten tillsammans med Trafikverket diskuterat och planerat ett antal lämpliga sträckor som personer med funktionsnedsättning kommer att få testresa, hela resan perspektivet. Resan kommer att ske med kollektivtrafik och resenären antecknar fel och brister och ger positiv och negativ feedback på resan. Under ett par år har ett antal testresenärer funnits i Västerbotten. Under 2017 och 2018 har ett antal testresor genomfört i Norrbotten. Resor har skett på Länstrafikens stomlinjer, lokallinjer samt på tåg. Resor har bland annat skett till/från Luleå busstation, Överkalix busstation, Piteå busstation, Jokkmokk olika hållplatser, Övertorneå busstation och Gällivare järnvägsstation.

## 29. Hållplatser

Under våren 2014 har ett samarbete inleds mellan RKM, Länstrafiken och Trafikverket gällande busshållplatser i länet. Under sommaren 2014 har Trafikverket tillsammans med Piteå kommun sett över och dokumenterat skolskjutshållplatser i Piteå kommun. Sommaren 2015 har Trafikverket sett över alla Norrtågs perronger och ett antal busshållplatser ur ett tillgänglighetsperspektiv. RKM, Länstrafiken och Trafikverket träffas regelbundet för att diskutera hållplatser. Årligen träffas alla kommuner och bland annat diskuterar kommunens hållplatser. I Trafikförsörjningsprogrammet finns per kommun de viktigaste hållplatser/stationer. Utifrån denna sammanställning och prioritering kommer hållplatser/stationer att ses över.

## 30. Framtida inriktning

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

Att skapa förutsättningar för en hållbar kollektivtrafik som 2030 är fossilfri är det viktigaste miljömålet. Att satsa på pendeltåg där det finns förutsättningar är det mest miljövänliga alternativet. "Pendeln" mellan Luleå-Boden har startat 1 april 2019 och planer finns för att starta pendeltåg Haparanda-Luleå. Att satsa på bränslen som är fossilfria är också mycket viktiga faktorer för Norrbotten.

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

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

Ny teknik skapar ständigt bra möjligheter för att underlätta och göra det enkelt för resenären i vardagen. Bra och tydlig information via olika tekniker och vid bytespunkter ska ge resenären snabb och korrekt information inför och under resan. Även biljetter och färdbevis kommer i större

utsträckning att användas via ny teknik. Vi har redan idag möjlighet att erbjuda våra resenärer köp av biljetter och periodkort via en mobilapp och via internet (webshop). Vi jobbar här också tillsammans med de fyra nordliga länen för att möta framtiden och de tekniska möjligheter som finns för att göra vardagsresandet med kollektivtrafiken ännu enklare.

Styrelsen för Länstrafiken i Norrbotten AB beslutade den 29 januari 2019 att låta genomföra en omfattande analys av hela Bussgods verksamhet samt pausa den pågående fusionsprocessen för att bilda ett nytt Bussgodsbolag tillsammans med Västerbotten och Västernorrland. Orsaken till detta är att Bussgods under en längre tid visat en negativ resultatutveckling, med minskade intäkter och ökade kostnader. Analysen görs av PWC Corporate Finance och beräknas vara klar i slutet av april. Med analysen som underlag kan beslut tas om Bussgods framtida inriktning.

### **31. Resultat- och balansräkning 2018**

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

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

## Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

**Resultaträkning - koncernen**

Belopp i tkr	Not	2018-01-01	2017-01-01
		-2018-12-31	-2017-12-31
Verksamhetens intäkter	1	402 126	401 105
Övriga rörelseintäkter		21 906	5 582
		<u>424 032</u>	<u>406 687</u>
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Trafikkostnader		-528 216	-513 445
Övriga externa kostnader		-19 038	-20 496
Personalkostnader		-56 398	-54 240
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	3	-7 290	-6 990
Övriga rörelsekostnader		--	-20
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>		<u>-186 910</u>	<u>-188 504</u>
<b>Ägarbidrag</b>		186 963	188 548
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Ränteintäkter och liknande resultatposter		53	90
Räntekostnader och liknande resultatposter		-40	-61
<b>Resultat före skatt</b>		<u>66</u>	<u>73</u>
Skatt på årets resultat		<u>3</u>	<u>-76</u>
<b>Årets resultat</b>		<u>69</u>	<u>-3</u>



Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet  
Org nr 222000-2949

## Balansräkning - koncernen

Belopp i tkr	Not	2018-12-31	2017-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Byggnader och mark	4	3 234	3 416
Nedlagda kostnader på annans fastighet	5	1 826	2 110
Inventarier, verktyg och installationer	6	9 816	14 265
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	7	293	79
		15 169	19 870
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andra långfristiga värdepappersinnehav	8	1 045	1 045
Uppskjuten skattefordran		—	—
		1 045	1 045
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>16 214</b>	<b>20 915</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar		61 845	56 531
Skattefordringar		1 329	578
Övriga fordringar		3 190	24 842
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	10	25 786	10 083
		92 150	92 034
<i>Kassa och bank</i>		109 416	92 765
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>201 566</b>	<b>184 799</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>217 780</b>	<b>205 714</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<i>Eget kapital</i>			
Fria reserver	11	29 724	29 726
Årets resultat		69	-3
		29 793	29 723
<i>Avsättningar</i>			
Avsättningar för uppskjuten skatt		30	38
Övriga avsättningar	12	4 432	4 600
		4 462	4 638
<i>Långfristiga skulder</i>			
Övriga skulder till kreditinstitut		458	823
		458	823
<i>Kortfristiga skulder</i>			
Skulder till kreditinstitut		358	345
Leverantörsskulder		40 714	41 379
Övriga skulder		1 925	12 940
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	13	140 070	115 866
		183 067	170 530
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>217 780</b>	<b>205 714</b>

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet  
Org nr 222000-2949

### Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser - koncernen

<i>Belopp i tkr</i>	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
<b>Ställda säkerheter</b>	Inga	Inga
<b>Ansvarsförbindelser</b>		
Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti om 15 år avseende den av INAB uppförda tågverkstaden på godsbangården i Umeå.	—	
	—	
	<u>25 500</u>	<u>25 500</u>
	25 500	25 500

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet  
Org nr 222000-2949

### Kassaflödesanalys - koncernen

<i>Belopp i tkr</i>	2018-01-01	2017-01-01
	2018-12-31	-2017-12-31
<b>Den löpande verksamheten</b>		
Resultat efter finansiella poster	65	73
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.	6 877	6 937
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>	6 942	7 010
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>		
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar	-116	-22 653
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder	12 537	14 941
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	19 363	-702
<b>Investeringsverksamheten</b>		
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	-2 918	-4 745
Avyttring av materiella anläggningstillgångar	641	269
Förvärv av finansiella anläggningstillgångar	-	-
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	-2 277	-4 476
<b>Finansieringsverksamheten</b>		
Ökning av eget kapital	-70	-381
Upptagna lån	-	-
Amortering av lån	-365	-356
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	-435	-737
<b>Årets kassaflöde</b>	16 651	-5 915
<b>Likvida medel vid årets början</b>	92 765	98 680
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	109 416	92 765

### Tilläggsupplysningar till kassaflödesanalys - koncernen

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	2018-01-01	2017-01-01
		2018-12-31	-2017-12-31
<b>Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m m</b>			
Avskrivningar av tillgångar		7 290	6 990
Avsättningar		30	24
Övrigt		-443	-77
		6 877	6 937

## Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

**Resultaträkning - myndigheten**

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2018-01-01</i>	<i>2017-01-01</i>
		<i>-2018-12-31</i>	<i>-2017-12-31</i>
Verksamhetens intäkter		2 941	2 919
Övriga rörelseintäkter		920	–
		<u>3 861</u>	<u>2 919</u>
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Trafikkostnader		2	-89
Externa kostnader		-2 615	-2 148
Personalkostnader		-6 742	-6 096
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	3	<u>-26</u>	<u>-58</u>
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>		<u>-5 520</u>	<u>-5 472</u>
<b>Ägarbidrag</b>		5 572	5 444
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Räntekostnader och liknande resultatposter		<u>-1</u>	<u>-1</u>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<u>51</u>	<u>-29</u>
<b>Årets resultat</b>		<u>51</u>	<u>-29</u>

## Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

**Balansräkning - myndigheten**

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Inventarier, verktyg och installationer	6	11	38
		11	38
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Andelar i koncernföretag	8	10 500	10 500
Andra långfristiga värdepappersinnehav	9	1 000	1 000
		11 500	11 500
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>11 511</b>	<b>11 538</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		1 751	8 702
Fordringar hos koncernföretag		—	—
Skattefordringar		160	65
Övriga fordringar		130	124
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	10	195	57
		2 236	8 948
<b>Kassa och bank</b>		<b>7 001</b>	<b>6 690</b>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>9 237</b>	<b>15 638</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>20 748</b>	<b>27 176</b>

**EGET KAPITAL OCH SKULDER**

<b>Eget kapital</b>			
Balanserad vinst	11	11 928	11 957
Årets resultat		51	-29
		11 979	11 928
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Leverantörsskulder		150	7 353
Skulder till koncernföretag		—	1 593
Övriga skulder		1 829	137
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	13	6 790	6 165
		8 769	15 248
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>20 748</b>	<b>27 176</b>

**Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser - myndigheten**

<i>Belopp i tkr</i>	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
<b>Ställda säkerheter</b>	Inga	Inga
<b>Ansvarsförbindelser</b>	Inga	Inga

## Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

**Kassaflödesanalys - myndigheten**

<i>Belopp i tkr</i>	2018-01-01	2017-01-01
	2018-12-31	2017-12-31
<b>Den löpande verksamheten</b>		
Resultat efter finansiella poster	52	-29
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.	26	58
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>	78	29
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>		
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar	6 712	-711
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder	-6 479	1 053
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	311	371
<b>Investeringsverksamheten</b>		
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	-	-
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	-	-
<b>Årets kassaflöde</b>	311	371
<b>Likvida medel vid årets början</b>	6 690	6 319
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	7 001	6 690

**Tilläggsupplysningar till kassaflödesanalys - myndigheten**

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	2018-01-01	2017-01-01
		2018-12-31	2017-12-31
<b>Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m m</b>			
Av- och nedskrivningar av tillgångar		26	58
		26	58

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

## Noter med redovisningsprinciper och bokslutskommentarer

*Belopp i tkr om inget annat anges*

### Allmänna redovisningsprinciper

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

### Värderingsprinciper m m

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

#### *Materiella anläggningstillgångar*

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

#### *Avskrivningsprinciper för materiella anläggningstillgångar*

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

Följande avskrivningstider tillämpas:

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

#### *Finansiella anläggningstillgångar*

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

#### *Fordringar*

Fordringar är redovisade till anskaffningsvärde minskat med eventuell nedskrivning.

### Sammanställd redovisning

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

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

Varje enskilt koncernföretag konsolideras för sig.

#### *Negativ goodwill*

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

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet  
Org nr 222000-2949

*Eliminering av transaktioner mellan koncernföretag*

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

Not 1	Verksamhetens intäkter	2018-01-01 2018-12-31	2017-01-01 -2017-12-31
<b>Koncernen</b>			
	Intäkter personbefordran	143 932	145 372
	Intäkter serviceresor	144 046	129 275
	Intäkter godsbeordran	45 553	48 011
	Intäkter Rikstrafiken	6 780	19 355
	Intäkter tjänster	12 877	14 608
	Tåghyror	22 863	26 798
	Bidrag	26 075	17 756
		<u>402 126</u>	<u>401 105</u>

**Not 2 Anställda, personalkostnader och arvoden till styrelse och revisorer**

Medelantalet anställda	2018-01-01 2018-12-31	varav män	2017-01-01 -2017-12-31	varav män
<b>Moderföretaget</b>				
Sverige	9	11%	8	13%
Totalt i moderföretaget	9	11%	8	13%
<b>Dotterföretag</b>				
Sverige	94	49%	99	46%
Totalt i dotterföretag	94	49%	99	46%
Koncernen totalt	103	45%	107	47%

**Löner, andra ersättningar och sociala kostnader**

	2018-01-01--2018-12-31		2017-01-01 --2017-12-31	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderföretaget (varav pensionskostnad)	4 507	1 935 (515)	4 054	1 763 (447)
Dotterföretag (varav pensionskostnad)	34 944	12 690 (2 746)	37 070	17 777 (2 997)
Koncernen totalt (varav pensionskostnad)	39 451	14 625 (3 261)	41 124	19 540 (3 444)



## Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

**Not 3 Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar**

	2018-01-01 2018-12-31	2017-01-01 -2017-12-31
<b>Koncernen</b>		
Byggnader och mark	-182	-186
Nedlagda kostnader på annans fastighet	-284	-283
Inventarier, verktyg och installationer	-6 824	-6 521
	<u>-7 290</u>	<u>-6 990</u>
<b>Myndigheten</b>		
inventarier, verktyg och installationer	-26	-58
	<u>-26</u>	<u>-58</u>

**Not 4 Byggnader och mark**

	2018-12-31	2017-12-31
<b>Koncernen</b>		
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	5 850	5 565
Förvärv av dotterföretag	–	285
Avyttringar och utrangeringar	–	–
	<u>5 850</u>	<u>5 850</u>
<i>Ackumulerade avskrivningar enligt plan</i>		
Vid årets början	-2 434	-2 034
Förvärv av dotterföretag	–	-214
Avyttringar och utrangeringar	–	–
Årets avskrivning enligt plan	-182	-186
	<u>-2 616</u>	<u>-2 434</u>
<b>Redovisat värde vid perioden slut</b>	<b>3 234</b>	<b>3 416</b>

**Not 5 Nedlagda kostnader på annans fastighet**

	2018-12-31	2017-12-31
<b>Koncernen</b>		
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	2 835	–
Nyanskaffningar	–	1 446
Förvärv av dotterföretag	–	1 389
	<u>2 835</u>	<u>2 835</u>
<i>Ackumulerade avskrivningar enligt plan</i>		
Vid årets början	-725	-226
Förvärv av dotterföretag	–	-216
Årets avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden	-284	-283
	<u>-1 009</u>	<u>-725</u>
<b>Redovisat värde vid periodens slut</b>	<b>1 826</b>	<b>2 110</b>

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet  
Org nr 222000-2949

**Not 6 Inventarier, verktyg och installationer**

	2018-12-31	2017-12-31
<b>Koncernen</b>		
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	51 979	54 208
Förvärv av dotterföretag	–	3 599
Nyanskaffningar	2 704	5 059
Avyttringar och utrangeringar	-641	-10 887
Omklassificeringar	–	–
	<hr/> 54 042	<hr/> 51 979
<i>Ackumulerade avskrivningar enligt plan</i>		
Vid årets början	-37 715	-38 688
Förvärv av dotterföretag	–	-3 196
Avyttringar och utrangeringar	313	10 690
Omklassificeringar	–	–
Årets avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden	-6 824	-6 521
	<hr/> -44 226	<hr/> -37 715
<b>Redovisat värde vid periodens slut</b>	<b>9 816</b>	<b>14 265</b>

	2018-12-31	2017-12-31
<b>Myndigheten</b>		
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	330	330
Nyanskaffningar	–	–
	<hr/> 330	<hr/> 330
<i>Ackumulerade avskrivningar enligt plan</i>		
Vid årets början	-292	-234
Årets avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden	-26	-58
	<hr/> -318	<hr/> -292
<b>Redovisat värde vid periodens slut</b>	<b>11</b>	<b>38</b>

**Not 7 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar**

	2018-12-31	2017-12-31
<b>Koncern</b>		
Vid årets början	79	2 040
Omklassificeringar	–	-2 040
Investeringar	214	79
<b>Redovisat värde vid periodens slut</b>	<b>293</b>	<b>79</b>

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet  
Org nr 222000-2949

**Not 8 Andelar i koncernföretag**

	2018-12-31		2017-12-31
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>			
Vid årets början	10 500		10 500
	10 500		10 500
<b>Redovisat värde vid periodens slut</b>	<b>10 500</b>		<b>10 500</b>
<i>Koncernföretag / Org nr / Säte</i>	<i>Antal andelar</i>	<i>Andel i % i)</i>	<i>Redovisat värde</i>
Länstrafiken i Norrbotten AB, 556156-20258, Överkalix	10 000	100,0	10 000
Norrbottens Bussgods AB, 556256-4590, Luleå		100,0	
Serivecesor i Norr AB, 559042-0492, Luleå		100,0	
Norrtåg AB, 556758-3496, Luleå	500	25,0	500
			10 500

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

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet  
Org nr 222000-2949

**Not 9 Andra långfristiga värdepappersinnehav**

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

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

**Not 10 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter**

	<i>Koncernen</i>	<i>Myndigheten</i>
Förutbetalda leverantörsfakturor	8 556	58
Upplupna intäkter trafik	14 520	—
Övriga poster	2 710	137
	<u>25 786</u>	<u>195</u>

**Not 11 Eget kapital**

	<i>Koncernen</i>	<i>Myndigheten</i>
Vid årets början	29 723	11 928
Förvärv av dotterföretag		
Årets resultat	69	51
<b>Vid årets slut</b>	<b>29 793</b>	<b>11 979</b>

**Not 12 Övriga avsättningar**

	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
<i>Koncern</i>		
Avsättning för underhåll	4 432	4 600
	<u>4 432</u>	<u>4 600</u>

**Not 13 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter**

	<i>Koncernen</i>	<i>Myndigheten</i>
Interima skulder trafikutövare	2 218	—
Förutbetalda ägartillskott	81 172	5 572
Förutbetald statlig medfinansiering	7 994	—
Upplupna personalkostnader	5 284	499
Övriga poster	43 402	719
	<u>140 070</u>	<u>6 790</u>

Årsredovisning för

---

# Serviceresor i Norr AB

559042-0492

Räkenskapsåret  
2018-01-01 — 2018-12-31

Innehållsförteckning:	Sida
Förvaltningsberättelse	1-5
Resultaträkning	6
Balansräkning	7-8
Noter	9-10
Underskrifter	11



## Förvaltningsberättelse

### 1. Allmänt

Serviceresor i Norr AB är helägt dotterbolag till Länstrafiken i Norrbotten AB. Bolaget bildades efter beslut av den Regionala kollektivtrafikmyndigheten per den 8 december 2015. Syftet med Serviceresor i Norr AB är att utföra persontransporttjänster, färdtjänst- och sjukresor, även kallad "särskild kollektivtrafik", i egen regi i Kiruna.

Orsaken till bildandet av bolaget var i grunden att inga lämpliga anbud lämnades i upphandlingen 2015. Ny upphandling av trafiken görs under 2019 med trafikstart 2020-01-01. Utfallet av den upphandlingen kan påverka den fortsatta verksamheten för Serviceresor i Norr AB.

### 2. Styrelse

#### Ordinarie ledamot

Maria Stenberg (S)

Kenneth Backgård (NS)

Lenita Eriksson (S)

#### Ersättare

Anders Öberg (S)

Dan Ankarholm (NS)

Anders Josefsson (M)

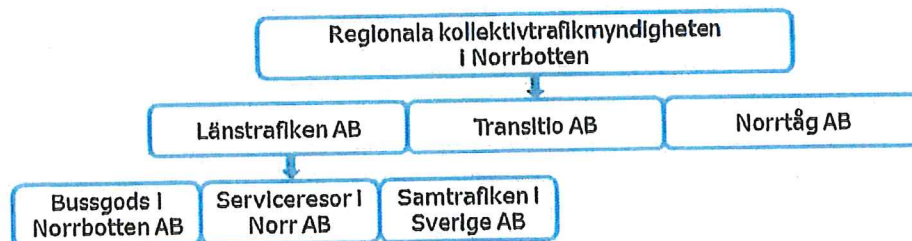
### 3. Ändamål och uppdrag

Serviceresor i Norr AB ska bedriva färdtjänst, sjukresor, person- och varutransporter samt därmed förenlig verksamhet.

### 4. Koncern och organisation

Den Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten utgör en koncern med en korg av ingående bolag där Serviceresor i Norr AB återfinns som ett helägt dotterbolag till Länstrafiken i Norrbotten AB.

(se illustration)



(Ägarandel: Länstrafiken 100%, Transitio 5%, Norrtåg 25%, Bussgods 100%, Serviceresor 100%, Samtrafiken 2%.)

### 5. VD-skifte

Kenneth Johansson som varit VD i bolaget sedan starten slutade sin anställning i koncernen per 2018-12-31. Thomas Björk har från 2019-01-02 rekryterats som tillförordnad VD i bolaget. Hans förordnande går ut 2019-08-31.

*Handskrift*

## 6. Personal

Bolagets medarbetare, vilka utgörs av förare, innehar taxiförarlegitimation som ger dessa behörigheten att framföra taxiregistrerade fordon vilka är nödvändiga för verksamheten.

Serviceresor i Norr AB har i aktuell stund sex anställda medarbetare varav fem finns stationerade i Kiruna, samt en med stationeringsort Vittangi. Bolaget har i egen regi löpande svarat för utbildning av personal genom praktiska tillämpningar som berör verksamheten. Behov av extrainsatt personal under kortare perioder har förekommit vid tillfällen då verksamheten så krävt.

## 7. Ekonomi

Bolaget ägs offentligt och utför persontransporter i form av färdtjänst och sjukresor för den särskilda kollektivtrafiken och därigenom förenlig verksamhet. Bolagets ekonomiska mål är att bedriva verksamheten genom den så kallade "självkostnadsprincipen".

En kapitaltäckningsgaranti på 1,0 mnkr har utställts av moderbolaget Länstrafiken i Norrbotten AB för 2019.

## 8. Lokalisering, kansli och administration

Bolaget utför praktiskt verksamheten, sjukresor- och färdtjänsttransporter, i Kiruna med omnejd. Administration vilket omfattar personalfrågor, drifts och tjänstgöringsplanering, ekonomi- och lönehandling, inköp samt trafikansvar sköts från Överkalix av administrativ personal inom Länstrafiken i Norrbotten AB.

## 9. Lokaler

Verksamheten förhyr lokalerna som nyttjas, garage med tillhörande personalutrymmen, av extern fastighetsägare i Kiruna. Dessa tillmötesgår på ett bra sätt verksamhetens aktuella, samt utifrån nuläget kända, framtida villkor.

## 10. Fordon

Bolaget utför tjänsteuppdragen med 6 st fordon av vilka 5 st lyder under begreppet "Multifordon". Samtliga är registrerade som taxifordon. Fordonen är väl anpassade i storlek samt med utrustningsnivå för den uppgift med uppdrag vilka dessa är avsedda att svara för. Med detta menas att förutom ordinarie sittande resenärer även finns möjlighet att transportera resenärer med särskilda behov, rullstolsburna samt liggande resenärer hänvisade till bårtransport. Resenärers egenavgifter (egenkostnad för resan) vilka uppstår för delar av utförda resor registreras löpande i rörelsens betalsystem vilket finns installerat i samtliga fordon som ingår i verksamheten. Systemet ligger även till grund och hanterar samtliga kundbokningar med uppkomna köruppdrag,

samt för statistikinhämtning gällande resandevolymer och daglig löpande Informationshantering Inkommen från beställningscentralen.

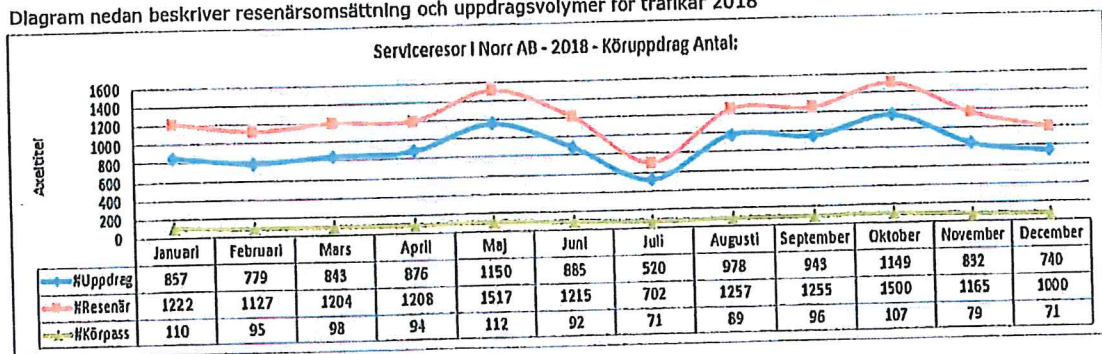
### 11. Tillstånd

Serviceresor i Norr AB arbetar aktivt med förvärv och underhåll av erforderliga tillstånd som avkrävs verksamheten och ger bolaget möjlighet att utföra person samt -gods transporter i egen regi inom den särskilda kollektivtrafiken, sjukresor och -färdtjänsttransporter.

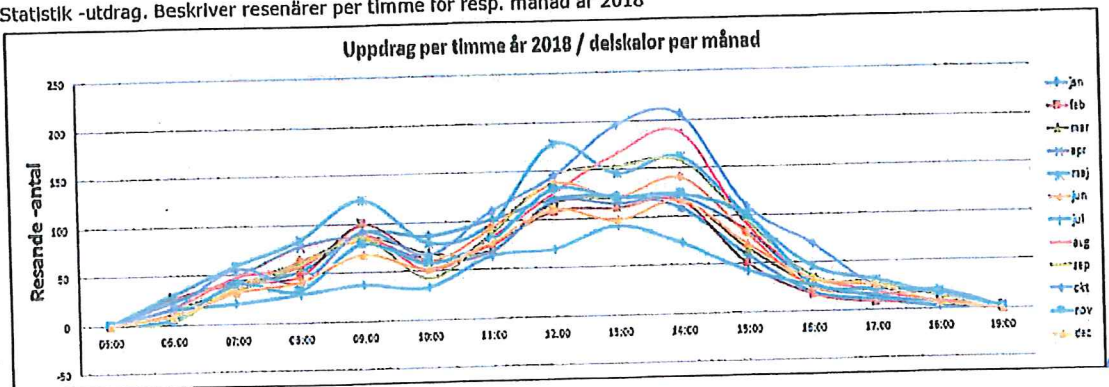
### 12. Statistik

Trafikåret 2018 sammanfattas med ett underlag av stabila resandevolymer utförda inom köruppdragen för året. Noteras kan, att resandet under årets sommarmånader volymmässigt har lägre beläggning jmf med övrig del av trafikåret.

Diagram nedan beskriver resenärsomsättning och uppdragsvolymer för trafikår 2018



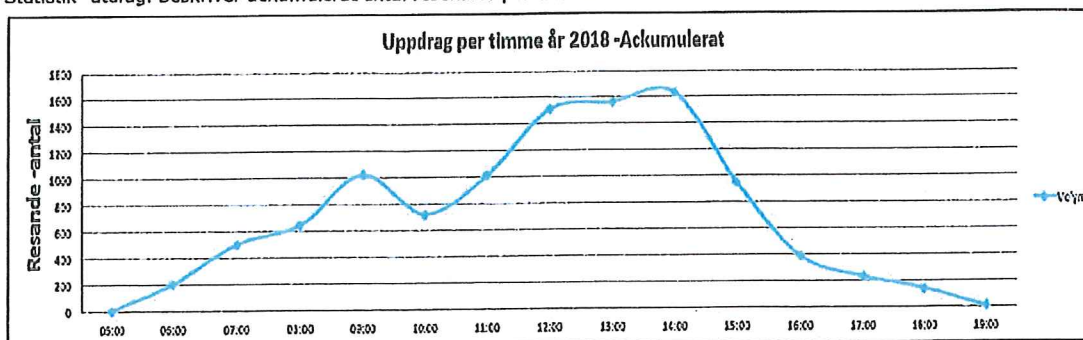
Statistik -utdrag. Beskriver resenärer per timme för resp. månad år 2018



*Handwritten signature*



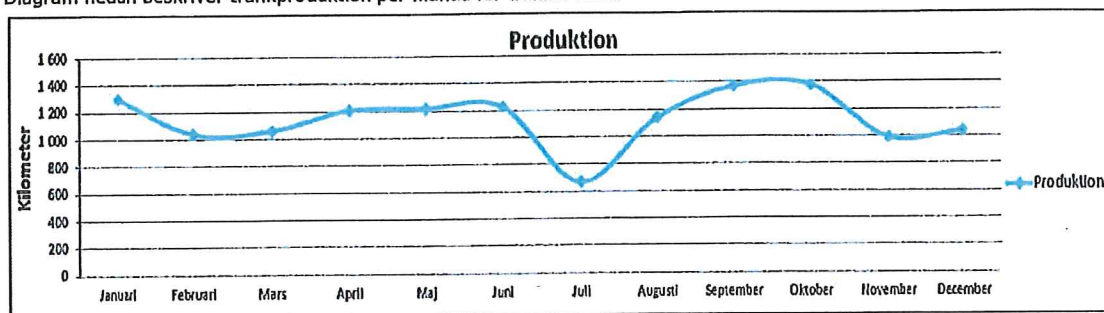
Statistik -utdrag. Beskriver ackumulerat antal resenärer per timme för år 2018



Statistikinhämtning från verksamheten vill påvisa resandevolymer om 1 400 st resenärer per månad att fördelas på 900 st utförda köruppdrag under lika period.

Verksamheten har genererat 135 000 produktionskilometrar under gångna trafikåret för underlaget med resandevolymer och trafikuppdrag beskrivna i avsnitt ovan.

Diagram nedan beskriver trafikproduktion per månad för trafikår 2018



Den särskilda kollektivtrafiken omfattas av transportslagen -sjukresor och färdtjänstresor. Aktuellt för Kiruna trafikåret 2018 är att fördelningen mellan båda dessa varit 30 % sjukresor och 70 % färdtjänstresor som hanterats inom verksamhetens tjänsteutbud.

### Flerårsöversikt

	2018-01-01- 2018-12-31	2017-01-01- 2017-12-31	Belopp i kr 2015-12-16- 2016-12-31
Nettoomsättning	3 921 669	4 031 693	4 295 555
Resultat efter finansiella poster	-	1 865	-1 953
Soliditet, %	18	17	16

### Förändringar i eget kapital

	Aktie- kapital	Ansamlad förlust
Vid årets början	350 000	-1 953
Årets resultat		-
Vid årets slut	350 000	-1 953

### Resultatdisposition

Styrelsen föreslår att den ansamlade förlusten, kronor 1 953, behandlas enligt följande:

	Belopp i kr
Balanseras i ny räkning	-1 953
<b>Summa</b>	<b>-1 953</b>

Bolagets resultat och ställning framgår av efterföljande resultat- och balansräkningar med noter.

## Resultaträkning

<i>Belopp i kr</i>	<i>Not</i>	<i>2018-01-01- 2018-12-31</i>	<i>2017-01-01- 2017-12-31</i>
<b>Rörelseintäkter</b>			
Nettoomsättning		3 921 669	4 031 693
Övriga rörelseintäkter		512 826	223 787
<b>Summa rörelseintäkter</b>		<b>4 434 495</b>	<b>4 255 480</b>
<b>Rörelsekostnader</b>			
Råvaror och förnödenheter		-8 960	-700
Övriga externa kostnader		-1 491 151	-1 526 460
Personalkostnader	2	-2 852 985	-2 644 994
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar		-81 399	-81 372
<b>Summa rörelsekostnader</b>		<b>-4 434 495</b>	<b>-4 253 526</b>
<b>Rörelseresultat</b>		<b>-</b>	<b>1 954</b>
<b>Finansiella poster</b>			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		-	47
Räntekostnader och liknande resultatposter		-	-136
<b>Summa finansiella poster</b>		<b>-</b>	<b>-89</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>-</b>	<b>1 865</b>
<b>Bokslutsdispositioner</b>			
<b>Resultat före skatt</b>		<b>-</b>	<b>1 865</b>
<b>Skatter</b>			
Skatt på årets resultat		-	-1 865
<b>Årets resultat</b>		<b>-</b>	<b>-1 865</b>

## Balansräkning

Belopp i kr	Not	2018-12-31	2017-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Maskiner och andra tekniska anläggningar	3	12 141	93 540
Summa materiella anläggningstillgångar		12 141	93 540
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		12 141	93 540
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar		50 069	44 888
Övriga fordringar		134 112	259 011
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		524 284	1 068 188
Summa kortfristiga fordringar		708 465	1 372 087
<i>Kassa och bank</i>			
Kassa och bank		1 210 723	583 679
Summa kassa och bank		1 210 723	583 679
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		1 919 188	1 955 766
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		1 931 329	2 049 306

## Balansräkning

<i>Belopp i kr</i>	<i>Not</i>	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<i>Eget kapital</i>			
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital		350 000	350 000
Summa bundet eget kapital		350 000	350 000
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserat resultat		-1 953	-1 953
Summa fritt eget kapital		-1 953	-1 953
<b>Summa eget kapital</b>		<b>348 047</b>	<b>348 047</b>
<i>Kortfristiga skulder</i>			
Leverantörsskulder		73 753	59 449
Skulder till koncernföretag		1 182 962	1 299 109
Övriga skulder		69 571	53 004
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		256 996	289 697
Summa kortfristiga skulder		1 583 282	1 701 259
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>1 931 329</b>	<b>2 049 306</b>

## Noter

Belopp i kr om inget annat anges.

### Not 1 Redovisningsprinciper

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och BFNAR 2016:10  
Årsredovisning i mindre företag.

#### Avskrivningsprinciper för anläggningstillgångar

Avskrivningar enligt plan baseras på ursprungliga anskaffningsvärden och beräknad  
nyttjandeperiod.

Följande avskrivningstider tillämpas:

<i>Anläggningstillgångar</i>	<i>År</i>
Materiella anläggningstillgångar:	
-Maskiner och andra tekniska anläggningar	5

Skillnaden mellan ovan nämnda avskrivningar och skattemässigt gjorda avskrivningar  
redovisas som ackumulerade överavskrivningar, vilka ingår i obeskattade reserver.

#### Definition av nyckeltal

##### Sollditet

Eget kapital och obeskattade reserver med avdrag för uppskjuten skatt (22 %) i förhållande till  
balansomslutningen.

### Not 2 Anställda och personalkostnader

#### Medelantalet anställda

	2018-01-01- 2018-12-31	2017-01-01- 2017-12-31
Män	4	4
Kvinnor	2	4
<b>Totalt</b>	<b>6</b>	<b>8</b>

### Not 3 Maskiner och andra tekniska anläggningar

	2018-12-31	2017-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden:		
-Vid årets början	244 139	244 139
-Nyanskaffningar		-
Vid årets slut	244 139	244 139
Ackumulerade avskrivningar enligt plan:		
-Vid årets början	-150 599	-69 227
-Årets avskrivning på anskaffningsvärden	-81 399	-81 372
Vid årets slut	-231 998	-150 599
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>12 141</b>	<b>93 540</b>

#### Not 4 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

##### Ställda säkerheter

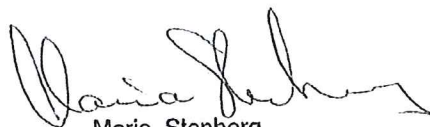
	2018-12-31	2017-12-31
Ställda panter och säkerheter	Inga	Inga

##### Eventalförpliktelser

Eventalförpliktelser	Inga	Inga
----------------------	------	------

## Underskrifter

Överkalix 2019-03-21



Maria Stenberg  
Styrelseordförande



Lenita Ericson



Tomas Björk  
Verkställande direktör



Kenneth Backgård

Vår revisionsberättelse har lämnats den 2019-04-26

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB



Conny Erkheikki  
Auktoriserad revisor





## Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Serviceresor i Norr AB, org.nr 559042-0492

---

### Rapport om årsredovisningen

#### *Uttalanden*

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Serviceresor i Norr AB för år 2018.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Serviceresor i Norr ABs finansiella ställning per den 31 december 2018 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för Serviceresor i Norr AB.

#### *Grund för uttalanden*

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

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

#### *Styrelsens och verkställande direktörens ansvar*

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

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om beslut har fattats om att avveckla verksamheten.

#### *Revisorns ansvar*

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

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

### Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

#### *Uttalanden*

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Serviceresor i Norr AB för år 2018 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.



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

### *Grund för uttalanden*

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

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

### *Styrelsens och verkställande direktörens ansvar*

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

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

### *Revisorns ansvar*

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

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

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

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

Luleå den 26 april 2019

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Conny Erkheikki  
Auktoriserad revisor

§209

# **Motion (SLP) – Det orättvisa vägunderhållet**

I8KS493



## § 208

### Motion (SLP) – Det orättvisa vägunderhållet

Diariennr I8KS493

#### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige avslår motionen - Det orättvisa vägunderhållet.

#### Reservationer

Anders Nordin (SLP) och Helén Lindbäck (KD) reserverar sig mot beslutet.

#### Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktigeledamoten Anders Nordin (SLP) har inkommit med ovan rubricerade motion och yrkar följande:

att Piteå Kommun övertar det fulla ansvaret för skötsel och vägunderhåll för de cirka 30 mil vägnät man nu ger bidrag till

Dessutom anförs i motionen:

Enskilda vägar som är öppna för allmän trafik är ett tecken på en orättvisa mellan stads- och landsbygdsboende. Underhållet och ansvaret av dessa vägar måste tas över av kommunen eller av Trafikverket. Trafikverket är dock en mindre lämplig aktör då det ofta grovt missköter underhållet av de vägar de har ansvar för.

På landsbygden är det vanligt att en dryg handfull fastighetsägare, vars tomter gränsar mot vägen, ska svara för allt underhåll. Vägen används under året i vissa fall av hundratals bilburna som inte ens bor i området. I den stadsnära bebyggelsens villaområden finns det gott om så kallade rundfarter som endast används av de boende. Ungefär lika många fastighetsägare som på landsbygden gränsar till den gatan. Här ansvarar kommunen för underhållet. Rättvist och logiskt borde vara tvärtom.

Piteå Kommun ger en viss ersättning för de vägar som tillhör vägnätet och är öppna för allmän trafik. Det borde istället för bidrag vara en självklarhet att kommunen övertog hela ansvaret för de allmänna-enskilda vägar som man nu ger bidrag till. Bidrag kan i ibland också fås av Trafikverket. Ofta räcker inte bidragen till för ett acceptabelt underhåll av vägen. Vissa enskilda vägar, som har ett högt trafikflöde, kan bli som Trafikverkets sämst underhållna vägar eller vara som de som finns på den ryska landsbygden. Varken Trafikverket eller kommunen tycks vilja ansvara för underhållet av vägar på landsbygden.

I år kommer Trafikverket kontrollera om fastighetsägarna skött sina uppgifter på de allmänna enskilda vägarna. Man kommer kontrollera anslutning till allmän väg, grusslitlager och beläggningsslitage. Att diken och kantskärning har utförts så att fungerande avvattning fungerar. Att trummor blivit rensade och in- och utlopp fungerar. Broar - röjning och rengöring. Röjning till normalt 2 meter från väggkant och 4,6 m i höjd.

Vägarna trafikeras av eller kan trafikeras av alla kommunmedborgare. Då skall kommunen

Signatur justerare

Utdragsbestyrkande



också överta ansvaret för det vägar man ändå ger visst bidrag till.

---

Kommunfullmäktige har den 24 september 2018, § 185, remitterat ärendet till kommunstyrelsen för beredning.

---

Kommunledningsförvaltningens yttrande, augusti 2019

Piteå kommun har ca 32 mil enskilda vägar, varav 28 mil erhåller både kommunalt och statligt stöd för under håll och 4 mil erhåller endast kommunalt stöd. I och med senaste revideringen av Piteå kommuns bestämmelser för bidrag till enskilda vägar, erhåller vägar som endast får kommunalt stöd, större del av kommunens avsatta medel än tidigare. Piteå kommuns budget för stöd till enskilda vägar är 900 tkr per år.

Kommunfullmäktige återremitterade 2019-05-10 en motion från centerpartiet där konsekvenser av ett kommunalt övertagande av enskilda vägar redovisades. Där framgår att ett eventuellt övertagande av enskilda vägar, oberoende av vilka enskilda vägar som är föremål för ett sådant övertagande, blir kostsamt för kommunen i fråga om såväl ekonomiska som personella resurser. Det framkommer även att en kommun kan bara formellt sett ansvara för väghållningen i ett område som är detaljplanelagt med kommunalt huvudmannaskap för allmän plats.

Detta innebär att om Piteå kommun har för avsikt att överta det formella ansvaret över en enskild väg, krävs antingen en detaljplaneändring i ett område som är detaljplanelagt med enskilt huvudmannaskap eller att detaljplanelägga fler områden med sammanhängande bebyggelse utifrån de förutsättningar som anges i plan- och bygglagen. Genom det övertagna väghållningsansvaret får kommunen formell rätt att lösa vägmark samt att bygga om och förbättra vägarna. En konsekvens av detta är att rätten till ett eventuellt statligt bidrag upphör.

Det finns även en gemensam målbild sedan 2012 mellan Trafikverket, Riksförbundet enskilda vägar och Sveriges kommuner och landsting gällande ansvarsfördelning av vägnätet. Ett lågtrafikerat vägnät som främst är till nytta för enskilda fastighetsägare på landsbygden bör omfattas av enskild väghållning. Vägar som har större betydelse för den allmänna trafiken bör omfattas av statlig väghållning. Vägar inom tätorter, med undantag för det övergripande statliga vägnätet, bör omfattas av kommunal väghållning.

Samhällsbyggnad har beräknat att kostnader för drift och underhåll av alla enskilda vägar efter ett övertagande skulle vara drygt 7,2 miljoner kronor per år. För kommunen skulle det innebära drygt 6,3 miljoner kronor i kostnadsökning.

Kommunledningsförvaltningens bedömning är att utifrån framtida ekonomiska prognoser och ökad efterfrågan på kommunens stora verksamheter skulle det inte vara ansvarsfullt att överta det enskilda vägnätet i kommunal regi och föreslår Kommunfullmäktige att avslå motionen.

---

Kommunalrådet Anders Lundkvist anför följande:

”En närliggande fråga har nyligen behandlats av Kommunfullmäktige och min åsikt har inte



förändrats sedan dess. Samhällsbyggnads beräkningar för ett kommunalt övertagande visar bland annat på avsevärde kostnadsökningar och risk att det statliga bidraget försvinner i fall kommunen tar över huvudmannaskapet för dessa vägar. Vi vet att vi har stora utmaningar framför oss för att säkra välfärden och att i det läget ta på sig större kostnader och ansvar, som går utöver det kommunala uppdraget och den gemensamma målbild som finns mellan Sveriges kommuner, Trafikverket och Riksförbundet för enskilda vägar, skulle inte vara ansvarsfullt.

Jag föreslår därför att Kommunfullmäktige avslår motionen.”

### **Yrkanden**

Anders Nordin (SLP): bifall till motionen.

Helena Stenberg (S): bifall till Kommunledningsförvaltningens förslag.

### **Propositionsordning**

Ordföranden ställer proposition på de två förslagen och finner att Kommunstyrelsen beslutar enligt Kommunledningsförvaltningens förslag.

§210

**Motion (SLP) - Gratis  
mensskydd till alla unga  
kvinnor mellan 12-23 år**

I8KS499



§ 209

**Motion (SLP) - Gratis mensskydd till alla unga kvinnor mellan 12-23 år**

Diariennr I8KS499

**Beslut**

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige avslår motionen - Gratis mensskydd till alla unga kvinnor mellan 12-23 år.

**Reservationer**

Anders Nordin (SLP) reserverar sig mot beslutet.

**Ärendebeskrivning**

Kommunfullmäktigeledamoten Anders Nordin (SLP) har inkommit med ovan rubricerade motion och yrkar följande:

att Piteå Kommun inför liknande metod som Österåker infört. Detta innebär att studerande flickor och kvinnor mellan 12 och 23 år får gratis mensskydd.

Dessutom anförs i motionen:

Bakgrund:

Österåkers kommun satsar på gratis mensskydd till unga mellan 12 och 23 år. Startade 2018-01-01. Efter att en grupp gymnasieelever fått säga sitt införde Österåkers kommun en testperiod då tjejer mellan 12-23 år kan hämta ut gratis mensskydd på ungdomsmottagningen i kommunen och på två gymnasieskolor i Åkersberga.

- Så vitt vi vet är vi den enda ungdomsmottagningen i landet som erbjuder detta, säger Pia Jonason, chef på ungdomsmottagningen. Initiativet kom efter att kommunstyrelsens ordförande träffat elever på en gymnasieskola i kommunen.

- Jag besökte en gymnasieskola och där uttryckte några av tjejerna att det är en stor kostnad varje månad för hygienartiklar. För de med små marginaler vill jag därför erbjuda möjligheten att hämta bindor kostnadsfritt, säger Michaela Fletcher (M).

Mensskydd kommer att finnas på ungdomsmottagningen och på Österåkers gymnasium och Skärgårdsgymnasiet. Förutom bindor och trosskydd har ungdomsmottagningen även ett mindre antal tamponger och menskoppar att dela ut gratis. Ingår i ett större arbete med ungdomars hälsa.

- Det ska vara så lätt och enkelt som möjligt, det är bara att komma till oss på ungdomsmottagningen om man är en ung kvinna och vill ha mensskydd. På det här sättet kan de som kommer till oss även få reda på vilka frågor de kan få hjälp med när det handlar om kroppen och menstruationen, säger Pia Jonason som är barnmorska och chef på ungdomsmottagningen.

Gratis mensskydd är en del av en satsning på ungdomarnas psykiska och fysiska hälsa som görs i kommunen under 2018.





- I budgeten på 800 000 kronor går det mesta av pengarna till att vi anställt en kurator och en barnmorska som kan jobba med de här frågorna långsiktigt. Kostnaden för att köpa in menskoppar och mensskydd att dela ut har varit 21 000 kronor i ett första skede, säger Pia Jonason.

- Egentligen är det ingen kommunal kärnuppgift, men nu handlar det om hur ungdomarna upplever världen. Jag är själv ingen ungdom längre, den här tanken fanns inte när jag växte upp. Men världen förändras och min uppgift är att finnas till för medborgarna, även om de i det här fallet inte är röstberättigade än, säger Michaela Fletcher.  
Detta är en del av en kommunalsatsning på 700 000-800 000 kronor, som även innebär en extra kuratorstjänst på skolorna i Åkersberga.

Att ha mens är inte något kvinnor har valt själva, utan något som kommer med könet och kroppens funktion för att kunna fortplanta sig. Skydden är till för att dölja mensens och för att alla ska slippa se röda fläckar på byxor och andra kläder.

Det som många män säger när kvinnor vill ha gratis mensskydd är att då borde minsann deras produkter för att raka sig bli gratis också. Men grejen är den att det är ingen som säger att män måste raka sig. Hälften av alla män går med skägg och är nöjda med det. Men mensens är inget som kan välja att låta bli att betala för. Visst finns olika alternativ till bindor och tamponger, men att stoppa i sig kemiskt framställda hormoner i form av p-piller, spiraler, och stavar i armen är varken bra för individen eller för den allmänna miljön då mycket av dessa hormoner går rakt ut i naturen.

En kvinna lägger ungefär 50 000 på mensskydd under sin livstid. För unga kvinnor, som går i skolan, kan det i vissa fall innebära en betydande kostnad då det i vissa familjer inte är så att skolungdomarna själva får förfoga över sitt studiebidrag. Det är alltså en rejäl orättvisa som finns mellan pojkar och flickor. Ett argument tillräckligt tungt för att införa gratis mensskydd till Piteås unga kvinnor.

Än viktigare är dock vad man redan nu konstaterat i Österåker är att menstruationen som fenomen har avmystifierats främst hos pojkarna. Det har blivit lika vanligt och accepterat att hämta ut mensskydd som ett plåster.

Vad mera är att kommunen fått kännedom om andra problem som finns både hos de unga kvinnorna men också att dessa kunnat prata om andra saker som rör familj och relationer, otillbörliga närmanden och beteenden med mera vid kontakten med andra individer. Något som man aldrig skulle fått reda på om inte denna naturliga kontaktväg etablerats. Avmystifiering och denna nya kunskap är därför ännu viktigare argument för att ge gratis mensskydd till de mellan 12-23 år som befinner sig i skola i Piteå kommun.

Lite fakta från Wikipedia

Menstruation i samhället

I samhället omges menstruationen av skam och tystnad, och präglas av en etikett som kretsar kring dold och hemlig aktivitet. I offentligheten tar sig detta i uttryck bland annat i att reklam



och marknadsföring för menstruationsskydd vanligen representerar mensblodet med en blå vätska för att demonstrera produktens funktion, och genom att mensskydden hålls skymda och undanstopgade.

År 2011 publicerade mensskyddsföretaget Always sin första reklambild där mensblodet representerades av en liten röd prick i stället för den blå vätskan. En ny slags mensreklam från Libresse är en film, där kvinnor som utövar olika sporter blöder från de sår de får när de slår sig. Detta grepp kan vara ett litet steg i att avdramatisera rött blod i samband med mens. I språket om mens är eufemismer för själva ordet mens vanliga. I svenskan förekommer ros, rening, lingonveckan, att vara opasslig, med flera och engelskan förekommer "the curse" med flera.

Studier har visat att den kunskap som kommuniceras till flickor och unga kvinnor om menstruation, och om den första menssen, ofta är strikt uppdelad mellan dels en medicinskt fokuserad information centrerad kring anatomi och funktion och dels den levda erfarenheten av att hantera och sköta menstruationen i det vardagliga livet. Pojkar i tonåren får generellt mindre formell utbildning om menstruation än flickor, som en del av sexualundervisningen, och studier pekar på att det gör pojkars kunskap och kännedom om menstruation godtycklig och beroende av familjeförhållanden.

Det är inte ovanligt att unga kvinnor i västvärlden har negativa erfarenheter av utbildning om menstruation och forskningsstudier nämner att en av orsakerna är ovillighet från undervisande lärares sida till att ge instruktioner om menstruation.

Menstruationen som ett tabubelagt ämne finns även utanför västvärlden, där det är förknippat med negativitet och hemlighetsmakeri, vilket förhindrar diskussioner om menstruation och medför att levda erfarenheter och kunskaper om menstruationen inte förs vidare mellan generationerna. Det förekommer fortfarande att flickor och kvinnor i västra Nepal tvingas till isolering i små skjul under menstruationen, trots att denna sedvänja, chhaupadi, bidrar till att flickor dör och är förbjuden enligt nepalesisk lag.

Enligt Unesco är det nödvändigt att skolor är rustade med uppdaterat utbildningsmaterial kring menstruation för att elever på väg in i puberteten ska få tillgång till kunskapen och att det är ett viktigt arbete för att utbildning inte ska vara könsdiskriminerande att Piteå Kommun inför liknande metod som Österåker infört. Detta innebär att studerande flickor och kvinnor mellan 12 och 23 år får gratis mensskydd.

---

Kommunfullmäktige har den 24 september 2018, § 188, remitterat ärendet till kommunstyrelsen för beredning.

---

Socialnämndens yttrande, inkommit den 19 december 2018, § 250

Ungdomsmottagningens uppdrag är att stärka identitets- och personlighetsutveckling förebygga, tidigt upptäcka psykisk ohälsa och omfattar uppdraget att bedriva ett utåtriktat hälsofrämjande arbete. Ungdomsmottagningen erbjuder information, rådgivning och stödande samtal kring livsfrågor och levnadsvanor, pubertets- och kroppsutveckling,



könsroller och attityder, sexologiska frågor, relationer mm. Med elever i åk 6 pratar ungdomsmottagningen djupare kring mens, t ex om vad som händer i kroppen, hormoner, bindor, tamponger, menskopp, hygien osv. De märker inte av någon skam kring mens när de samtalar med ungdomar eller träffar grupper i skolan. De har heller aldrig fått frågan om det finns bindor att hämta.

Inom skolan råder det efterfrågan av mensskydd, framförallt i högstadieskolorna. Nästan dagligen uppsöker flickor skolsköterska i behov av mensskydd. Skolsköterskorna får kartonger med reklam från mensbindstillverkare som de delar ut vid behov. Ofta efterfrågas tamponger vilket skolsköterskorna inte har tillgång till. Mensskydd placeras ut i elevcafé, personalrum och i de lägre stadierna får lärarna mensskydd av oss för att dela ut vid behov. Skolsköterskorna informerar alla flickor i åk 5 om pubertetsutveckling, anatomi och mens.

Sammanfattningsvis så jobbar ungdomsmottagningen och skolsköterskorna aktivt med information om t ex pubertet och menstruation i skolorna. Ungdomsmottagningen erbjuder, liksom skolkuratorerna, samtalsstöd till barn och ungdomar och jobbar även förebyggande i skolorna. Mensskydd ligger utanför ungdomsmottagningens uppdrag och där upplevs det inte finnas behov. Mensskydd är efterfrågad i skolan och har hitintills lösts via gratisprover från företag. Det kan vara av värde för skolhälsovården att ha möjlighet att dela mensskydd till barn och ungdomar då behov uppstår under skoltid. Många flickor får mens redan vid 9-års ålder och mensskydd skulle i så fall behöva finnas i låg- och mellanstadiet, högstadiet och på gymnasiet.

Socialnämnden föreslår kommunfullmäktige att anse motionen besvarad.

Kommunledningsförvaltningens yttrande, den 13:e augusti 2019

Som socialnämnden visar i sitt yttrande så pågår ett aktivt arbete av ungdomsmottagningen för att informera om mens och pubertetsutveckling redan från tidig ålder. Detta arbete syftar till, precis som motionären efterfrågar i sin beskrivning, att avdramatisera och normalisera menstruationen. Vid behov finns även mensskydd att tillgå under skoltid via skolsköterska eller lärare. Att som motionens yrkande efterfrågar ha en generell utdelning av gratis mensskydd till alla unga kvinnor mellan 12-23 år kan knappast ses som en kommunal uppgift och är även tveksamt om det bidrar till att ytterligare normalisera menstruation. Att generellt dela ut mensskydd till alla kvinnor mellan 12-23 år skulle bli en kostnad på minst 500 tkr och till det skulle tillkomma kostnader för själva utdelandet. För ekonomiskt stöd till utsatta familjer finns redan andra stödsystem på plats som tar hänsyn till familjernas specifika situation.

Kommunledningsförvaltningen föreslår därför att motionen avslås.

Kommunalrådet Helena Stenberg anför följande:

”Motionären berör i sin motion ett viktigt ämne och jag är både glad och stolt över det fina arbete som ungdomsmottagningen utför. Den stora delen i det exempel som motionen tar upp handlade ju också om en extra kuratorstjänst för att prata om dessa frågor, vilket troligen är långt mycket mer effektivt än just själva utlämnandet av mensskydd. Ungdomsmottagningen, som är ute och möter ungdomar i Piteå, upplever inte heller av någon skam kring mens när de



samtalar med ungdomar eller träffar grupper i skolan.

Med utgångspunkt i ovanstående så föreslår jag att kommunfullmäktige avslår motionen.”

**Yrkanden**

Anders Nordin (SLP): bifall till motionen.

Helena Stenberg (S): bifall till Kommunledningsförvaltningens förslag.

**Propositionsordning**

Ordföranden ställer proposition på de två förslagen och finner att Kommunstyrelsen beslutar enligt Kommunledningsförvaltningens förslag.

§211

**Motion (SLP) – Pantamera  
expressmaskin till  
Bredviksbergets  
återvinning**

I8KS545

§212

**Motion (SLP) –  
Droginformation till alla  
skolor**

I8KS556



# Handlingsplan

## Förebygga missbruk

### – barn och unga i Piteå

Inkluderar kartläggning

För att stärka det nuvarande förebyggande arbetet kopplat till missbruk bland unga genom samverkan och samarbete. Utbildningsförvaltningen och Socialförvaltningen Piteå kommun.

Dokumentnamn	Dokumenttyp	Fastställd/upprättad	Beslutsinstans
Handlingsplan – Förebygga missbruk barn och unga i Piteå	Plan Huvuddokument	2019-	Socialtjänsten och Utbildningsförvaltningen
Dokumentansvarig/processägare	Version	Senast reviderad	Giltig till
Socialtjänsten och Utbildningsförvaltningen	1		Uppdateras efter två år från beslut.
Dokumentinformation	Mål och aktiviteter i huvuddokument. Kartläggning och underlag i medföljande bilaga		
Dokumentet gäller för	Socialtjänsten och Utbildningsförvaltningen		



## Innehåll

Läsanvisning .....	3
Inledning.....	3
Uppdraget .....	3
Fokusområden .....	3
Handlingsplan.....	5
Bilaga I .....	6
Kartläggning .....	6
Styrande dokument.....	7
Sammanfattning .....	8
Perspektiv.....	9
Sammanställning utifrån olika nivåer .....	10
Analys .....	11
Utmaningar/ Det som behöver stärkas och utvecklas utifrån analysen .....	12





## Läsanvisning

Denna handlingsplan har två olika delar:

1. Huvuddokument - Handlingsplan med fokusområden och aktiviteter.
2. Kartläggning och analys av nuläget och vilka styrdokument som finns för detta arbete.

## Inledning

I dagsläget finns många metoder, aktiviteter och verksamheter som är riktat till och för barn och unga. Det är metoder och aktiviteter som på olika sätt stärker och främjar hälsa samt förebygger ökad ohälsa. Det finns också ett aktivt åtgärdsarbete när ohälsa och beroende uppkommit.

Dock finns i dagsläget inte resurser till att skapa nya aktiviteter och metoder förutom de som redan finns eller som är lagstadgade på olika sätt. Det som är möjligt är att skapa bättre struktur och organisation samt ett långsiktigt hållbart sätt att utvärdera och kvalitetssäkra olika metoder och aktiviteter. Det gäller även utvecklandet av olika föräldrastöd i samverkan mellan olika förvaltningar och aktörer.

Därför är innehållet i denna handlingsplan främst riktat till att stärka det som redan görs, säkra att det görs på rätt sätt samt utveckla i första hand samordning, samverkan och samarbete mellan inblandade förvaltningar samt andra nyckelverksamheter i kommunen som helhet.

För att få ytterligare utveckling krävs tydligt ställningstagande gällande det främjande och förebyggande arbetet kopplat till resurser, både ekonomiska och personella. Detta utan att den lagstadgade myndighetsutövande delen minskas.

## Uppdraget

”Utarbeta handlingsplan för förebyggande arbete kopplat till missbruk bland unga. Identifiera evidensbaserad metod för drogförebyggande arbete som kan användas generellt i våra verksamheter”. (samarbete BUN/SN) Uppdrag Kommunfullmäktige 2015

## Fokusområden

Under arbete med kartläggningen och dess utmaningar kopplat till handlingsplanens huvuddokument framkom följande frågeställningar:

Hur kan vi stärka barn och ungas självkänsla, livsvillkor och vardag så att inte droger blir ett val? Hur kan vi samarbeta för att få bästa resultat? Hur paketerar och kommunicerar vi frågorna? Gör vi på samma sätt när det gäller olika rutiner? Hur säkerställer vi allt arbete?

I den följande analysen (se kartläggning) av nuläget framkom några områden som bör lyftas och beredas möjligheter till fortsatt arbete. Detta för att stärka det gemensamma förebyggande arbetet.

Dessa områden presenteras i denna plan som *fokusområden* och kopplas till olika handlingar och huvudansvar.



- **Föräldrastöd och vuxenengagemang**

Föräldrar och vuxna har en stor roll i barn och ungas liv för att de ska kunna bli vuxna med god självkänsla och goda förutsättningar för att klara livet i stort, men ibland kan det vara svårt att hitta rätt verktyg för att möta barn och unga i olika situationer. Därför är det av stor vikt att kunna erbjuda stöd i olika former för att föräldrar och andra vuxna som en del av det främjande och förebyggande arbetet. Detta stöd bör finnas inom många olika verksamheter och även spegla samverkan och samarbete. Kommunen är i behov av ett hållbart och långsiktigt strategiskt ställningstagande när det gäller detta arbete.

- **Samråd och samarbete**

Många olika verksamheter och aktörer i samhället arbetar med och för barn och unga på olika sätt. Detta innebär att många barn och unga blir en del av olika myndigheter och verksamheters dagliga arbete med olika insatser och andra aktiviteter. För att det inte ska bli parallella spår och för att kunna samordna och samarbeta bättre behövs forum med tydlig organisation samt struktur och rutiner där verksamheterna kan samråda i vissa frågor.

- **Samsyn och ”röda tråden”**

Många bra saker inom det förebyggande arbetet görs redan i Piteå och inom båda förvaltningarna. Olika aktörer bidrar på olika sätt med aktiviteter. Dock saknas gemensamma rutiner och tydlighet gällande roller och ansvar. Det saknas även en samsyn hur arbetet med förebyggande ANDTS<sup>1</sup> frågor ska genomföras inom alla stadier i skolan, inklusive gymnasiet, samt hur det ska kopplas ihop med socialtjänstens arbete.

- **Kvalitetssäkring och uppföljning**

De metoder och aktiviteter som genomförs i Piteå är på olika sätt vedertagna och används på olika håll i landet. För att säkerställa att metoder och aktiviteter leder till resultat är uppföljning och metodgranskning en viktig del. Det är också av vikt att kunna känna trygghet och tillit i att de aktiviteter och metoder som används är evidens-, kunskaps- och/ eller erfarenhets baserade.

---

<sup>1</sup> ANDTS= Alkohol Narkotika Dopning Tobak Spel



## Handlingsplan

Denna matris beskriver vad syftet och målet är med fokusområdet samt varför och vad vi bör arbeta med de närmsta två åren. Här beskrivs även var huvudansvaret ligger för att skapa tydlighet i roller och ansvar samt för att kunna ge uppdrag gällande aktiviteterna.

	<b>Syfte/ Mål Detta behöver vi i Piteå</b>	<b>Strategi – Då bör vi jobba med att...</b>	<b>Aktivitet</b>	<b>Ansvar</b>
Föräldrastöd Vuxenengagemang	Fler föräldrar och vuxna ska få ökad kunskap om föräldrarollen samt känna engagemang att verka främjande och förebyggande för och med barn och unga	Utveckla föräldrastödet och stärka vuxenengagemang i samverkan	Framtagande av Föräldrastödsstrategi.	Förvaltningschefer UF och SOC
			Skapa pilotprojekt <i>Föräldrachatt</i> med stöd av medel från innovationsfonden	Förvaltningschefer UF och SOC
Samråd Samarbete	Förbättra för både interna och externa verksamheter att samverka och samarbeta i arbetet med och för barn och unga	Utveckla samarbetet mellan förvaltningar i kommunen och andra aktörer i Piteå genom tydlig struktur och organisation	Samordna och utveckla struktur och organisation. Fortsatt process med samråd/ samarbetsform (sekretess, roller/ ansvar etc.)	Förvaltningschefer UF och SOC i samarbete med Folkhälsorådet
Samsyn Röd tråd	Stärka och tydliggöra det förebyggande arbete som görs i kommunen.	Få en samsyn via gemensamma rutiner ( ex. vad gör vi när någon röker, dricker, knarkar?)	Stöddokument  Skriftliga rutiner	Grundskolechefer Gymnasiechef Avdelningschef stöd och omsorg
		Visa på och kommunicera det som görs i kommunen	Kommunikation/ hemsidor	Förvaltningschefer UF och SOC
Kvalitetssäkra	Alla metoder och aktiviteter ska vara kunskaps- erfarenhets – och evidensbaserade <sup>2</sup> i någon form	Utveckla rutiner för att kvalitetssäkra och följa upp metoder, aktiviteter samt information.	Skapa rutiner kring gemensam uppföljning av det förebyggande arbetet kopplat till barn och unga.	Förvaltningschefer UF och SOC
			Skapa rutiner kring kvalitetssäkring av aktiviteter och metoder inom förvaltningarna	

<sup>2</sup> Ordet evidens kommer från latinets evidentiā som betyder tydlighet men som i detta sammanhang kan översättas med bevis om (eller vetenskapligt stöd för) insatsers effekter. Vetenskapliga bevis om insatsers effekter är en viktig del av den evidensbaserade praktiken. Men evidens är inte ett absolut tillstånd utan det handlar om graden av tillförlitlighet, den bästa tillgängliga vetenskapliga kunskapen. Åtgärdsprogram och metoder är kunskapsbaserade när de utformas på grundval av vad man genom erfarenhet eller forskning vet om den verklighet som de är avsedda för.



## Bilaga I.

# Kartläggning

## Inledning

I följande dokument beskrivs kortfattat vad som framkommit i det korta processarbetet kring kartläggning av nuvarande arbete kopplat till förebyggande - barn och unga- missbruk. Denna kartläggning är ett första steg till att ta fram en gemensam *handlingsplan för förebyggande arbete kopplat till missbruk bland unga*. Uppdraget via kommunfullmäktige. Man ska se detta dokument som ett analysunderlag och ger en nulägesbild i sammanfattning. Det finns troligtvis många andra saker som görs i verksamheterna som inte redovisas här, men på den korta processtiden är det detta som framkommit. Till detta dokument finns även bilagor i form av matriser där mer detaljerad nivå beskrivs.

## Uppdraget

- **Kommunfullmäktige 2015:**

Utarbeta handlingsplan för förebyggande arbete kopplat till missbruk bland unga. Identifiera evidensbaserad metod för drogförebyggande arbete som kan användas generellt i våra verksamheter. (samarbete BUN/SN)  
Handlingsplanen skall ha som fokus främjande och förebyggande åtgärder.

- **Uppdragsbeskrivning ledningsgrupp UF och SOC:**

- a) *Kartläggning av nuvarande arbete*

Vilka insatser bedrivs inom respektive verksamhet idag (inklusive analys kring insatsernas förutsättningar och effekter).

Belys gärna förbättringsområden eller effekter som kanske spelat ut sin roll och funktion.

- b) *Formande av samrådsgrupp*

Utred frågan om fördelar/nackdelar/möjligheter att initiera en samrådsgrupp där socialtjänsten, elevhälsan, hälso- och sjukvården samt polisen ingår. Kan vi utbyta information mellan varandra kring oron för vissa specifika ungdomar? Kan vi genom samråd och delande av information fånga upp barn/ungdomar på glid i ett tidigare skede? Är det önskvärt och/eller lämpligt med en samrådsgrupp? Vilka begränsningar kan sekretesslagstiftningen orsaka för en sådan samrådsgrupp och går dessa att hantera? Under vilka former ska en eventuell samrådsgrupp arbeta? Eller borde vi undersöka möjligheten och eventuella fördelar med ett återupptagande av Resurscentrums verksamhet?

- c) *Förslag på gemensamma insatser*

Utifrån den kartläggning som genomförs får arbetsgruppen även komma med förslag på ytterligare insatser som kan ingå i handlingsplanen.

Förvaltningscheferna ser gärna att arbetsgruppen skissar på ett förslag där de två förvaltningarna tillsammans kan ansvara för och arbeta med föräldrautbildning som ett stärkande och förebyggande arbete mot missbruk bland unga.



## Förutsättningar och metod

Förvaltningsledningarna inom båda förvaltningarna har utsett tre deltagare per förvaltning till en arbetsgrupp. Processledare är kommunens samordnare för folkhälsofrågor. Gruppen har under 3 månader arbetat fram kartläggning, förslag på samrådsform samt handlingsplan.

## Styrande dokument

Att vi ska arbeta med att *främja, förebygga och åtgärda* beskrivs på olika sätt i de övergripande styr och lednings dokument som finns globalt, nationellt och lokalt gällande skola och socialtjänst. Nedan beskrivs dessa i korthet.<sup>3</sup>

- **Skollagen Grundskolan** Statens skolverks författningssamling **SKOLFS 2017:11**
  - 2.8 Rektorns ansvar. Som pedagogisk ledare och chef för lärarna och övrig personal i skolan har rektorn det övergripande ansvaret för att verksamheten som helhet inriktas mot de nationella målen. Rektorn ansvarar för att skolans resultat följs upp och utvärderas i förhållande till de nationella målen och kunskapskraven. Som en del av detta är bland annat följande område:  
*I undervisningen i olika ämnen integrera ämnesövergripande kunskapsområden, exempelvis miljö, trafik, jämställdhet, konsumentfrågor, sex och samlevnad samt riskerna med tobak, alkohol och andra droger*
- **Skollagen Gymnasieskolan** Statens skolverks författningssamling **SKOLFS 2017:16**
  - 2.6 Rektorns ansvar Enligt skollagen ska det pedagogiska arbetet vid en skolenhet ledas och samordnas av en rektor. Rektorn ansvarar för att planera, följa upp, utvärdera och utveckla utbildningen i förhållande till de nationella målen. Som pedagogisk ledare för skolan och som chef för lärarna och övrig personal i skolan har rektorn ansvar för skolans resultat och har, inom givna ramar, ett särskilt ansvar bland annat för att: *skolans arbete med kunskapsområden, där flera ämnen ska bidra eleverna får kunskaper om sex och samlevnad, konsument- och trafikfrågor samt riskerna med tobak, alkohol, narkotika och andra droger*
- **Socialtjänstlagen**
  - **Socialtjänstens mål § 2: Lag (2012:776)**  
Vid åtgärder som rör barn ska barnets bästa särskilt beaktas.  
Vid beslut eller andra åtgärder som rör vård- eller behandlingsinsatser för barn ska vad som är bäst för barnet vara avgörande. Med barn avses varje människa under 18 år.
  - **Vissa uppgifter inom socialtjänsten § 7: Lag (2017:809)**  
Socialnämnden ska arbeta för att förebygga och motverka missbruk av alkohol och andra beroendeframkallande medel. Socialnämnden ska även arbeta för att förebygga och motverka missbruk av spel om pengar. Socialnämnden ska genom information till myndigheter, grupper

---

<sup>3</sup> Förordning om ändring i förordningen (SKOLFS 2010:37) om läroplan för grundskolan, förskoleklassen och fritidshemmet; Förordning om ändring i förordningen (SKOLFS 2011:144) om läroplan för gymnasieskolan; **Socialtjänstlag (2001:453). Agenda 2030, God och jämlik hälsa -en utvecklad folkhälsopolitik, prop.2017/18:249. Piteå kommun verksamhetsplan 2018-2020**



och enskilda och genom uppsökande verksamhet sprida kunskap om skadeverkningar av missbruk och om de hjälpmöjligheter som finns.

- **AGENDA 2030**
  - Mål 3: Stärka insatserna för att förebygga och behandla drogmissbruk, inklusive narkotikamissbruk och skadligt alkoholbruk.
- **Nationella folkhälsomål**
  - Målområde 6: Levnadsvanor
- **Nationell ANDTS strategi**
  - Mål 3 till 2020: Antalet barn och unga som börjar använda narkotika och dopningsmedel eller debuterar tidigt med alkohol eller tobak ska succesivt minska.
- **Kommunala mål**
  - Barn och unga ska ha en trygg och utvecklande uppväxt och använder inte alkohol eller droger
  - Minska tobaks och alkoholanvändandet bland medborgarna. Ingen ska använda narkotika eller dopningspreparat.

## Sammanfattning

Denna kartläggning är en del av uppdraget att skapa en *Handlingsplan för förebyggande arbete kopplat till missbruk bland unga för socialtjänst och utbildningsförvaltningen*. Arbetsgruppen har kartlagt nuläget över de aktiviteter och metoder som finns inom socialtjänsten och skolan. Fokus har legat på preventionsnivåer främjande, förebyggande och åtgärder samt vilka andra aktörer som samverkan finns med. Inventeringen visar på att många saker görs redan i dagsläget för att stötta barn och unga för att inte börja med olika slags missbruk.

Om man delar in metoderna och aktiviteterna i preventionsnivåerna så sker det främjande arbetet främst av skolan, förebyggande delen sker främst av skolan, någon del av socialtjänsten samt nivån med individuella åtgärder sker främst av socialtjänst och i viss mån skolan.

Samverkan med andra aktörer sker främst med polis och olika aktörer inom hälso- sjukvården. När det gäller samverkan med fokus på brottsförebyggande så sker det främst med polis- skola- socialtjänst.

Efter inventering ses tonvikten ligga på nivån *åtgärder*. På den nivån finns många metoder och aktiviteter som individen får stöd och hjälp av när väl ev. missbruk av droger eller annat likvärdigt redan har uppkommit. Många av dessa aktiviteter är lag- och myndighetsstyrda.

Nivån *förebyggande* är den del som är riktad för att avvärja risker för främst olika grupper, kan bland annat vara ålders- och könsrelaterat eller andra grupper med risker. ) Detta baserat på vedertagna kriterier för riskfaktorer Exempel är alla i årskurs 8 får utbildning i YAM, föräldrautbildning riktad till föräldrar och barn med stärkt behov (KOMET) samt uppsökande verksamhet som är under uppbyggnad inom socialtjänsten. Inom denna nivå kan vi se att aktiviteterna och metoderna ligger främst i skolan och utbildningsförvaltningen

Nivån *främjande* är den del som är generell och där finns metoder och aktiviteter som ska stärka alla barn och unga. Ex. elevhälsosamtal, Skola 24, informationsmöten samt föräldrastödsutbildningar där alla blir inbjudna. Många av dessa är valbara av elever och vårdnadshavare. Denna nivå är den som man når flest barn och unga och det är här som man kan bygga stabilitet i verksamheterna då det lätt kan appliceras i ordinarie verksamhet. Dock bygger det på att man tillsätter resurser som kan arbeta med frågorna, t.ex. Föräldrastöd. Bygger också ofta på struktur och teknikaliteter.



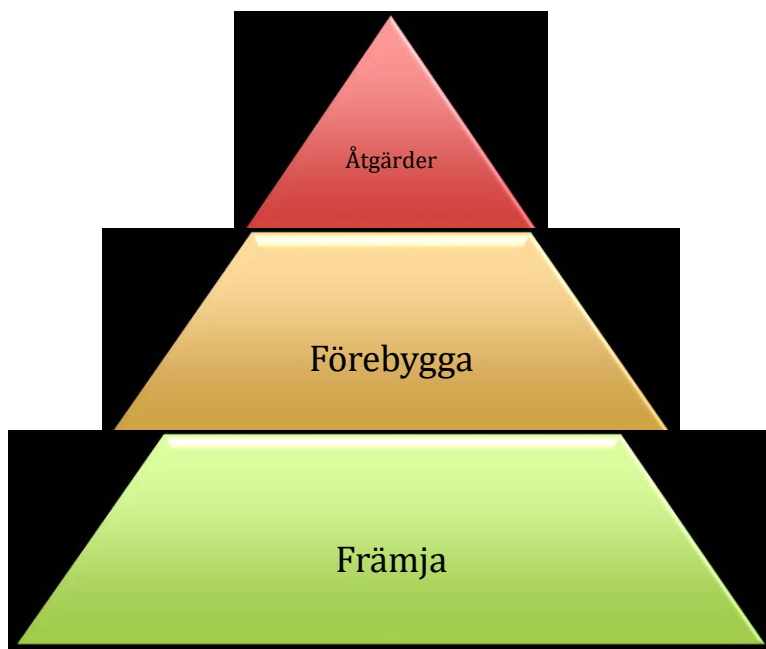
## Perspektiv

I denna kartläggning har vi valt att redovisa utifrån preventionsnivåerna som beskrivs nedan. Detta för att enklare kunna få en bild av hur fördelningen av aktiviteter och metoder är inom de olika nivåerna.

Det **främjande arbetet** pågår alltid och utan att något särskilt har hänt. Det bedrivs långsiktigt, gäller alla, sker kontinuerligt. T.ex. alla ska gå skola, skolmat, bibliotek

I det **förebyggande arbetet** ligger fokus på att identifiera och avvärja risker. T.ex. ökad psykisk ohälsa, fetma etc.

**Åtgärder** är på grupp eller individnivå. T.ex. behandlingar, riktade insatser





## Sammanställning utifrån olika nivåer

För att lättare kunna få en helhetsbild av hur det förebyggande arbetet med barn och unga ser ut i dagsläget i de olika förvaltningarna har en sammanställning och sortering av aktiviteter och metoder gjorts i följande matris. Mer detaljerad nivå och på förvaltningsnivå finns redovisat i bilaga 1.

Främjande	Förebyggande	Åtgärder
Skola, kultur/ fritid, samhällsbyggnad, BVC, Elevhälsan	Skola, Ungdoms mott, elevhälsan, soc. Polis	Skola, soc., BUP, hälsocentraler, polis
Föräldrastöd – ABC – IDCP – ÄFT	Föräldrastöd – Komet	Samspelsteamets riktade arbete
Undervisning – Normer, värderingar – Ingår i t.ex. undervisning biologi och kemi	Riktade hälsobesök till grupper	Orossamtal/Uppföljning orossamtal
Elevhälsosamtal	Elevhälsan	Elevhälsoteam- ta del av urinprov etc.
Mentorer och elevhälsans kontakter med föräldrar	Mentorer och elevhälsans kontakter med föräldrar	Individuella samtal
Skola 24	Uppsökande förebyggande verksamhet via soc.	Avstängning
Information till föräldrar via föräldramöten	Orossamtal/Uppföljning orossamtal	Institutionsplacering
Utbildning/ fördjupning – temaarbete	Manualbaserade program – YAM – ACT	Behandling öppenvård – Återfallsprevention – Lösningfokuserat arbetssätt – Praktiskt pedagogiskt stöd.
	Kill - och tjejgrupper	familjebehandling
	Utbildning/ fördjupning- cannabisprojekt	Drogtester
		Vårdvistelse
		Kontaktperson
		Drogtester
		orossamtal
		Familjehem med konsulent stöd
		Boende med sociala kontrakt
		Sysselsättning praktik
		Öppenmottagning 3 ggr/ veckan
		Anhörigstöd till föräldrar individuellt och i grupp





## Analys

Arbetsgruppen har under kartläggningen tagit fram följande analys där nuläget beskrivs men också behovet för att kunna arbeta mer främjande men framförallt mer förebyggande i samverkan och samarbete med andra aktörer. I denna analys har inte metoderna och aktiviteterna bedömts i detalj.

- Det finns i dagsläget aktiviteter och metoder som på olika sätt främjar och förebygger för att barn och unga ska få hälsofrämjande möjligheter. Även när barnet/ ungdomen på något sätt börjat med riskabelt beteende eller finns i riskmiljöer så finns skyddsfaktorer och åtgärder främst i form av myndighetsutövande.
- Dock ligger tonvikten på åtgärder för individen när redan individen har hamnat i en riskfylld situation. Man kan även tolka att resurserna finns inom denna också.
- Utmaningen ligger i att satsa mer på främjande och förebyggande utan att ta bort resurser från åtgärder på individnivå. Denna satsning är långsiktig och hållbar med sikte på att resurserna ska minska inom nivån åtgärder. Här krävs mod och en tydlig struktur och målbild. Vad vill vi åstadkomma inom närmsta 5 åren, 10 åren och framåt?
- Gemensam bild och analys av nuläget är svårt att få då många ser utifrån sin verksamhet. Varje rektor och avdelningschefer på sitt område, varje förvaltning ser utifrån sina behov. Hur får vi en gemensam analys där fokus är på vad vi kan göra tillsammans för barn och unga i kommunen? Vi bör och kan ta tillvara på varandras resurser eller ta stöd av andra i samhället.
- I dagsläget finns inte resurser att göra mycket mer än det som är ålagt inom ramen för lagar och annan myndighetsutövning. Detta gäller främst för socialtjänsten men också för skolan i viss mån. Där man ändå satsar på främjande/ förebyggande upplevs en risk att detta ska vara "utöver" det som redan planerats i verksamheten. Resurser tillsätts inte alltid utan omprioriteringar inom befintlig verksamhet måste göras. Detta är ett problem då vid sparkrav etc. i princip alltid det förebyggande arbetet får stå tillbaka. Nytt förhållningssätt bör tas av politiker och ledning om detta ska bli hållbart och leda till förändringar. För att citera Ingvar Nilsson: *I ett flertal studier har jag sett att tidiga insatser och preventiva förebyggande insatser sannolikt är billigare än att vänta eller avstå från att göra något. För att tjäna pengar måste man satsa pengar och att i detta satsande finns en viss risk.*<sup>4</sup>
- I dagsläget så kan samverkansfrågor i vissa fall leda till frustration då förväntningar och tolkningar av förutsättningar är olika. Sekretessfrågan är en sådan, roller och ansvar en annan.
- Det finns inga tydliga styrdokument där samverkan mellan socialtjänst och utbildningsförvaltningen beskrivs tydligt förutom via olika lagar och viss myndighetsutövning. Övriga styrdokument som kommunala mål etc. kan ge upphov till olika tolkningar.
- De aktiviteter och metoder som i dagsläget används i ordinarie verksamhet har inte i denna kartläggning värderats i detalj. Generellt kan man dock se att evidensen i metoderna skiftar och någon samlad dokumentation där kvalitetssäkring beskrivs finns inte i dagsläget.

---

<sup>4</sup> Kommissionen för jämlik hälsa 2017: Utanförskap, hälsa och en effektiv resursanvändning Ingvar Nilsson



## Utmaningar/ Det som behöver stärkas och utvecklas utifrån analysen

- Skapa en hållbar och tydlig struktur där horisontella perspektivet är tydligt. Detta genom styr- och ledning t.ex. reglementen, riktlinjer, manualer etc. Detta för att stärka gemensamma uppdrag mellan förvaltningarna.
- En tydlig samordning på övergripande nivå där flera olika aktörer i samhället samarbetar och samverkar på olika sätt. Inte skapa en ny verksamhet utan bygga på någonting som redan finns. I denna struktur bör även föreslagen samrådsgrupp ingå så att det blir på funktionsnivå och inte personbundet.
- Samordnande funktion som kan vara koordinator och kontakt in och ut i olika organisationer. Annars finns risk för ”projekttänk” och att ansvaret ligger på engagerade personer.
- Tydliggöra roller och ansvar samt kunskapsdelat när det gäller innebörden av dessa. Detta för att underlätta när det gäller förväntningar och eventuella krav kopplat till detta.
- Kontinuitet och långsiktig planering. Inte skapa projekt där aktiviteter är tidsbestämda.
- Att få en gemensam bild genom analys av den statistik och de undersökningar som genomförs kopplat till barn och unga. Till exempel välfärdsbokslut barn och unga som även är kopplat till område.
- Att lyfta frågorna Hur jobbar vi tillsammans? Hur kan vi underlätta för varandra att stötta och hjälpa gruppen och individen?
- Att få genomslag i alla verksamheter. Utmaning i att från ledningshåll prioritera frågorna men också tillsätta resurser.
- Hur får vi verkstad? Handlingsplanen bör inte endast ha formen av en övergripande nivå utan till planen koppla en genomförande/ aktivitetsplan som ger kraft och ger direkt resultat.



**Piteå kommun**



## § 211

### Motion (SLP) – Droginformation till alla skolor

Diariennr I8KS556

#### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige avslår motionen - droginformation till alla skolor.

#### Reservationer

Anders Nordin (SLP) reserverar sig mot beslutet.

#### Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktigeledamoten Anders Nordin (SLP) har inkommit med ovan rubricerade motion och yrkar följande:

att varje skola en gång per termin skall få besök av kvalificerad drogföreläsare

Dessutom anförs i motionen:

Så skriver A.B. i ett inlägg på FB

"Drogernas verklighet i Piteå ...

När jag återigen får höra om unga (barn!) som kunnat köpa, har fått eller har getts tillgång till olika droger - är det en av sakerna som gör mig riktigt förbannad! Va i helvete liksom!

Politiken måste börja ta sitt ansvar och komma med konkreta förslag på lösningar - inte bara fina rubriker som låter bra! Politiken måste släppa egenbeundran o sträcka ut en hand för överskridande samarbeten. Ord, rubriker o löften varje 4e år betyder ingenting om det blir värre o värre åren mellan valen!"

SLP föreslår därför att varje skola skall få besök och information av informatörer och drogföreläsare från "Droginformation.nu". Besök på varje skola skall ske varje termin. Mer information finns på nedanstående länk. <https://www.droginformation.nu/boka-en-forelasning-om-droger-till-din-skola/> hemställer härmed

Förebyggande drogföreläsningar till Skolor!

Droginformation.nu

[www.droginformation.nu](http://www.droginformation.nu)

Förebyggande & Motiverande drogföreläsning. 25-års erfarenhet till hundratusentals personer gör att vi kan nå dem unga och få resultat - Få mer Info!

---

Kommunfullmäktige har den 24 september 2018, § 187, remitterat ärendet till kommunstyrelsen för beredning.

---

Barn- och utbildningsnämndens yttrande, inkommit den 4 december 2018, § 148

Signatur justerare

Utdragsbestyrkande



På förvaltningsövergripande nivå pågår redan flera insatser för att motverka bruk av droger bland kommunens barn och ungdomar. Utbildningsförvaltningen och Socialförvaltningen erhöll 2015 följande uppdrag av Kommunfullmäktige:

Utarbeta handlingsplan för förebyggande arbete kopplat till missbruk bland unga. Identifiera evidensbaserad metod för drogförebyggande arbete som kan användas generellt i våra verksamheter (Samarbete BUN/SN).

En arbetsgrupp har utsetts som fått till uppgift att handlägga uppdraget. Handlingsplanen skall ha som fokus främjande och förebyggande åtgärder samt innehålla följande delar:

- Kartläggning av nuvarande arbete
- Formande av samrådsgrupp
- Förslag på gemensamma insatser

Arbetsgruppen skall inkomma med ett förslag till en gemensam handlingsplan till respektive förvaltningschef senast 2019-01-01 för att planen ska kunna redovisas för nämnderna i samband med årsredovisningen.

Processledare för uppdraget är Helena Lindehag eftersom uppdraget även koppas ihop med ett annat uppdrag som Folkhälsorådet fått (BUN §129 Strömbacka 2025. Dnr 16BUN379) som går ut på att:

Utarbeta en plan för drogutbildning för elever och deras vårdnadshavare från årskurs 4 till och med gymnasiet. Detta i samarbete med andra samhällsorgan som finns representerade i Folkhälsorådet.

Utöver ovan beskrivna processer på förvaltningsövergripande nivå pågår även en rad insatser i kommunens skolor:

- ANDT-frågor (alkohol, narkotika, droger, tobak) ingår idag i den lagstadgade undervisningen. (LGr11). Rektor på varje enskild skola ansvarar för att integrera ämnesövergripande kunskapsområden t. ex riskerna med tobak, alkohol och andra droger.
- Cannabisprogrammet initierat av länsstyrelsen har implementerats på Strömbackasko-lan och ingår som en del i den ordinarie undervisningen. Cannabisprogrammet håller på att implementeras även till rektorer/pedagoger på våra högstadieskolor.
- Polisen i Piteå prioriterar idag att besöka alla föräldramöten i åk 7 på våra högstadieskolor och åk 1 på gymnasiet. Där informerar de om drogläget i Piteå samt vad vi som föräldrar ska vara uppmärksamma på och vilka varningssignaler som vi ska beakta. Ett nära och viktigt samarbete byggs upp mellan polis, föräldrar och våra skolor.
- Två familjebehandlare inom socialtjänsten som tidigare har arbetat med behandling, har fått nya arbetsuppgifter och kommer inom kort att jobba ute "på fältet". De ska arbeta med elever som uppvisar riskbeteenden i nära samarbete med skola, polis, föräldrar m.fl.

Om specifik kunskap ska förmedlas till våra elever, utöver det vi redan har och gör, måste den vara evidensbaserad. Vi vill inte låsa oss vid en föreslagen leverantör ([droginformation.nu](http://droginformation.nu)).

Barn- och utbildningsnämnden föreslår att avslå motionen om droginformation till alla skolor.

Kommunledningsförvaltningens yttrande, den 20 augusti 2019

Signatur justerare

Utdragsbestyrkande



Barn och utbildningsnämnden tillsammans med Socialnämnden har efter ett uppdrag från kommunfullmäktige beslutet om en handlingsplan för att förebygga missbruk bland barn och unga.

Uppdraget innebar att utarbeta handlingsplan för förebyggande arbete kopplat till missbruk bland unga. Identifiera evidensbaserad metod för drogförebyggande arbete som kan användas generellt i våra verksamheter. I arbetet har de kartlagt nuläget över de aktiviteter och metoder som finns inom socialtjänsten och skola samt tagit fram åtgärder för att effektivare undvika att barn och unga hamnar i missbruk.

Att arbeta mot drogmissbruk är komplicerat och kräver ett strukturerat samarbete mellan kommunens olika verksamheter. Även om information om missbruk är en del i arbetet så innehåller det mycket mer.

Kommunledningsförvaltningen föreslår att kommunfullmäktige avslår motionen.

Kommunalrådet Helena Stenberg anför följande:

”Motionären berör i den här motionen en väldigt viktig fråga som berör två av Piteås övergripande mål: ”Barn och unga har en trygg och utvecklande uppväxt och använder inte alkohol eller andra droger samt målet, Minska tobaks och alkoholanvändandet bland medborgarna. Ingen ska använda narkotika eller dopingpreparat.” Det är ett fortgående arbete som berör flera verksamheter, både inom och utom kommunen och i folkhälsorådet samordnas mycket av arbetet.

Som politiker kan det ibland vara frestande att presentera enkla lösningar på väldigt komplicerade problem. Även om det är i all välmening så kräver arbetet mot droger och missbruk ett strukturerat arbetssätt som även erbjuder flexibilitet att följa med händelser i samhället. Vi har mycket kompetent personal som arbetar dagligen med dessa frågor och som träffar barn och unga både i skolan och på fritiden. Även om förslaget i sig inte är dåligt och information om droger och missbruk är och fortsatt ska vara en del av kommunens insatser så anser jag att det skulle vara olyckligt om kommunfullmäktige gick in och detaljstyrde detta viktiga arbete.

Jag föreslår därför att kommunfullmäktige avslår motionen.”

### **Yrkanden**

Anders Nordin (SLP): bifall till motionen.

Elisabeth Vidman (S) och Helena Stenberg (S): bifall till Kommunledningsförvaltningens förslag.

### **Propositionsordning**

Ordföranden ställer proposition på de två förslagen och finner att Kommunstyrelsen beslutar enligt Kommunledningsförvaltningens förslag.



**Beslutsunderlag**

- Handlingsplan förebygga missbruk - Barn och unga Piteå

§214

**Nämndemän vid Luleå  
Tingsrätt 2020-2023**

I9KS66



§215

**Avsägelse av uppdraget  
som ersättare - Kultur-  
och fritidsnämnden**

18KS609

§216

**Avsägelse av uppdraget  
som ersättare i  
Kommunfullmäktige**

18KS602

§217

**Avsägelse av uppdrag som  
ersättare - Barn- och  
utbildningsnämnden 2019-  
2022**

I8KS605

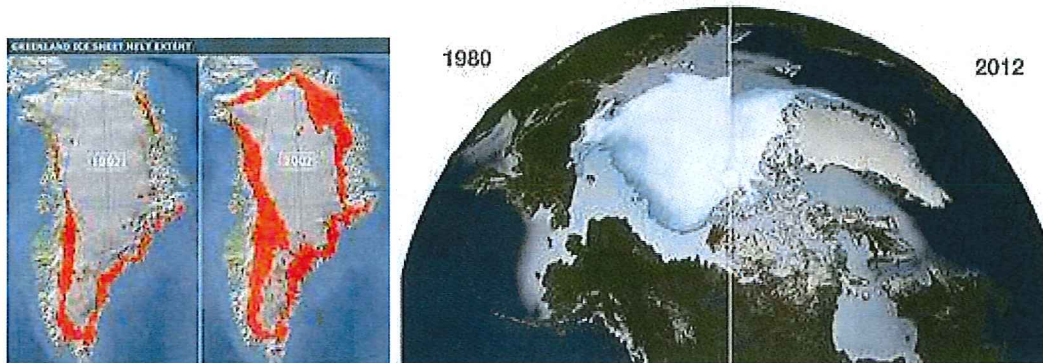
§218

# **Motion (SLP) - Dags att bli klimatsmart**

19KS436

## Motion - DAGS ATT BLI FLYGSMART

Bakgrund: En flygresa tur och retur mellan Göteborg och Stockholm släpper ut 160 kilo koldioxid utslaget per passagerare. Samma resa med tåg ger upphov till bara ett par kilo koldioxid. Utsläppen för en vanlig personbil under ett års tid är lika stora som en enda flygresa till Thailand?



Afrikas högsta berg Kilimanjaro år 2007. All snö beräknas vara borta nästa år. Foton från Wikipedia.

En fjärdedel av jordens landyta kan få ett torrare och mer ökenartat klimat inom 32 år. Men lyckas vi hålla uppvärmningen till 1,5 grader kommer i stället den del av landytan som drabbas begränsas till en tiondel. Detta enligt en forskningsrapport som publicerades i den vetenskapliga tidskriften Nature i januari 2018.

År 2015 förband sig världens ledare att begränsa planetens uppvärmning till 2,0 grader under klimatförhandlingarna i Paris. Nu har tre år passerat, men tittar vi närmare på de globala åtgärder som genomförts hamnar vi istället på hela 3,9 graders uppvärmning. Enligt ny forskning kan dock så lite som en halv grads uppvärmning betyda mycket för en stor del av mänskligheten. Redan vid en uppvärmning på 2,0 grader kan forskarna se stora negativa effekter i sina modeller.



© Can Stock Photo

Glaciärerna och isarna i Arktis och Antarktis smälter och öknerna breder ut sig. Hela folk och regioner blir klimatflyktingar. Nu tycks det som att vi i Piteå får en temperaturökning på mellan 4-6 grader, vilket innebär allt extremare väderomslag.

En väldigt stor bidragande orsak till växthuseffekten är det massiva flygandet. Sunpine i Piteå kommer öka till sin tillverkning av biobränsle och dammsuger i princip hela klotet på tallolja, vilken är huvudingrediensen för tillverkning av till exempel biodiesel.

Flygbränsle går redan nu att tillverka av tallolja och det flygbränsle som används importeras från Kalifornien. Förhandlingar sker med Ryssland om att därifrån köpa tallolja för omvandling till flygbränsle. I första hand kommer det att användas av det svenska Flygvapnet. Sedan planerar man att succesivt öka inblandningen av bio-jetbränsle i det jet-bränsle som tankas i Sverige. I ett första skede upp till 30% de närmaste åren. Eus mål är 50% inblandning.

Det här kommer inte minska flygets utsläpp mer än marginellt.

Flygandet måste minska helt och ersättas med andra klimatneutrala fortskaffningsmedel.

Det är av största vikt att de politiska företrädarna och politiken i sig visar vägen och föregår med gott exempel. Man kan inte tillåta någon form av dispens för att denne anser sig viktigare eller har ett betydelsefullare uppdrag än någon annan. Börjar man ge dispenser till lyxlirare och gräddfilsåkare så faller förtroendet samman.

Det går utmärkt att åka nattåg från Älvsbyn till Stockholm. Man kan åka dagtåg därifrån vidare in i Tyskland om man så vill. Det går utmärkt att åka dagtåg om man ska till Stockholm. Det går utmärkt att arbeta på tåget under dagen. Sannolikt får vi en effektivare arbetstid genom att åka tåg än genom att flyga med alla sina kontroller och väntetider då ett arbete är betydligt svårare att utföra. I övriga fall kan man använda sig av videolänk om man tror sig ha nödvändiga möten över längre avstånd. Det gäller att ha en bra planering.

Politiken i Piteå måste föregå med ett gott exempel på att det går att fungera politiskt utan att använda sig av flyg. Alla former där politiskt deltagande sker utifrån ett kommunalt perspektiv i någon form, såväl för politiker som för tjänstemän, måste ske utan flyg används.

Ett förbud mot flygresor bör därför införas för såväl politiker som för tjänstemän när de reser i form av något kommunalt uppdrag eller i anknytning till ett sådant även om annan verksamhet står för resekostnaden. En utvärdering av det hela bör ske 2025. En ny utvärdering bör ske 2030 då målet för Sverige är att 30% av flygbränslet skall vara fossilfritt.

hemställer härmed

att en plan för nolltolerans mot flygresor upprättas för de som i någon form har tänkt sig resa i något kommunalt uppdrag eller i anslutning till ett kommunalt uppdrag

Skol och Landsbygdspartiet 2019-06-13



Anders Nordin

§219

**Motion (L) -**

**Internutbildning av**

**socialnämndens ledamöter**

19KS429

## Motion. Internutbildning av socialnämndens ledamöter

Den senaste tiden har sociala medier rasat över socialnämnden i Piteå. Det gäller en 4-årig flicka som vuxit upp med sina familjehemsföräldrar och aldrig levt med någon av sina biologiska föräldrar. Socialnämnden i Piteå beslutade att flickebarnet skulle omplaceras hos den biologiska pappan som aldrig haft henne boende hos sig. Flickan har sedan födseln varit placerad i familjehemmet och där fått nya föräldrar och en trygg tillvaro. På Facebook med flera medier, har tonen varit upprörd, och det med all rätt.

Liberalerna är övertygade om att i Sveriges socialnämnder sitter i de flesta fall kunniga och ansvarsfulla människor, men här verkar något ha gått katastrofalt fel.

Med ett minimum av kännedom om anknytningsteorier – vilka idag är allmänt vedertagna – inser man att det som hänt i Piteå är en tragedi, dels för barnet, men även för familjehemsfamiljen.

Den för den psykologiska utvecklingen av människan, så fundamentala anknytningen till den primära vårdnadsgivaren, är viktigast mellan 0–24 månaders ålder. Efter två års ålder har barn betydligt svårare att knyta an till en ny primär vårdgivare. En trygg anknytning sker således vanligtvis före denna ålder. Motsatsen, en otrygg anknytning, kan ge ett spektrum av olika personlighetsstörningar, såväl i tonåren som i vuxen ålder.

Detta måste vara kunskap som helt eller delvis undgått Piteås socialnämnd, för hade man besuttit denna kunskap samt tagit barnets bästa i beaktande, skulle beslutet blivit annorlunda.

Det finns en allmän föreställning om att det är bättre för barn att växa upp med sina biologiska föräldrar. Liberalerna har sökt vetenskapligt stöd för denna föreställning, men inte hittat någon studie som talar för att barn mår bättre av att flyttas från ett tryggt familjehem till en biologisk förälder. Vid kontakt med Socialstyrelsen framkommer att detta är ett eftersatt forskningsområde och man har inte någon litteratur att hänvisa till. Således finns det inte någon vetenskap som Socialnämnderna kan luta sig mot vid beslut i dessa ärenden utan man måste göra en bedömning i varje unikt fall, och då är kunskap om barns psykologiska utveckling och vikten av en trygg anknytning enormt viktig.

Barn som flyttas från en otrygg tillvaro till ett familjehem får chans att reparera anknytningen. Barn som däremot flyttas från ett tryggt hem till en okänd biologisk förälder



har till att börja med ingenting som behöver repareras, utan åsamkas ett anknytningstrauma.

Liberalerna vill lägga fram ett förslag för att undvika liknande tragedier framgent.

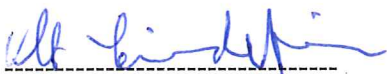
Beslut rörande barn får enorma konsekvenser för en mängd människor, men framför allt för barnet självt. Deras uppväxt, skolgång och förutsättningar att bli en hel, fungerande vuxen dans i tidig ålder. Därför anser Liberalerna att socialnämnden bör besitta grundläggande kunskaper i utvecklingspsykologi. Denna kunskap skall kunna köpas in från utbildningsanordnare som uppdragsutbildning och innefatta motsvarande ca 7,5 högskolepoäng. Dessutom bör en grundläggande utbildning genomföras i barnkonventionen vilket Sverige skrivit under men har fått mycket kritik för att inte följa.

Barnombudsmannen ska enligt lag 1993:335 §2 systematiskt och återkommande följa upp och utvärdera tillämpningen av barnkonventionen i berörda verksamheter hos förvaltningsmyndigheter, kommuner och landsting. Barnombudsmannen ska också genomföra insatser som bidrar till att utveckla och sprida kunskap om tillämpningen av barnkonventionen men barnkonventionen verkar ingen inom socialtjänsten i Piteå känna till vilket man skulle kunna se som tjänstefel.

Detta för att säkerställa att rätt beslut fattas när det gäller barn som löper risk att fara illa på grund av ren och skär okunskap.

### **Med anledning av detta föreslår jag att kommunfullmäktige beslutar:**

- Säkerställa att rätt beslut fattas när det gäller barn som löper risk att fara illa genom att öka Socialnämndens kunskap och kompetens inom grundläggande utvecklingspsykologi.
- Utbilda socialnämndens ledamöter och socialtjänstens tjänstemän i Barnkonventionen som i juni 2018 röstades för inkorporering i Svensk lag.

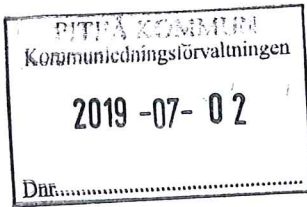


Ulf Lindström  
Liberalerna

§220

# **Motion (C) - Förbättrat befolkningskydd**

19KS471



2019-07-01

## Motion till Piteå kommun om förbättrat befolkningskydd

Omvärlden förändras och vi befinner oss nu i ett omvärldsläge som gör att Försvarsberedningen bedömer att ett väpnat angrepp mot Sverige inte kan uteslutas. Totalförsvarsplaneringen har kommit i gång i viss utsträckning men det finns stora förväntningar på resultat och höjd totalförsvarsförmåga från riksdag och regering. Mer pengar har också tillförts till myndigheter, men också till kommuner och landsting. En av de prioriterade områdena är skydd och säkerhet.

Befolkningskyddet syftar till att förbättra skyddet och säkerheten för befolkningen i händelse av krig. Inom befolkningskyddet finns mycket att göra för att höja förmågan, inte minst på kommunal nivå. MSB bedömer att räddningstjänsten har en mycket viktig roll och behöver stärkas både materiellt och personellt för att kunna verka under höjd beredskap. Totalförsvarsplaneringen påbörjas och genomförs i fredstid, dvs. i den vardag vi lever idag. Brister i vardagen blir brister i krisberedskapen som blir brister i totalförsvaret. En god grundberedskap som är uppskalningsbar är därför viktigt. MSB bedömer vidare att skyddsrum kommer behöva vara en del av skyddet för civilbefolkningen framöver.

Försvarsberedningen skriver i sin rapport Motståndskraft att befolkningskyddet ska organiseras på lokal, regional och nationell nivå. På lokal nivå ska det utgöras av räddningstjänst och lokala förstärkningsresurser s.k. hemskydd. Dessa ska planera och utbilda för de uppgifter som finns för kommunens totalförsvarsplanering, inkl. bl.a. information till befolkningen, samarbete med frivilliga försvarsorganisationer, tryggad försörjning för befolkningen, skydda och rädda och i övrigt hjälpa befolkningen vid krig.

Med anledning av ovan vill jag förslå att:

- Kommunen påbörjar och intensifierar sitt arbete med totalförsvarsplaneringen och befolkningskyddet utifrån de förutsättningar som är angivna i försvarsberedningens rapport Motståndskraft.
- Kommunen i detta arbete bygger på sina redan befintliga strukturer och rutiner för vardagens olyckor och krisberedskap men *särskilt* beaktar de ytterligare krav som ställs vid en krigssituation, exempelvis i form av skydd och sekretess, osäkerhet osv.

Referenser:

Försvarsberedningens rapport "Motståndskraft":

2019-07-01

<https://www.regeringen.se/4b02db/globalassets/regeringen/dokument/forsvarsdepartementet/forsvarsberedningen/ds-2017-66-motstandskraft-inriktningen-av-totalforsvaret-och-utformningen-av-det-civila-forsvaret-2021-20252.pdf>

MSB rapport "Befolkningsskyddets förmåga och anpassning till nutida förhållanden".

[https://www.msb.se/Upload/Om%20MSB/Organisation\\_uppdrag/Redovisade\\_RU/2017/170918%20Befolkningsskyddet%20regeringsuppdrag.pdf](https://www.msb.se/Upload/Om%20MSB/Organisation_uppdrag/Redovisade_RU/2017/170918%20Befolkningsskyddet%20regeringsuppdrag.pdf)

Centerpartiet i Piteå

  
.....  
Majvor Sjölund, gruppledare

§221

# **Interpellation (SLP) - Kränkning inom hemtjänsten**

I9KS494

§222

**Medborgarförslag - sänk  
arbetstiden för  
nattarbetare från 36,33 till  
34,00**

I9KS446



### Förslaget i korthet

Sänk veckoarbetstiden för nattarbetare från 36,33 till 34,00 (Heltid 34.00 timmars arbetsvecka)

### Beskriv och motivera ditt förslag

Det är inte antal timmar som man gör under ett nattpass som gör det tungt. Det är hur många dagar man är ledig mellan arbetspassen. Det är alltså ledigheten mellan passen som gör att man orkar jobb natt . Därför tycker jag att det är viktigt att men lyssnar på dem som jobbar natt inom vården för det är dom som vet vad som är viktig för dem.

### Instruktioner

#### **Vad kan ett medborgarförslag handla om?**

Ett medborgarförslag kan gälla allt som rör kommunens verksamhet och som kommunen är ansvarig för. Det kan gälla allt från samhällsplanering, trafikfrågor till det som rör exempelvis förskola och skola.

#### **Vad kan ett medborgarförslag inte handla om?**

Medborgarförslaget får inte vara rasistiskt, odemokratiskt eller strida mot lag eller annan författning. Det får inte heller handla om personärenden eller myndighetsutövning mot enskild, t.ex. beviljande av bygglov eller socialbidrag.

#### **Vilka krav ställs på ett medborgarförslag?**

För att det ska kunna tas upp till behandling skall det

- vara skriftligt
- vara försett med namn, adress och telefonnummer till den/dem som lämnat förslaget. Det skall undertecknas av en eller flera kommuninvånare
- vara märkt "Medborgarförslag"
- innehålla ett konkret förslag som Kommunfullmäktige ska ta ställning till
- inte handla om mer än en sak per förslag

§223

**Medborgarförslag -  
Semesterlönen bör höjas  
för nattarbetare så att  
man får samma lön som  
när man jobbar och har  
ob-ersättning**

I9KS448





Förslaget i korthet

Semester lönen bör höjas för nattarbetare, så att man får samma lön som när man jobbar och har ob ersättning.

Beskriv och motivera ditt förslag

Semester lönen för nattarbetare bör höjas så att detta kompenserar bortfallet av ob ersättningen som man går miste om under semestern. Vårdpersonalen som jobbar natt får därför lägre lön under semester perioden pga att de inte får någon ersättning för bortfall av ob ersättningen. Många andra företag kompenserar detta med att lägga semester lönen högre så att bortfall för förlorad ersättning inte är märkbar.

Instruktioner

**Vad kan ett medborgarförslag handla om?**

Ett medborgarförslag kan gälla allt som rör kommunens verksamhet och som kommunen är ansvarig för. Det kan gälla allt från samhällsplanering, trafikfrågor till det som rör exempelvis förskola och skola.

**Vad kan ett medborgarförslag inte handla om?**

Medborgarförslaget får inte vara rasistiskt, odemokratiskt eller strida mot lag eller annan författning. Det får inte heller handla om personärenden eller myndighetsutövning mot enskild, t.ex. beviljande av bygglov eller socialbidrag.

**Vilka krav ställs på ett medborgarförslag?**

För att det ska kunna tas upp till behandling skall det

- vara skriftligt
- vara försett med namn, adress och telefonnummer till den/dem som lämnat förslaget. Det skall undertecknas av en eller flera kommuninvånare
- vara märkt "Medborgarförslag"
- innehålla ett konkret förslag som Kommunfullmäktige ska ta ställning till
- inte handla om mer än en sak per förslag

§224

**Medborgarförslag -  
Förbjud tiggeri i Piteå**

I9KS454



Förslaget i korthet

JAG MED FLERA VILL ATT KOMMUN FÖRBETTRAR  
TIGGERS I PITEÅ

Beskriv och motivera ditt förslag

MÅNGA MED MIG TYCKER ATT DET  
ÄR OTREVLIGT ATT GÅ IN PÅ ICA  
OCH HANDLA  
SKA KONTAKT MED MEDIA  
OM DETTA  
DET ÄR 4 ST KOMMUNER I NORRBOTTEN  
HAR BESLUTAT OM DETTA.

Instruktioner

**Vad kan ett medborgarförslag handla om?**  
Ett medborgarförslag kan gälla allt som rör kommunens verksamhet och som kommunen är ansvarig för. Det kan gälla allt från samhällsplanering, trafikfrågor till det som rör exempelvis förskola och skola.

**Vad kan ett medborgarförslag inte handla om?**  
Medborgarförslaget får inte vara rasistiskt, odemokratiskt eller strida mot lag eller annan författning. Det får inte heller handla om personärenden eller myndighetsutövning mot enskild, t.ex. beviljande av bygglov eller socialbidrag.

**Vilka krav ställs på ett medborgarförslag?**  
För att det ska kunna tas upp till behandling skall det

- vara skriftligt
- vara försett med namn, adress och telefonnummer till den/dem som lämnat förslaget. Det skall undertecknas av en eller flera kommuninvånare
- vara märkt "Medborgarförslag"
- innehålla ett konkret förslag som Kommunfullmäktige ska ta ställning till
- inte handla om mer än en sak per förslag

§225

**Medborgarförslag - Uppför  
en skylt intill Svartuddens  
festplats antingen vid  
Hjortronstigens slut eller  
vid stora entrén**

I9KS484



### Förslaget i korthet

Uppför en skylt intill Svartuddens festplats, antingen vid Hjortronstigens slut eller vid stora entrén.

### Beskriv och motivera ditt förslag

Margareta Bäckströms mamma och pappa Anna och Sven Bäckström skapade Svartuddens festplats i sin ungdoms dagar. 1934 förvärvade Bäckströms Svartuddsområdet av skohandlare Erik Bergström i Piteå, som där hade en sommarstuga. Sedan byggdes två dansbanor, en för gammal och en för modern dans. 1938 kom "Pitholmia" till, en tvåvåningsbyggnad där det dansades upptill och serverades nedtill. Den tidens stora stjärnor och orkestrar gästade platsen för att uppträda på scenerna. Bygget "Pitholmia" möjliggjorde också verksamhet året runt, med olika aktiviteter. Sommartid hade makarna Bäckström ordnat med utomhusservering för bad- och campinggäster som sökte sig till området. När "Pitholmia" färdigställdes arrangerades dans kontinuerligt, ibland upp till fyra dagar i veckan. Lokalerna hyrdes också ut för bröllop och högtidsdagar. Vintertid ordnades med skid- och sparktävlingar och sommartid simtävlingar, Detta blev en mycket välbesökt plats under 1930-1950-talet.

En skylt bör uppföras för att vägvisa och minnesmärka Svartuddens festplats så att platsens historia får leva vidare.

### Instruktioner

#### **Vad kan ett medborgarförslag handla om?**

Ett medborgarförslag kan gälla allt som rör kommunens verksamhet och som kommunen är ansvarig för. Det kan gälla allt från samhällsplanering, trafikfrågor till det som rör exempelvis förskola och skola.

#### **Vad kan ett medborgarförslag inte handla om?**

Medborgarförslaget får inte vara rasistiskt, odemokratiskt eller strida mot lag eller annan författning. Det får inte heller handla om personärenden eller myndighetsutövning mot enskild, t.ex. beviljande av bygglov eller socialbidrag.

#### **Vilka krav ställs på ett medborgarförslag?**

För att det ska kunna tas upp till behandling skall det

- vara skriftligt
- vara försett med namn, adress och telefonnummer till den/dem som lämnat förslaget. Det skall undertecknas av en eller flera kommuninvånare
- vara märkt "Medborgarförslag"
- innehålla ett konkret förslag som Kommunfullmäktige ska ta ställning till
- inte handla om mer än en sak per förslag

§226

**Medborgarförslag - Byt ut  
tangentborden på  
datorerna vid Piteå  
Stadsbibliotek**

I9KS486



Förslaget i korthet

Datorer Piteå Stadsbibliotek.

Beskriv och motivera ditt förslag

~~Datorerna~~ Datorerna i Piteå Stadsbibliotek  
är mycket tröga, därliga tangen bord,  
bör byta ut!!!

### Instruktioner

**Vad kan ett medborgarförslag handla om?**

Ett medborgarförslag kan gälla allt som rör kommunens verksamhet och som kommunen är ansvarig för. Det kan gälla allt från samhällsplanering, trafikfrågor till det som rör exempelvis förskola och skola.

**Vad kan ett medborgarförslag inte handla om?**

Medborgarförslaget får inte vara rasistiskt, odemokratiskt eller strida mot lag eller annan författning. Det får inte heller handla om personärenden eller myndighetsutövning mot enskild, t.ex. beviljande av bygglov eller socialbidrag.

**Vilka krav ställs på ett medborgarförslag?**

För att det ska kunna tas upp till behandling skall det

- vara skriftligt
- vara försett med namn, adress och telefonnummer till den/dem som lämnat förslaget. Det skall undertecknas av en eller flera kommuninvånare
- vara märkt "Medborgarförslag"
- innehålla ett konkret förslag som Kommunfullmäktige ska ta ställning till
- inte handla om mer än en sak per förslag

§227

# **Medborgarförslag - Sätt in bättre datorer i Öjebyns bibliotek**

I9KS487





Förslaget i korthet

Datorer Öjebyn.

Beskriv och motivera ditt förslag

Datorerna i Öjebynsbibliotek är mycket tröga, och ibland fungerar dom inte, så jag tycker att bättre datorer sätt in!!!

Instruktioner

**Vad kan ett medborgarförslag handla om?**

Ett medborgarförslag kan gälla allt som rör kommunens verksamhet och som kommunen är ansvarig för. Det kan gälla allt från samhällsplanering, trafikfrågor till det som rör exempelvis förskola och skola.

**Vad kan ett medborgarförslag inte handla om?**

Medborgarförslaget får inte vara rasistiskt, odemokratiskt eller strida mot lag eller annan författning. Det får inte heller handla om personärenden eller myndighetsutövning mot enskild, t.ex. beviljande av bygglov eller socialbidrag.

**Vilka krav ställs på ett medborgarförslag?**

För att det ska kunna tas upp till behandling skall det

- vara skriftligt
- vara försett med namn, adress och telefonnummer till den/dem som lämnat förslaget. Det skall undertecknas av en eller flera kommuninvånare
- vara märkt "Medborgarförslag"
- innehålla ett konkret förslag som Kommunfullmäktige ska ta ställning till
- inte handla om mer än en sak per förslag

§228

# Medborgarförslag - Grön hälsoväxling

I9KS497



### Förslaget i korthet

"Grön hälsovaxling" Detta förslag går i korthet ut på att personal har, om arbetet tillåter det möjlighet att använda upp till 30 min av sin arbetstid per dag till att manuellt ta sig till -och från arbetet. Detta kan exempelvis handla om att gå, springa, cykla eller åka inlines till sitt arbete. Denna tid skall vara utöver den ordinarie friskvårdstimmen.

### Beskriv och motivera ditt förslag

Få saker får vara oemotstridda i vårt samhälle idag, men att biltrafik är dåligt för vår miljö och att vardagsmotion är viktigt för vår hälsa är faktiskt två delar som man sällan hör någon argumentera emot. Därför tycker jag att Piteå Kommun skall visa framfötterna och införa vad jag kallar för en "grön hälsovaxling". Här ges människor en möjlighet att lämna bilen hemma och ändå inte tappa dyrbar tid med familjen och vännerne. Tyvärr väljer många idag att trots att de bor nära att ta bilen till sitt arbete för att antingen inte tappa tid på "flectiden" eller för att hinna hem till barnens aktiviteter och liknande. Forskningen visar att 30min fysisk aktivitet per dag både minskar risken för hjärtkärl sjukdomar, minskar den psykiska ohälsan och även gör oss mer effektiva då vi väl arbetar (Regelbunden motion gör oss bättre på att planera, koncentrera oss, komma ihåg saker och ta till oss av information. Vi blir också bättre på att lösa krävande uppgifter). På detta sätt skulle arbetsgivaren få en effektivare arbetstagare och lägre sjukfrånvaro, samt att vår planet får en chans att överleva till våra barnbarns dagar. Miljömässigt vet vi också att kortare resor med en kall bil proportionellt förorenar miljön mer än längre resor. Friskare människor och en friskare planet= ALLA vinner!

Här nedan har jag kopierat in adresser till bra underlag till detta förslag och som är källor till det jag skrivit i ovanstående text:

- <https://ki.se/forskning/fa-opp-pulsen-30-minuter-per-dag>
- <https://www.1177.se/liv--halsa/traning-och-fysisk-halsa/rorelse-ar-livsviktig/>
- [https://www.naturochmiljo.fi/vad\\_vi\\_gor/miljo\\_och\\_livsstil/article-28656-9653-lamina-bilen-hemma-ak-med-andra](https://www.naturochmiljo.fi/vad_vi_gor/miljo_och_livsstil/article-28656-9653-lamina-bilen-hemma-ak-med-andra)

### Instruktioner

#### **Vad kan ett medborgarförslag handla om?**

Ett medborgarförslag kan gälla allt som rör kommunens verksamhet och som kommunen är ansvarig för. Det kan gälla allt från samhällsplanering, trafikfrågor till det som rör exempelvis förskola och skola.

#### **Vad kan ett medborgarförslag inte handla om?**

Medborgarförslaget får inte vara rasistiskt, odemokratiskt eller strida mot lag eller annan författning. Det får inte heller handla om personärenden eller myndighetsutövning mot enskild, t.ex. beviljande av bygglov eller socialbidrag.

#### **Vilka krav ställs på ett medborgarförslag?**

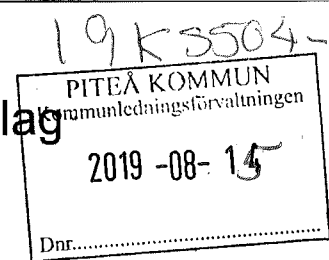
För att det ska kunna tas upp till behandling skall det

- vara skriftligt
- vara försett med namn, adress och telefonnummer till den/dem som lämnat förslaget. Det skall undertecknas av en eller flera kommuninvånare
- vara märkt "Medborgarförslag"
- innehålla ett konkret förslag som Kommunfullmäktige ska ta ställning till
- inte handla om mer än en sak per förslag

§229

# Medborgarförslag - Byanämnd

I9KS504



## Förslaget i korthet

Nämnd som jobbar i byarna, Vaktmästare som avlönas av kommun, arbetstillfällen.....

## Beskriv och motivera ditt förslag

Enligt Översiktsplaneringen så har vi en hel del att ta tag i, i byarna. Detta kommer att innebära att vi behöver resurser och medel för olika ändamål.

Kanske de större byarna skulle behöva ha en Nämnd i byn, som tar hand om frågor som just berör byarna, arbetstillfälle för byn.

Tror att engagemanget bland byborna skulle bli större och att inte allt ska måsta ske ideellt. Lika lite som stan har den tiden, så är det lika för oss i byarna.

När sedan Byanämnden tagit upp frågor som prioriterats, så tas kontakten med kommun och möte bokas.

Vi och kanske fler byar skulle behöva en avlönad VAKTMÄSTARE som snabbt och enkelt kan ta hand om praktiska göromål, som byarna själva kan lösa, och då avlastar man också kommunen.

Vi måste få igång våra ungdomar och barnfamiljer att jobba för sin by och det är också en fråga, hur gör vi? De kommer inte på möten, för de har fullt upp med annat.

Hur når vi dem då, jo via Facebook, för där är många. Där har vi en stor nöt att knäcka.

Idag har man andra sätt att umgås och ta till oss information, jo digitalt.

Engagemang och "morötter" ger effekt och varför inte GÖRA OM OCH GÖRA NYTT.

Lämnade in ett medborgarförslag som tog två år att få svar på och det är inte rimligt. Den frågan kan vara "död" för länge sedan eller så har man gett upp.

Hoppas innerligt att denna fråga blir prioriterad inför kommande budget och att den ses som en utveckling och möjlighet till nytänk.

## Instruktioner

**Vad kan ett medborgarförslag handla om?**

Ett medborgarförslag kan gälla allt som rör kommunens verksamhet och som kommunen är ansvarig för. Det kan gälla allt från samhällsplanering, trafikfrågor till det som rör exempelvis förskola och skola.

**Vad kan ett medborgarförslag inte handla om?**

Medborgarförslaget får inte vara rasistiskt, odemokratiskt eller strida mot lag eller annan författning. Det får inte heller handla om personärenden eller myndighetsutövning mot enskild, t.ex. beviljande av bygglov eller socialbidrag.

**Vilka krav ställs på ett medborgarförslag?**

För att det ska kunna tas upp till behandling skall det

- vara skriftligt
- vara försett med namn, adress och telefonnummer till den/dem som lämnat förslaget. Det skall undertecknas av en eller flera kommuninvånare
- vara märkt "Medborgarförslag"
- innehålla ett konkret förslag som Kommunfullmäktige ska ta ställning till
- inte handla om mer än en sak per förslag

§230

# **Medborgarförslag - Sockerfria förskolor**

I9KS388



## Förslaget i korthet

Övervikt och fetma är ett ökande problem bland befolkningen. Vi bör göra allt vi kan för att försöka bromsa utvecklingen då företeelsen är negativ både för individen och för samhället i stort i forma av ökad ohälsa som medför ökade kostnader för till exempel sjukvården. Med anledning av ovanstående föreslår jag att Piteå kommun tänker nytt, långsiktigt och för våra medborgares bästa och inför "sockerfria förskolor."

## Beskriv och motivera ditt förslag

Övervikt och fetma är ett ökande problem bland befolkningen. Vi bör göra allt vi kan för att försöka bromsa utvecklingen då företeelsen är negativ både för individen och för samhället i stort i form av ohälsa som medför ökade kostnader för till exempel sjukvården. Ett sätt att påverka ökningen är att jobba förebyggande genom att till exempel erbjuda barn i kommunal verksamhet bra och sunda vanor i vardagen.

Sedan 1960 har konsumtionen av godis fördubblats och läskdrickandet har fyrdubblats. Samtidigt rör vi oss mindre och barns skolresor med cykel har till exempel minskat med närmare 50 % mellan 1990 och 2015. Förskolan och skolan bör föregå med gott exempel och inte lära små barn äta socker vilket faktiskt sker i Piteå kommuns förskolor idag. Socker och godsaker bör inte nödvändigtvis uteslutas helt ur barnens kost, men för att hålla sockerintaget på en rimlig nivå bör det undvikas under vardagar för att sedan kunna intas under helger. Många familjer har regler om att sötsaker endast ska intas under helger men om barnen får sötsaker i förskolan och på skolan blir intaget sammantaget alldeles för högt. Med anledning av ovanstående föreslår jag att Piteå kommun tänker nytt, långsiktigt och för våra medborgares bästa och inför "sockerfria förskolor."

Det finns en mängd olika sätt att fira förskolans dag, skärtorsdag, valborgsmässoafton, födelsedagar osv. som inte innefattar socker. Många barn älskar frukt och det oansvarigt av bättre vetande vuxna att ge barnen ex. glass istället för en fruktsallad. Förskolor har nyligen gått ut med information om att man har reducerat mängden frukt som ges till barn i förskolorna och att det nu endast ges till små barn. Beslutet är helt orimligt när man samtidigt erbjuder barnen både glass och godis.

Med vänliga hälsningar  
Folkhälsoarbetande småbarnsförälder

## Instruktioner

**Vad kan ett medborgarförslag handla om?**

Ett medborgarförslag kan gälla allt som rör kommunens verksamhet och som kommunen är ansvarig för. Det kan gälla allt från samhällsplanering, trafikfrågor till det som rör exempelvis förskola och skola.

**Vad kan ett medborgarförslag inte handla om?**

Medborgarförslaget får inte vara rasistiskt, odemokratiskt eller strida mot lag eller annan författning. Det får inte heller handla om personärenden eller myndighetsutövning mot enskild, t.ex. beviljande av bygglov eller socialbidrag.

**Vilka krav ställs på ett medborgarförslag?**

För att det ska kunna tas upp till behandling skall det

- vara skriftligt
- vara försett med namn, adress och telefonnummer till den/dem som lämnat förslaget. Det skall undertecknas av en eller flera kommuninvånare
- vara märkt "Medborgarförslag"
- innehålla ett konkret förslag som Kommunfullmäktige ska ta ställning till
- inte handla om mer än en sak per förslag

§23 I

**Medborgarförslag - En  
tredje Citybusshållplats på  
Storgatan nära  
Kolmilavägen**

19KS515





### Förslaget i korthet

En tredje Citybusshållplats på Storgatan, nära Kolmilaväg-korsningen.

### Beskriv och motivera ditt förslag

Det behövs 3 hållplatser efter Storgatan, en hållplats nära korsningen Storgatan- Kolmilavägen, där äldre personer anser att det är för långt att gå till nuvarande hållplats, övriga två jämt fördelade. Längs Storgatan finns många äldre, även ett äldreboende.

Jag är själv beroende av Citybussen som även fyller en stor social funktion

### Instruktioner

#### **Vad kan ett medborgarförslag handla om?**

Ett medborgarförslag kan gälla allt som rör kommunens verksamhet och som kommunen är ansvarig för. Det kan gälla allt från samhällsplanering, trafikfrågor till det som rör exempelvis förskola och skola.

#### **Vad kan ett medborgarförslag inte handla om?**

Medborgarförslaget får inte vara rasistiskt, odemokratiskt eller strida mot lag eller annan författning. Det får inte heller handla om personären den eller myndighetsutövning mot enskild, t.ex. beviljande av bygglov eller socialbidrag.

#### **Vilka krav ställs på ett medborgarförslag?**

För att det ska kunna tas upp till behandling skall det

- vara skriftligt
- vara försett med namn, adress och telefonnummer till den/dem som lämnat förslaget. Det skall undertecknas av en eller flera kommuninvånare
- vara märkt "Medborgarförslag"
- innehålla **ett** konkret förslag som Kommunfullmäktige ska ta ställning till
- inte handla om mer än en sak per förslag

§232

**Medborgarförslag - En  
extra Citybusshållplats på  
Nygatan - Kolmilavägen**

19KS516



### Förslaget i korthet

En extra Citybuss hållplats på Nygatan i korsningen Nygatan - Kolmilavägen

### Beskriv och motivera ditt förslag

En extra Citybuss hållplats vid korsningen Nygatan -Kolmilavägen skulle underlätta för äldre boende på Nygatan, från Kolmilavägens hållplats är det tungt att bära eller dra sin " Dramaten" uppför backen mot Nygatan,

### Instruktioner

#### **Vad kan ett medborgarförslag handla om?**

Ett medborgarförslag kan gälla allt som rör kommunens verksamhet och som kommunen är ansvarig för. Det kan gälla allt från samhällsplanering, trafikfrågor till det som rör exempelvis förskola och skola.

#### **Vad kan ett medborgarförslag inte handla om?**

Medborgarförslaget får inte vara rasistiskt, odemokratiskt eller strida mot lag eller annan författning. Det får inte heller handla om personärenden eller myndighetsutövning mot enskild, t.ex. beviljande av bygglov eller socialbidrag.

#### **Vilka krav ställs på ett medborgarförslag?**

För att det ska kunna tas upp till behandling skall det

- vara skriftligt
- vara försett med namn, adress och telefonnummer till den/dem som lämnat förslaget. Det skall undertecknas av en eller flera kommuninvånare
- vara märkt "Medborgarförslag"
- innehålla ett konkret förslag som Kommunfullmäktige ska ta ställning till
- inte handla om mer än en sak per förslag

§233

**Medborgarförslag -  
Förläng rutten med  
citybuss linje 4 och 44 och  
lägg till en hållplats vid  
korsningen  
Höträskvägen/Träskåsväge  
n**

I9KS523



Förslaget i korthet

Förläng rutten med citybuss linje 4 & 44 och lägg till en hållplats vid korsningen Höträskvägen/ Träskåsvägen.

Beskriv och motivera ditt förslag

Det bor många barn och ungdomar efter Riddarvägen, Innimarksvägen, Höträskvägen & Träskåsvägen som skulle få betydligt närmare att gå till & från bussen vid tidiga morgnar, kallt & dåligt väder.

Instruktioner

**Vad kan ett medborgarförslag handla om?**

Ett medborgarförslag kan gälla allt som rör kommunens verksamhet och som kommunen är ansvarig för. Det kan gälla allt från samhällsplanering, trafikfrågor till det som rör exempelvis förskola och skola.

**Vad kan ett medborgarförslag inte handla om?**

Medborgarförslaget får inte vara rasistiskt, odemokratiskt eller strida mot lag eller annan författning. Det får inte heller handla om personärenden eller myndighetsutövning mot enskild, t.ex. beviljande av bygglov eller socialbidrag.

**Vilka krav ställs på ett medborgarförslag?**

För att det ska kunna tas upp till behandling skall det

- vara skriftligt
- vara försett med namn, adress och telefonnummer till den/dem som lämnat förslaget. Det skall undertecknas av en eller flera kommuninvånare
- vara märkt "Medborgarförslag"
- innehålla ett konkret förslag som Kommunfullmäktige ska ta ställning till
- inte handla om mer än en sak per förslag