

§128

Priser för nya villatomter i Jävre - Lekattheden

21KS347

Värdering tomter Lekattheden

Denna värdering baseras på information tillhandahållen av Piteå Kommun. Vi har enligt anbudsbegäran bedömt marknadsvärdet av 13 st tomter belägna på Lekattheden, Jävre. I värderingen är inte kostnad för kommunalt VA inkluderat.

Bifogar tomtskiss för tomternas placering, observera att tomterna är markerade i röd-, svart- eller blåmarkering.

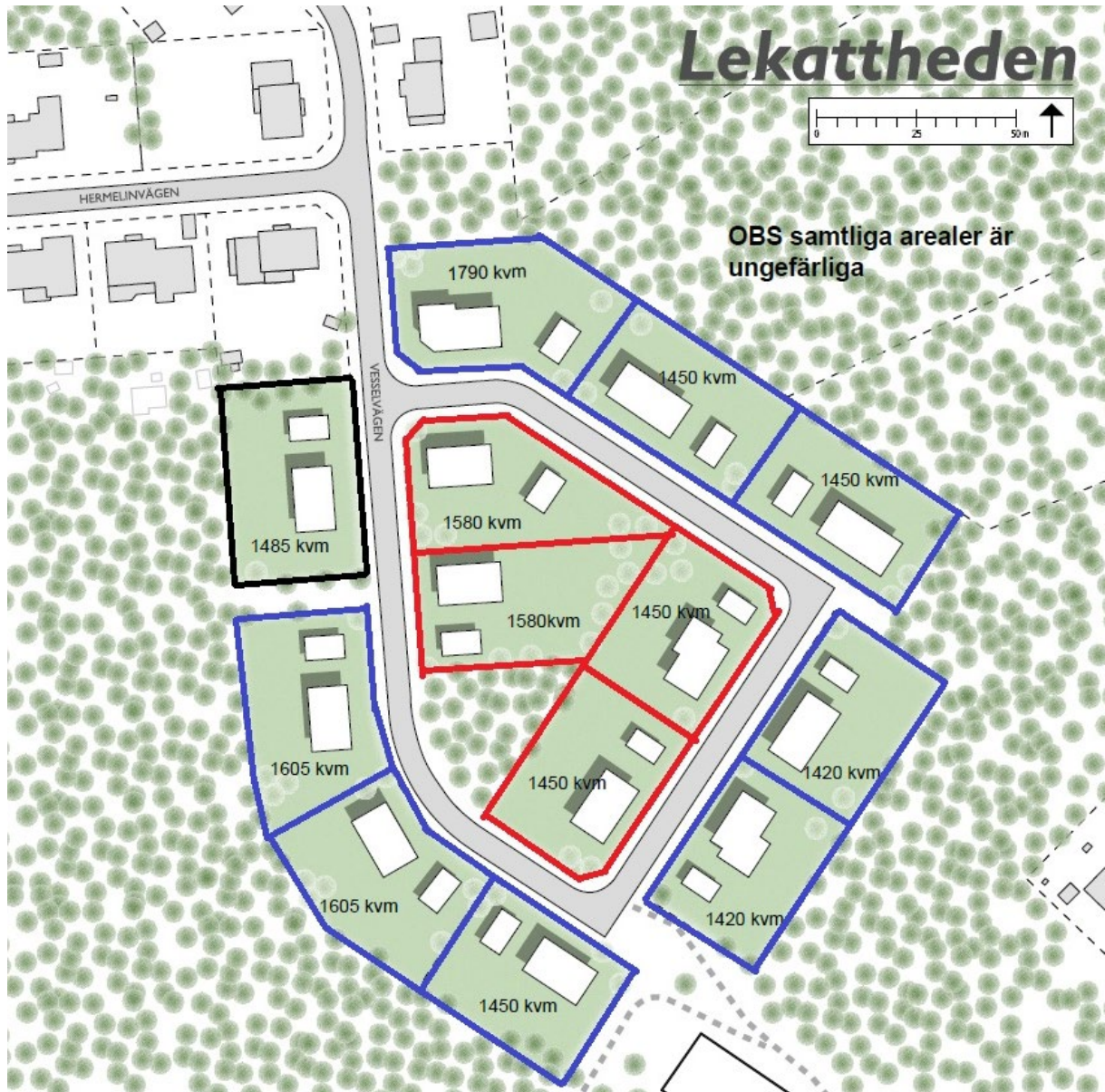
Marknadsvärdet för tomterna med röd markering bedöms till 100 000 kr/st

Marknadsvärdet för tomten med svart markering bedöms till 125 000 kr/st

Marknadsvärdet för tomterna med blå markering bedöms till 150 000kr/st

Vi bedömer att tomternas värde varierar eftersom vissa tomter har ett fritt läge mot skogen och därmed ges ett högre marknadsvärde.

Hör av er om ni har ytterligare några frågor eller funderingar!





§ 191

Priser för nya villatomter i Jävre - Lekattheden

Diariennr 21KS347

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige fastställer priser för nya villatomter på Lekattheden till 200 000 kr, 225 000 kr samt 250 000 kr enligt indelning på kartskiss och tillhörande värdering.

Reservation

Majvor Sjölund (C), Marika Berglund (C), Håkan Johansson (M), Karl-Erik Jonsson (M), Helén Lindbäck (KD) och Anders Nordin (SLP) reserverar sig mot beslutet till förmån Majvor Sjölund (C) förslag.

Johnny Åström (SJV) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget förslag.

Ärendebeskrivning

Samhällsbyggnad färdigställer 13 villatomter på området Lekattheden i Jävre. Kvarteret detaljplanerades 1977 och 20 tomter styckades av 1978, men försäljning blev inte aktuell vid det tillfället. I samband med dagens exploatering ska de 20 befintliga tomterna omvandlas till 13 större tomter i en pågående lantmäteriförrättning eftersom större tomter är mer attraktivt.

Anbudsbegäran för värdering skickades under våren till tre mäklarbyråer, varav två hade möjlighet att ta på sig uppdraget. Värdering utfärdades 2021-05-21 och marknadsvärdet uppskattades ligga mellan 100 000 kr och 150 000 kr beroende på storlek och läge. I värderingen redovisas marknadsvärdet exklusive kostnad för VA-anslutning. Försäljningen av villatomter på Lekattheden inkluderar VA-anslutning varpå marknadsvärdet behöver justeras motsvarande kostnaden för VA-anslutning som uppgår till ca 100 000 kr per tomt.

De föreslagna priserna beräknas täcka de kostnader som kommunen har för exploatering. Utöver de beräknade kostnaderna för exploateringen tillkommer det kostnader om ca 4,5 miljoner kr för infrastruktur. Eftersom de nya vägarna kommer att vara kvar i kommunens ägo räknas de inte in i kostnaden som ska täckas upp i tomtpriset, utan finansieras av skattekollektivet (medel för vägar har beviljats i VEP 2020).

Tomterna beräknas vara klara för försäljning under kvartal 3 2021. Fördelningen av tomter kommer i första hand att ske till de som är anmälda i den kommunala tomtkön för villatomter. De tomter som inte blir sålda vid fördelning i den kommunala tomtkön ska erbjudas till allmänheten via tomtkatalogen.

Motivering

Fler tomter bidrar till kommunens mål om att Piteå ska erbjuda attraktiva och varierande boendemiljöer samt att Piteå år 2030 ska ha 46 000 invånare och år 2050 50 000 invånare.

Signatur justerare

Utdragsbestyrkande



Samhällsbyggnadsnämndens beslut 2021-06-30 §111

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår att Kommunfullmäktige fastställer priser för nya villatomter på Lekattheden till 200 000 kr (röd markering), 225 000 kr (svart markering) samt 250 000 kr (blå markering) enligt indelning på kartskiss tillhörande värdering.

Yrkanden

Majvor Sjölund (C), Håkan Johansson (M), Helén Lindbäck (KD), Marika Berglund (C) och Anders Nordin (SJP): avslag, tomterna ska istället säljas på öppna marknaden.

Brith Fäldt (V), Anna Bergström (V) och Mats Dahlberg (MP): bifall till Kommunstyrelsens arbets- och personalutskotts förslag.

Johnny Åström (SJP): avslag, tomterna ska erbjudas på öppna marknaden till fast pris.

Propositionsordning

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

Beslutsunderlag

- Värdering av tomter Lekattheden
- Kartskiss till värdering tomter Lekattheden
- §119 KSAPU Priser för nya villatomter i Jävre - Lekattheden

Paragrafen är justerad

§129

**Rapportering av ej
verkställda beslut enligt
Lagen om stöd och service
till vissa funktionshindrade
första kvartalet 2021**

21KS5

Socialtjänsten

Ej verkställda beslut, kvartal 1 enligt Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS)

Bostad med särskild service

| Kön | Beslutsdatum |
|--------|--------------|
| Kvinna | 2019-06-27 |
| Kvinna | 2019-09-27 |
| Kvinna | 2019-11-13 |
| Kvinna | 2020-05-15 |
| Kvinna | 2020-06-10 |
| Kvinna | 2020-08-27 |
| Kvinna | 2020-09-28 |
| Kvinna | 2020-10-19 |
| Kvinna | 2020-11-03 |
| Kvinna | 2020-11-13 |
| Man | 2020-09-18 |

Daglig verksamhet

| Kön | Beslutsdatum |
|--------|--------------|
| Kvinna | 2020-09-29 |
| Man | 2020-09-22 |
| Man | 2020-09-30 |
| Man | 2020-11-19 |

Kontaktperson

| Kön | Beslutsdatum |
|--------|--------------|
| Kvinna | 2020-11-02 |
| Man | 2020-09-14 |

Korttidstillsyn

| Kön | Beslutsdatum |
|--------|--------------|
| Kvinna | 2020-06-26 |
| Kvinna | 2020-09-18 |

Korttidsvistelse utanför hemmet

| Kön | Beslutsdatum |
|--------|--------------|
| Kvinna | 2020-11-13 |

Ledsagarservice

| Kön | Beslutsdatum |
|--------|--------------|
| Kvinna | 2019-05-31 |

§130

**Rapportering av ej
verkställda beslut enligt
socialtjänstlagen första
kvartalet 2021**

21KS6



Socialtjänsten

Ej verkställda beslut, kvartal 1 enligt socialtjänstlagen (SoL)

Bostad med särskild service

| Kön | Beslutsdatum |
|--------|--------------|
| Kvinna | 2019-05-24 |
| Kvinna | 2020-08-12 |

Kontaktfamilj

| Kön | Beslutsdatum |
|--------|--------------|
| Kvinna | 2020-05-19 |
| Kvinna | 2020-09-18 |
| Kvinna | 2020-10-27 |
| Kvinna | 2020-10-28 |
| Man | 2020-10-01 |
| Man | 2020-10-28 |

Kontaktperson

| Kön | Beslutsdatum |
|--------|--------------|
| Kvinna | 2020-09-22 |

Ledsagarservice

| Kön | Beslutsdatum |
|--------|--------------|
| Kvinna | 2020-12-15 |

Sysselsättning

| Kön | Beslutsdatum |
|--------|--------------|
| Kvinna | 2020-09-23 |
| Kvinna | 2020-09-24 |
| Kvinna | 2020-10-01 |
| Man | 2020-12-02 |

§131

Kommunalförbundet

Norrbottens Läns

**Kollektivtrafikmyndighet
(RKM) - verksamhetsåret**

2020

21KS342

Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet

Revisorerna

Organisationsnummer: 222000-2949

Fullmäktige i respektive medlemskommun

Fullmäktige i Region Norrbotten

Revisionsberättelse för 2020

Vi, av Region Norrbotten utsedda revisorer, har granskat den verksamhet som bedrivits i kommunalförbundet av dess direktion och genom utsedda lekmannarevisorer den verksamhet som bedrivits i kommunalförbundets företag. Granskningen har utförts av sakkunniga som biträder revisorerna.

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

Revisorerna ansvarar för 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 revisionsordning i kommunal verksamhet, förbundsordning och revisionsreglemente. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning samt givit det resultat som redovisas i bilagan "Revisorernas redogörelse".

Vi bedömer:

Att förbundsdirektionen endast delvis skött verksamheten på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. I likhet med föregående år har förbundets medlemmar tvingats tillskjuta extra ekonomiska resurser för att den samlade verksamheten (myndighet + bolag) ska redovisa en ekonomi i balans.

Att förbundsdirektionen delvis har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt sätt.

Att förbundsdirektionens interna kontroll i stort varit tillräcklig. Vår bild är att direktionen under 2020 har utvecklat sin uppsikt jämfört med föregående år.

Att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande.

Att resultatet enligt årsredovisningen inte är förenligt med de verksamhetsmål och finansiella mål som direktionen uppställt för god ekonomisk hushållning.

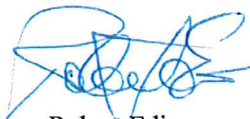
Vi tillstyrker:

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

Luleå den 11 maj 2021



Anders Åknert
Ordförande



Robert Edin



Bjarne Hald

Till revisionsberättelsen hör nedanstående bilaga:

- Revisorernas redogörelse 2020



Revisorernas redogörelse 2020

Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet

Revisionens uppdrag



Revisionens uppdrag regleras i kommunallagen och god revisionsred inom kommunal verksamhet.

Revisorerna prövar följande områden:

- Ändamålsenlighet
- Ekonomiskt tillfredsställande
- Rättvisande räkenskaper
- Intern kontroll

Revisionsplanering sker utifrån en bedömning av risk och väsentlighet. Revisionsplanering fastställs i en revisionsplan för året. Revisionsobjekt är förbundsdirectionen och förbundsägda aktiebolag.

Årets granskningsinsatser



| Förbundsdirektionen | | | | |
|------------------------------------|-------------------------------|--|------------------------------------|------------------------|
| | Ändamåls- enlighet | Ekonomiskt tillfredsställande | Rättvisande räkenskaper | Intern kontroll |
| 1. Årsredovisning 2020 | | Röd | Grön | |
| 2. Grundläggande granskning 2020 | Gul | Gul | | Grön |
| 3. Anpassning av kollektivtrafiken | Grön | | | Grön |
| Samlad bedömning | Gul | Gul | Grön | Grön |

Årets granskningsinsatser



| <i>Länstrafiken i Norrbotten AB</i> | | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------|--|------------------------------------|------------------------|
| | <i>Ändamåls- enlighet</i> | <i>Ekonomiskt tillfredsställande</i> | <i>Rättvisande räkenskaper</i> | <i>Intern kontroll</i> |
| Grundläggande granskning 2020 | Röd | Röd | | Grön |
| Anpassning av kollektivtrafiken | Grön | | | Grön |
| <i>Samlad bedömning</i> | <i>Gul</i> | <i>Röd</i> | | <i>Grön</i> |

Revisorerna i kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet
Lekmannarevisorerna i Länstrafiken i Norrbotten AB

Förbundsdirektionen
Styrelsen i Länstrafiken i Norrbotten AB

Fördjupad granskning 2020

Förbundets revisorer och lekmannarevisorer i länstrafikbolaget har med hänsyn till risk och väsentlighet bedömt det angeläget att göra en gemensam granskning hur kollektivtrafiken bedriver sitt anpassningsarbete till följd av Covid-19 pandemin.

Fokus har riktats mot följande områden:

- Analys av situationen utifrån ett ekonomiskt perspektiv
- Strategier och kostnadsbesparande åtgärder för att anpassa verksamheten
- Rutiner för att bevaka, ansöka och rekvirera ekonomiska ersättningar
- Förbundsdirektionens styrning och kontroll inom granskade områden

Utifrån genomförd granskning gör vi en sammantagen revisionell bedömning att anpassningsarbetet inom kollektivtrafiken i stort bedrivs på ett ändamålsenligt sätt och med tillräcklig intern kontroll.


För att utveckla granskningsområdet lämnas följande rekommendation:

- Förbundsdirektion och bolagsstyrelse säkerställer att uppdrag om framtagande av kompletterande ekonomiska analyser återrapporteras till uppdragsgivaren. Det bör beaktas såväl i samband med upprättande av mötesdagordning som utformning av mötesprotokoll.

Luleå den 11 maj 2021



Anders Åknert



Robert Edin



Bjarne Hald

Bilaga: Revisionsrapport: Anpassningsarbete inom kollektivtrafiken till följd av Covid-19 pandemin, PwC, april 2021.

Förslag till beslut:

Direktionen tackar lekmanrevisorerna för informationen och beslutar uppdra till myndighetschefen att skicka ut lekmanrevisorernas revisionsberättelse samt det missiv och yttrande från RKM som finns i denna ärendebeskrivning till samtliga medlemmars fullmäktigen.

Yttrande revisionsberättelsen 2020

Sammanfattning

Regionens revisorer har granskat den verksamhet som bedrivits i kommunalförbundet av dess direktion och genom utsedda lekmanrevisorer den verksamhet som bedrivits i kommunalförbundets företag. Bedömningen är att förbundsdirektionen endast delvis skött verksamheten på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. I likhet med föregående år har förbundets medlemmar tillskjutit extra ekonomiska resurser för att den samlade verksamheten ska redovisa en ekonomi i balans. Interna kontrollen bedöms i stort vara tillräcklig och att direktionen under 2020 har utvecklat sin uppsikt jämfört med föregående år och att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande. Resultatet enligt årsredovisningen är inte förenligt med de verksamhetsmål och finansiella mål som direktionen ställt upp för god ekonomisk hushållning. Mål och De ekonomiska avvikelserna kan förklaras av pågående pandemi med minskat resande till följd.

Revisorerna tillstyrker att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för direktionen samt de enskilda ledamöterna i densamma.

Följande åtgärder är vidtagna/kommer att vidtas för att motverka de effekter som den pågående pandemin har haft på möjligheten att uppnå verksamhetsmål och finansiella mål för god ekonomisk hushållning 2020:

- Från och med tertial 1 2020 har likviditets- och resultatanalyser gjorts löpande månadsvis med anledning av den pågående pandemin.
- Trafikekonomiprognoser per medlem upprättades per augusti, september och till bokslutet.
- Ekonomiska rapporter är redovisade på Länstrafikens styrelsemöten, AU och direktionen med redogörelse för avvikelser mot budget, samt vilka åtgärder som vidtagits för att minimera underskottet för året.
- De rörliga biljettintäkterna minskade kraftigt från mitten av mars och framåt, vilket föranledde en direkt översyn av de rörliga kostnaderna för att motverka i möjligaste mån.
- Ansökan om ersättning för förlorade biljettintäkter för perioden mars-juni 2020 beviljades från Trafikverket i december och hela beloppet på 13,7 mkr beviljades och utbetalades till Länstrafiken. Respektive medlem har fått ta del av de återsökta medlem fördelat utifrån en fördelningsnyckel baserat på resande ett normalår.

- Löpande kontakt med Sobona för att säkerställa vilka eventuella stöd bolaget har haft rätt att återsöka som kommunalt bolag när det gäller personalkostnader.
- Ersättning för sänkta arbetsgivaravgifter, högre sjuklöner har deklarerats löpande via arbetsgivardeklarationerna och utbetalats till skattekontot. Länstrafiken har inte haft några högre sjuklöner under perioden kopplat direkt till pandemin.
- Bevakning har skett av de statliga stöden kollektivtrafiken har haft rätt att återsöka via Trafikverket, samt kontakt med Skatteverket för att kontrollera möjligheten att återsöka omsättningsstöd mm. Som kommunalt bolag har Länstrafiken inte haft möjligheten att ta del av alla statliga bidrag.
- Åtgärder är vidtagna löpande för att minska rörliga kostnader i form av vikariekostnader på kundservice, marknadsföring, löpande underhåll, avveckling poolbil, hotell- och resekostnader, diverse mindre omkostnader i kontorsmaterial mm.
- En dubbeltur söndagar linje 55 Pajala-Överkalix-Luleå reduceras inom befintligt avtal samt linje 15 Råneå-Sunderby sjukhus beslutas upphöra 2021-06-12.
- Linje 241 Älvsbyn-Brännberg-Boden stängs ned i juni 2021
- Beslut fattades att starta upp Projekt ÅKERbär med syftet att möta kraven om en högre kostnadseffektivitet, bättre kundattraktivitet och samordna regional, lokal, tätorts- och tågtrafik.
- Upphandlingar av trafik har gjorts och görs med kortidsupphandlingar i avsikt att möjliggöra nya behov framtagna i Projekt ÅKERbär och möjliga framtida effekter av pandemin.
- Löpande ekonomisk och verksamhetsmässig information har inhämtats från myndighetschef för RKM och tillika VD för Länstrafiken för att säkerställa att de åtgärder som krävs för att parera ekonomin och åtgärder för att minska smittspridningen enligt allmänna och lokala restriktionerna har genomförts.
- Det ekonomiska underskott som uppstått under året kan till största delen hänföras till minskade biljettintäkter med anledning av pandemin.
- Myndighetschefen/VD Länstrafiken har fått uppdrag att se över och verkställa de åtgärder som krävs för att minska de rörliga kostnader som varit möjliga under året, samt initierat omorganisation för att minska personalkostnader där det varit möjligt.
- En roll som trafikekonom är inrättad inom befintliga personalresurser från och med 1 januari för att säkerställa och kontrollera intäkter och kostnader mot avtal, kvalitetssäkra trafikekonomiuppföljningen och utveckla ekonomiadministrativa processerna kopplat till det.
- En översyn av de ekonomiadministrativa processerna är igångsatt och förändringar sker av flertalet manuella flöden för att säkerställa kontrollen och effektivisera arbetet.

Lekmannarevisorerna i Länstrafiken Norrbotten AB

För kännedom och beaktande
Bolagsstyrelsen i Länstrafiken

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

För kännedom
Förbundsdirektionen i RKM

Granskningsrapport för 2020

Vi, av fullmäktige i Region Norrbotten utsedda lekmannarevisorer, har granskat Länstrafikens verksamhet för 2020. Granskningen har utförts av sakkunniga som biträder lekmannarevisorerna.

Styrelse och VD ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, direktiv och beslut från ägaren samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Lekmannarevisorerna ansvarar för att granska verksamhet och intern kontroll samt pröva om verksamheten bedrivits enligt ägarens uppdrag och mål samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen och god revisionssed i kommunal verksamhet samt utifrån bolagsordning.

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:

- Bolagets arbete att anpassa kollektivtrafiken utifrån pågående pandemi
- Grundläggande granskning av styrelsens förvaltning 2020

Vi anser att de revisionsbevis vi inhämtat är tillräckliga som grund för våra uttalanden nedan. Utifrån genomförd granskning gör vi följande bedömningar avseende revisionsåret 2020:

Att bolagets verksamhet sammantaget endast delvis har skötts på ett ändamålsenligt sätt. Vår granskning visar att länstrafikbolaget i låg grad nått uppställda verksamhetsmål för 2020. Vi noterar att styrelsen i sin årsredovisning angivit att bolaget under 2020 uppfyllt sitt kommunala ändamål. Vår uppfattning är att verksamhetens måluppfyllelse ska beaktas när styrelsen årligen utvärderar bolagets följsamhet till kommunalt ändamål.

Att bolagets verksamhet inte har bedrivits på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Bolaget redovisar ett negativt resultat (-3,2 miljoner kr) och även detta år har region/kommuner i länet skjutit till extra resurser till bolaget. Årets underskott är i hög grad hänförligt till pandemin.

Att bolagets interna kontroll inom granskade områden i stort har varit tillräcklig. Vissa utvecklingsområden har noterats när det gäller bolagsstyrelsens förvaltning.

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

Luleå den 27 april 2021



Anders Åknert
Lekmannarevisor



Robert Edin
Lekmannarevisor

Bilagor:

Revisionsrapport: Grundläggande granskning 2020, PwC, april 2021.

Revisionsrapport: Anpassningsarbete inom kollektivtrafiken till följd av Covid-19, PwC, april 2021.

Till årsstämman för Norrtåg AB
(organisationsnummer 556758-3496)

Granskningsrapport år 2020

Vi, av fullmäktige i regionerna Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland Härjedalen utsedda lekmannarevisorer, har granskat verksamheten i Norrtåg AB.

Styrelse ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. Lekmannarevisor har i uppdrag att granska verksamhet och intern kontroll samt pröva om verksamheten bedrivits enligt fullmäktiges uppdrag och mål samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen och kommunallagen, god revisionsred i kommunal verksamhet och fullmäktiges revisionsreglemente samt utifrån bolagsordning och av bolagsstämman fastställda ägardirektiv. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning.

Vi bedömer att bolagets verksamhet år 2020 genomfördes i enlighet med fullmäktiges direktiv och det kommunala ändamålet. Styrelsen beslutade om flera väsentliga styrdokument och fick från VD löpande information om ekonomiskt läge och pågående verksamhet. Styrningen och uppföljningen var i huvudsak tillräcklig. Styrelsen bedömer att verksamheten genomfördes i enlighet med de kommunala befogenheterna. Vi gör ingen annan bedömning.

Vi bedömer sammantaget att bolagets verksamhet har skötts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.

Vi bedömer att bolagets interna kontroll i huvudsak var tillräcklig.

Granskningsrapporten är digitalt signerad.

Mattias Sehlstedt
Lekmannarevisor

Anders Åknert
Lekmannarevisor

Mikael Gäfvert
Lekmannarevisor


Finn Cromberger
Lekmannarevisor


Vi återoppar bifogad rapport: *Grundläggande granskning år 2020 av Norrtåg AB*, revisionskontoret Region Västerbotten.

SIGNATURSIDA

Detta dokument har elektroniskt undertecknats av följande undertecknare:

| | | |
|----------------------|-------------------------------------|---|
| NAMN: | Mikael Gäfvert |  |
| TITEL, ORGANISATION: | Lekmannarevisor, Norrtåg AB | |
| DATUM & TID: | 2021-03-10 16:51:21 +01:00 | |
| IDENTIFIKATIONSTYP: | Svensk e-legitimation | |
| IDENTIFIKATIONS-ID: | _09e98f84e51c0afd12768a3e6163e8f491 | |

| | | |
|----------------------|-------------------------------------|--|
| NAMN: | ANDERS ÅKNERT |  |
| TITEL, ORGANISATION: | Lekmannarevisor, Norrtåg AB | |
| DATUM & TID: | 2021-03-10 16:53:59 +01:00 | |
| IDENTIFIKATIONSTYP: | Svensk e-legitimation | |
| IDENTIFIKATIONS-ID: | _08dc0240c68f330823c6acc8eb207fbff6 | |

| | | |
|----------------------|-------------------------------------|---|
| NAMN: | Finn Cromberger |  |
| TITEL, ORGANISATION: | Lekmannarevisor, Norrtåg AB | |
| DATUM & TID: | 2021-03-11 13:30:43 +01:00 | |
| IDENTIFIKATIONSTYP: | Svensk e-legitimation | |
| IDENTIFIKATIONS-ID: | _09b577b97756ea0583c0aff9c561b33264 | |

NAMN: MATTIAS SEHLSTEDT
TITEL, ORGANISATION: Lekmannarevisor, Norrtåg AB
DATUM & TID: 2021-03-11 13:59:59 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _07c5e7a4cef12ad65db825375d33db3df8



Certifierad av Comfact Signature
Accepterad av alla undertecknare
2021-03-11 14:00:07 +01:00
Ref: 1049901
www.comfact.se



[Validera dokumentet](#) | [Användarvillkor](#)



Styrelsen och verkställande direktören för

Länstrafiken i Norrbotten AB
Org nr 556156-2058

får härmed avge

Årsredovisning

för räkenskapsåret 1 januari - 31 december 2020

Styrelsen och verkställande direktören för Länstrafiken i Norrbotten Aktiebolag avger följande årsredovisning för räkenskapsåret 2020.

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

Förvaltningsberättelse

Allmänt

Länstrafiken i Norrbotten AB är ett helägt dotterbolag till den Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) i Norrbotten. I uppdragsbeskrivningen från trafikförsörjningsprogrammet som reviderats och beslutats av RKM Norrbotten den 27 februari 2018 framgår det att Länstrafiken ska biträda RKM med planering, upphandling och genomförande av busstrafiken i Norrbottens län. Bolagets verksamhet omfattar även planering, upphandling, utförande och samordning av samhällsbetalda buss- och taxiresor i Norrbotten.

Länstrafikens roll enligt trafikförsörjningsprogrammet är att;

- Sköta den operativa verksamheten på uppdrag av myndigheten
- Planera stomlinjetrafik i dialog med Region Norrbotten
- Arbeta fram en handlingsplan kopplat till trafikförsörjningsprogrammet
- Upphandla och driva trafik
- Teckna avtal
- Kostnadsberäkna och upprätta budget för trafiken
- Föra dialog med entreprenörer
- Ta fram statistik för resande, trafik kostnader, etc.
- Utvecklar marknadsföring och trafikinformation
- Verka för samordning av biljett- och betalsystem

Ekonomi

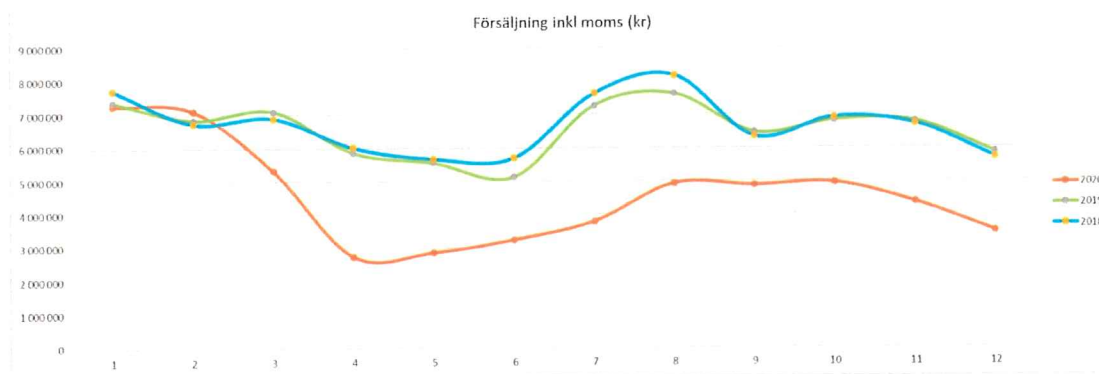
Finansieringsmodellen för Länstrafiken i Norrbotten innebär att det årliga underskottet per linje inklusive en andel av Länstrafikens gemensamma kostnader ska täckas av den som är politiskt och ekonomiskt ansvarig för linjen. Det får till följd att det redovisade resultatet för bolaget i budget och resultat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

Intäkter (-16,9 mkr jmf budget) bestående av följande större poster:

- Lägre intäkter personbefordran, -37,7 mkr.

Ersättning för minskade intäkter på grund av Covid-19 från Trafikverket uppgår till 13,7 mkr för perioden 1 mars-30 juni och redovisas under bidrag från staten. Totala avvikelserna på personbefordran inklusive ersättningen är -23,9 mkr. Jämfört med utfallet 2019 är intäkterna ca 24,1 mkr lägre.

Tabell med biljettförsäljning inkl moms per månad 2020-2018



Coronapandemin har sedan mitten av mars påverkat intäkterna kraftigt. Resandet har i genomsnitt legat ca 26 procent lägre under året jämfört med 2019. En viss återhämtning skedde efter sommaruppehållet, men sjönk kraftigt igen i december då de allmänna restriktionerna stärktes ytterligare med uppmaningen att undvika kollektivtrafiken i största möjliga mån.

- Högre intäkter gods, totalt 1,9 mkr.

Under perioden 1 januari – 31 mars drevs verksamheten avseende frakter på buss av Bussgods i Norrbotten AB, ett helägt dotterbolag till Länstrafiken i Norrbotten AB. Bolaget är i oktober 2020 fusionerat med Länstrafiken. Fr o m 1 april har fraktverksamhet bedrivits av Bussgods i Norr AB som ägs till 33 procent av Länstrafiken. Sammanvägt har resultatet av verksamheterna under 2020 bidragit med ett redovisat överskott om 3,1 mkr inklusive laboratorietransporter för sjukvården som fortfarande hanteras av Länstrafiken. Fortsatt finns behov av effektivitetsutveckling, översyn av avtal avseende underleverantörer, flytt av laboratorietransporter till Bussgods i Norr och en successivt högre provision för utförda frakter från Bussgods i Norr till Länstrafiken för en långsiktig lönsamhet på totalnivå. Provisionsnivån ökar den 1 januari 2021 från 10 procent till 15 procent. Målet är att uppnå en bit över 20 procent i provisionsnivå.

Tjänster särskilda kollektivtrafiken kundservice, -3,2 mkr.

I samband med pandemin har färdtjänst- och sjukresor minskat rejält vilket ger lägre intäkter för kundservice då varje hanterat ärende ger provision. Den rörliga delen av intäkter för beställningscentral och samordning/beställning av sjuk- och färdtjänstresor har minskat med 3,2 mkr mot budget och 1,9 mkr mot föregående år.

- Serviceresor, -21,1 mkr mot budget för intäkter och + 21,3 mkr mot budget på kostnadssidan. Nettoeffekten av serviceresor är + 0,2 mkr och är en post som är finansierad direkt via kommunerna och regionen inom den särskilda kollektivtrafiken. Denna post reducerar kostnaden för utförda sjuk- och färdtjänstresor hos regionen och kommunerna.
- Övriga intäkter, -2,5 mkr.

Beror bland annat på att resor med flygbilarna har påverkats kraftigt av pandemin vilket gör att ersättningen är 1,0 mkr lägre än föregående år.

- Fakturering till koncernen, 1,3 mkr.

Avser bland annat fakturering av uthyrd personal från Länstrafiken till RKM på 1,2 mkr. Kostnaderna för lönerna redovisas under personalkostnader, som uppvisar motsvarande negativa avvikelser mot budgeten.

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

- Erhållna finansieringsbidrag, 17,2 mkr.

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

Trafikunderskottet totalt för 2020 uppgick till 162,2 mkr, varav totala trafikkostnaderna för stom- och lokala linjerna uppgick till 294,6 mkr och de totala intäkterna för linjerna uppgick till 132,4 mkr. De totala gemensamma administrativa kostnaderna för allmänna kollektivtrafiken uppgick för 2020 till 34,7 mkr och består bland annat av kostnader för personal, lokaler, busstationstjänster, biljettmaskiner, avskrivningar på byggnader/-inventarier/fordon samt överskottet från fusionen av Bussgods i Norrbotten AB och Serviceresor i Norr AB. Bidraget från Trafikverket minskar finansieringen för Region Norrbotten med 15,0 mkr samt Kiruna kommun med 2,3 mkr.

Rörelsens kostnader (10,5 mkr jmf budget) bestående av följande större poster:

- Kostnader linjetrafik, -5,7 mkr.

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

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

- Kostnad anropsstyrd trafik, 1,8 mkr.

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

- Kostnad biljettmaskiner, 1,1 mkr.

Kostnaden för rep och underhåll av biljettmaskinerna har varit lägre än budgeterat samt grundkostnaden för befintliga biljettmaskiner.

- Personalkostnader, -1,9 mkr.

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

Övriga poster som påverkat budgetavvikelsen totalt;

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

Måluppföljning Länstrafiken i Norrbotten AB

Verksamhetens mål

Målsättningarna med den regionala kollektivtrafiken är att inom angivna ekonomiska ramar arbeta för att nå de mål som är uppställda i Regionalt Trafikförsörjningsprogram Norrbottens län 2018-2030. Länstrafiken i Norrbotten AB är således en väsentlig del av den regionala kollektivtrafiken. I stor utsträckning saknas mätbara mål för 2020 vilket åtgärdats i bolagets verksamhetsplan 2021 och framåt. De mål som kommenteras är således hämtat ur det Regionala trafikförsörjningsprogrammet.

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

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

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

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

- Bidra till en ökad samordning av samhällsbetalda resor.

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

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

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

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

Kommentar: Projekt ÅKERbär, ny trafikarta beslutat av Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län den 20 oktober 2020 igångsatt i januari 2021 där Länstrafiken är en av flera inblandade parter. Projektet syftar till en högre resenärsattraktivitet och en ur kostnad effektivare trafik i länet. En ny trafikarta ska finnas på plats hösten 2021 för successiv infasning. *Målet 2020 uppnått.*

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

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

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

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

- Öka antalet resenärer.

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

- Öka kundnöjdheten.

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

Ekonomiska och finansiella mål

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

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

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

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

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

Kommentar: Bolagets ändamål är att med iakttagande av kommunal likställighets-, självkostnads-, och lokaliseringprincip bidra till tillväxt och utveckling inom Norrbottens län. Detta ändamål fullgörs genom att främja en effektiv trafikförsörjning inom den regionala kollektivtrafiken enligt lagen 2010:1065 om kollektivtrafik, samt samordning av samhällsbetalda resor och av tjänster avseende persontransporter inom lagen 1997:736 om färdtjänst och lagen 1997:735 om riksfärdtjänst för de kommuner som överlåtit sina uppgifter till kommunalförbundet i Norrbotten läns kollektivtrafikmyndighet.

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

Beställningscentralen har jobbat med samordning av samhällsbetalda resor och beställningar av färdtjänst och riksfärdtjänst enligt fattade beslut under året. Coronapandemin har påverkat bolagets möjligheter att jobba med tillväxten av kollektivtrafiken, då restriktioner gjort att resandet inom både den allmänna och särskilda kollektivtrafiken varit påverkade sedan mitten av mars och hela verksamhetsåret.

Bedömningen är att bolaget har uppfyllt ändamålet enligt bolagsordningen.

Internkontroll Länstrafiken i Norrbotten AB

En god internkontroll innehåller enligt SKR fyra byggstenar.


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

Organisationen har genomgått en omorganisation under det senaste året i avsikt att tydliggöra roller och ansvar i bolaget för att på detta sätt stärka den gemensamma kompetensen och att öka samarbetet med RKM som driver den övergripande kollektivtrafikverksamheten i Norrbottens län. Arbetet med rollerna har slutförts under hösten 2020. I övrigt har en ledningsutveckling igångsatts och efter ett uppehåll med anledning av pandemin igångsatts igen i december 2020.

Ledningsgruppen har förnyats, förnygrats och förstärkts med ny kompetens. Målarbetet med personal har tagit en paus under Coronapandemin och har i viss utsträckning arbetats med under hösten. Under 2021 är målet att alla ska delta i uppbyggnad av nästa års verksamhetsplan (VEP). Mål har tydliggjorts och utvecklats i VEP 2021-2023. Mer finns att göra inom området och framförallt att få mål allmänt kända och skapa en känsla av delaktighet kring dessa. Under hösten har också arbetats med att separera och tydliggöra mål för bolaget Länstrafiken och Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län som tidigare i stor utsträckning sammanblandats med varandra. För större delaktighet och helhetssyn bland personalen ges all personal löpande bolagsövergripande information sedan drygt ett år tillbaka.

Riskanalysen är senast uppdaterad vid Länstrafikens ledningsmöte den 4 december 2020. Principen går ut på att bedöma sannolikheten för att det händer (=risk) med poäng 1-4 där 4 är högst sannolikt, och konsekvensen för verksamheten om risken förverkligas där 4 är största och allvarligaste konsekvensen. Siffrorna multipliceras med varandra och 4x4 ger 16 poäng vilket gör att frågan behöver hanteras med topprioritet. För de risker som har ett värde över 10 måste aktiviteter igångsättas för att stärka verksamheten. Dessa risker ingår i internkontrollplanen och dessa aktiviteter beskrivs i vårt separata dokument, Interkontroll Länstrafiken i Norrbotten AB, bilaga till årsredovisningen. Planerade åtgärder och kontroller beskrivs i samma plan.

En uppföljning av internkontrollplanen genomförs tertiälvís av ledningsgruppen i bolaget och revideringar samt uppdaterad status återrapporteras styrelsen i bolaget i tertiälvís delårsbokslut samt helårsbokslut. Vidare är ekonomiarbetet under uppgradering vilket kommer att ge en bättre möjlighet att förstå bolagets verksamhet och därmed ge bättre möjlighet till en effektiv ekonomistyrning.

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

Organisation och personal

Länstrafiken i Norrbotten står inför utmaningar gällande personalfrågor och har därför under 2020 anställt en HR-ansvarig som arbetar med att ge stöd och service åt Länstrafikens chefer och medarbetare. Personalfunktionen ska utveckla och upprätthålla en gemensam personal- och lönepolitik, arbeta med personal- löne- och reseadministration, biträda chefer i rekrytering och anställningsärenden samt vara pådrivande i arbetet med arbetsmiljö, jämställdhet och kompetensutveckling. Denna funktion är viktig för frågor som kultur och kompetensförsörjning samt arbetet mot att Länstrafiken i Norrbotten ska bli en hälsofrämjande arbetsplats och närma sig sin vision – Sveriges bästa arbetsplats.

Några ord från vår nya HR-ansvarig:

"Goda villkor, möjlighet till utveckling och en bra kultur på arbetsplatsen skapar förutsättningar för våra anställda att göra ett bra arbete. Det är precis det mitt arbete handlar om!" – Viktoria Korak

Under sista kvartalet av 2019 genomfördes en organisationsförändring. Förändringen syftade till ett moderniserat ledarskap, tydligare roller, mer tid för utvecklingsfrågor, samordning mellan olika trafikslag och glädje i arbetslivet. Detta innebar en del förändring både ur chef- och personalperspektiv. Arbetet med den nya organisationen har pågått under hela 2020 och på grund av Covid -19 och det ekonomiska läget i organisationen fick ytterligare en revidering av organisationen göras under sen höst 2020. Den förändringen innebar att fyra personer fick lämna sina tjänster. Därtill har det även rekryterats nya nyckelpersoner till bland annat rollen som ekonomichef och en verksamhetsutvecklare, något som varit absolut nödvändigt för att få Länstrafiken att arbeta mot nya höjder gällande kvalitet- och verksamhetsutveckling.

Medarbetarundersökning

I början av året genomfördes en medarbetarenkät för att skapa oss en nulägesbild av organisationens hälsa. Ingen medarbetarenkät har gjorts sedan 2013. Medarbetarenkäten mäter bland annat *Employee Net Promoter Score (eNPS)* vilket är en bra metod för att på ett snabbt sätt få en överblick av hur lojala och engagerade medarbetarna är. Enkäten mäter områden som teameffektivitet, ledarskap, engagemang, organisatorisk och psykosocial arbetsmiljö. Svarefrekvensen för enkäten var rungande 94% och har därför gett oss en bra bild av nuläget och vad vi behöver arbeta vidare med.

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

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

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

Arbetet framåt

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

Arbetsmiljöarbete

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

Hälsobild

Utvecklingen av sjukfrånvaron är fortsatt positiv och än ser vi ingen ökad sjukfrånvaro pga. Corona. Vi fortsätter arbetet med att skapa en hälsofrämjande arbetsplats genom att erbjuda friskvårdsbidrag och nytt för 2020 är att friskvårdstimme erbjuds till samtliga medarbetare. Sedan tidigare erbjuder vi också våra medarbetare energimassage en gång i veckan under arbetstid, vilket är uppskattat och som vi tror ger en positiv effekt på hälsan. Arbetet med hälsofrämjande aktiviteter fortsätter under 2021 med ett hälsoprojekt där aktiviteter som har en god påverkan på kulturen, hälsan och sammanhållningen ska genomföras.

Sjukfrånvarotal

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

Jämställdhet

Länstrafiken i Norrbotten strävar efter att vara en jämställd arbetsplats där kvinnor och mäns kompetens, resurser och erfarenheter tas tillvara. Totalt antal anställda är 51 varav 37 är kvinnor och 14 män. Majoriteten av de anställda är anställda på heltid.

| Ålder | -19 | 20–29 | 30–39 | 40–49 | 50–59 | 60–69 | 70- | Totalt | Medelålder |
|---------|-----|------------|-------------|-------------|------------|------------|-----|-------------|------------|
| Kvinnor | 0 | 6 16,2% | 11 29,7% | 10 27% | 5 13,5% | 5 13,5% | 0 | 37 72,5% | 41 |
| Män | 0 | 2 14,3% | 2 14,3% | 5 35,7% | 4 28,6% | 1 7,1% | 0 | 14 27,5% | 44 |
| Totalt | 0 | 8 15,7% | 13 25,5% | 15 29,4% | 9 17,6% | 6 11,8% | 0 | 51 | 42 |

Biljettpriser

Biljettpriserna höjdes med 5 % 1 januari 2020.

Trafik och marknad

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

Under år 2020 har busstrafiken haft en stor påverkan av Coronapandemin där stora mängder resenärer valt att inte nyttja kollektivtrafiken. Från mars månad har resandestatistiken visat en kraftig nedgång, med en resande minskning på stomlinjerna med upp till dryga 55 procent under vissa perioder. Sett till hela året är resandeminskningen cirka -26 procent för samtliga linjer, varav stomlinjerna -31 procent och lokala linjer -13,5 procent sett till år 2019. Under våren bedrevs undervisning på distans för både gymnasieskolor och universitet, alla som hade möjlighet uppmanades att arbeta hemifrån och den kommunikation som gick ut både lokalt och nationellt var att undvika kollektivtrafiken.

Under året har det skett ett antal upphandlingar, en del har påbörjats, andra avbrutits och vissa slutförts. De upphandlingar som slutförts är lokala linjer i Piteå kommun och linje 26 Arjeplog – Arvidsjaur – Skellefteå. Upphandlingen av trafiken längs med väg E4 mellan Umeå och Haparanda, som är upphandlad i samarbete med Länstrafiken i Västerbotten (som även är upphandlande enhet), tilldelades under slutet på året. Denna har dock överklagats och processen fortgår. Även ett par lokala linjer, linje 341 i Överkalix och linje 137/138 i Arvidsjaur med trafikstart augusti 2020 har upphandlats.

Flertalet upphandlingar har under året både påbörjats och avbrutits, både en och två gånger, dessa upphandlingar berör linje 21, 44, 53, 54 samt trafiken på sträckan Luleå – Boden där linjerna 23, 28-30 samt 97 ingår. De är avbrutna dels med anledning av den osäkerhet som föreligger i resenärernas inställning gentemot kollektivtrafiken i efterdyningarna av pandemin, samt på grund av den nya trafikkartan (projekt ÅKERbär) som är under framtagande. Dessa upphandlas på nytt under år 2021.

Statligt stöd för interregionalt resande

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

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

För samverkande systemet finns ett gemensamt avtal mellan Trafikverket och länstrafikföretagen i Västernorrland, Jämtland, Västerbotten och Norrbotten för perioden 2019-12-15 – 2021-12-09. Statens ersättning till de fyra länstrafikföretagen uppgår till 38,3 mkr varav ca 11,3 mnkr tillfaller Länstrafiken i Norrbotten. Fr o m att detta avtal tecknades 2019 ingår numera även linje 45 Gällivare - Östersund som tidigare hade ett separat avtal, övriga linjer som ingår för Norrbottens del är: linje 21, linje 26, linje 44, linje 55 och linje 91. I samverkansavtalet med Trafikverket ingår optioner om två år, dessa är utlösta under december 2020 vilket gör att nuvarande samverkansavtal är förlängt till december 2023.

För busslinjetrafiken på väg E4 mellan Haparanda - Umeå finns ett avtal med Trafikverket om statens stöd till interregional trafik, avtalet är tecknat för perioden 2015-06-16 - 2020-12-12. Ett fast belopp ersätts årligen beräknat utifrån nettokostnaden för två dubbelturer Umeå - Haparanda samt en dubbeltur Umeå - Luleå. Ersättningen delas mellan Norrbotten och Västerbotten varav Norrbotten erhåller ca 6 Mkr. Från och med avtalets upphörande i december 2020 har en ny överenskommelse om ersättning tagits fram.

På uppdrag av Norrtåg utför Länstrafiken busstrafik istället för att det bedrivs tågtrafik på sträckan längs med väg E10 mellan Kiruna - Narvik, dessa turer benämns Karven. Karven utgör en del av statens avtal med Norrtåg, detta avtal upphör 2021-07-31. Nettounderskottet som uppstår på 2,9 mkr för 2020 finansieras av Trafikverket/Norrtåg med 2,4 mkr samt biljettintäkter 0,5 mkr.

Trafik över riksgrensarna

Förbindelser med Finland

Haparanda resecentra är en samlad knutpunkt för den svenska och finska kollektivtrafiken och främjar det kollektiva resandet mellan Sverige, Finland och hela Barentsområdet. Resecentret är beläget på den svenska sidan och i anslutning till finska gränsen. All trafik är nu samlad på ett ställe vilket underlättar både godshantering och persontrafik.

Förbindelser med Norge

Länstrafiken bedriver busslinjetrafik på sträckan Narvik - Kiruna genom linje 91. Trafiken bedrivs när anläggningarna har öppet och anpassas till turistverksamhet under vårvinter och sommar. Trafiken styrs i övrigt av ankommande och avgående flyg på Kiruna flygplats. På uppdrag av Trafikverket/Norrtåg har även buss ersatt tåg under samma period (se Karven ovan), denna har dock ej gått över landsgränsen delar av året pga Coronapandemin.

Norrbottens Bussgods

Bussgods i Norrbotten AB beslutade avvecklas under våren 2019 efter flera års förluster och på bas av en externt genomförd analys. Avvecklingen har genomförts under hösten 2019 och åren 2020. Sista dag för verksamhet blev den 31/3 2020 och bolaget fusionerades med Länstrafiken i Norrbotten AB den 29 oktober 2020.

Den största delen av verksamheten överläts till Bussgods i Norr AB med säte i Umeå som tog över driften den 1 april 2020. I detta bolag har styrelsen i Länstrafiken AB beslutat att köpa 33 procent av aktierna medan de resterande 67 procenten ägs av Länstrafiken i Västerbotten AB. Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens synpunkter på förvärvet inhämtades under vintern 2019/2020 där smärre synpunkter på dokumentskrivningar kring bolaget och förvärvet lämnades.

Kvar av avtalade kostnader efter nedläggning Bussgods i Norrbotten AB som fusionerades med Länstrafiken i Norrbotten AB är ett hyresavtal avseende lagerlokal i Boden med avtalstid t o m december 2022.

Uppstarten av Bussgods i Norr AB har överträffat budget under 2020. Den provision som lämnats Länstrafikens bussar för transporter under 2020 är 10 procent av fraktintäkten vilken den 1 januari avses höjas till 15 procent. Målet är att uppnå en nivå strax över 20 procent.

Samarbete Länstrafiken – Region Norrbotten - kommunerna

I viss mån har samråd genomförts med kommunerna och Region Norrbotten avseende trafikutbud, löpande drift, kommande trafikupphandlingar, aktuella projekt samt redovisning av trafikekonomi. Samråden behöver öka i antal och en regularitet vilken är anpassad till respektive parts budgetprocesser. Avsikten är att åtgärda detta under 2021 där vissa steg tagits under hösten 2020. Ett behov av att uppgradera beslutsunderlagets kvalitet och pedagogik för bättre samråd har också påbörjats vilket ger effekt under 2021.

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.

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

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

| Nöjdhet med bolaget (NKI) | |
|---------------------------|---------------------------|
| År | Länstrafiken i Norrbotten |
| 2015 | 70%* / 54%** |
| 2016 | 69%* / 50%** |
| 2017 | 64%* / 60%** |
| 2018 | 61%* / 51%** |
| 2019 | 65%* / 52%** |
| 2020 | 67%* / 55%** |

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

NKI-resultatet för länets kollektivtrafik (dvs inklusive stadstrafik Luleå lokaltrafik) visar 72% nöjdhet bland kunderna (73% 2019) och 61% för allmänheten (58% 2019). Den totala nöjdheten i riket uppgår till 61% bland kunder och 54% bland allmänheten.

Vi har idag en marknadsandel på 7% (9% 2019), 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 11% (12% 2019).

En något högre andel kunder är nöjda med sin senaste resa med kollektivtrafikbolaget jämfört med tidigare, andelen har ökat från 82% för 2019 till 84% för 2020. Andelen nöjda är högst bland vuxna/äldre 26-85 år (87%) och lägre bland ungdomar 15-25 år (79%).

Lojalitetsmättet NPS för kunder har minskat från 8% till -2% mellan 2019 och 2020 (dvs. andelen som skulle rekommendera bolaget till andra, minus andelen som inte skulle det). Resultatet för riket uppgår till -2%. Kvinnor har överlag ett högre NPS än män, 4% jämfört med -14%. [L](#)

Kommunikation och marknad

Länstrafiken har genomfört enstaka kommunikationsaktiviteter i början av året men senare med anledning av corona pausat alla inplanerade event och aktiviteter.

Kommunikationen har skett genom sociala medier, hemsida, tv-reklam, information på bussar och flygplats samt digitala skyltar, och då i informationssyfte.

Mässor, event

- "Bilfria Luleåbor", testresenärsprojekt i samarbete med Luleå kommun och Luleå lokaltrafik.
- Matchvärd Luleå Baket elitseriematch, i samarbete med tågprojektet.
- Värdskap simtävling Luleå simsällskap

Nya produkter, tjänster som marknadsförts

- Lansering av Rabatt- och periodkort i appen.
- Lansering av Företagskonto i appen. Plastkorten upphörde 1 oktober.

Övrigt:

- Lansering av nytt intranät och Teams för internkommunikation.
- Fortsatt marknadssamarbete med Länstrafiken Västerbotten och Transdev i syfte att marknadsföra resor med Norrlandskusten (Haparanda-Umeå). Radio, film till digitala skyltar och sociala medier.
- Tar bort rabatt vid köp av enkelbiljett i app samt rabatt vid köp med Reskassa.
- Fortsatt starkt samarbete mellan 4-länen samt i Kommunikationsnätverket för Svensk kollektivtrafik.

Miljörapport 2020

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, och på så sätt bidra till en bättre miljö och ett mer hållbart samhälle.
- Genom våra upphandlingar av ny trafik ställer vi krav på teknisk utveckling av fordon, motorer och bränsle för att vara så miljövänliga som möjligt utifrån den infrastruktur som finns att tillgå.
- Miljöpåverkan från trycksaker skall minimeras.

Busstrafiken

Den största miljöpåverkan från företagets verksamhet består av de emissioner som busstrafiken genererar. Vagnparken har en genomsnittlig fordonsålder på 7,9 år. Antalet fordon i linjetrafiken uppgår till totalt 231 bussar varav 207 st. är ordinarie bussar och 24 st. är reserv bussar, vi har även 7 st. personbilar.

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

Under år 2020 uppgick andelen förnybar energi till 23 %.

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. Tabellen nedan visar det antal kilo som tryckts per år, vilket visar på en årlig minskning. Sedan mätningen började 2017 har trycksaker mätt i kg minskat med 46,3 procent.

| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----------|----------|----------|--------|
| 1 559 kg | 1 344 kg | 1 051 kg | 837 kg |

Kundservice

Länstrafikens kundservice arbetar i huvudsak med beställningsmottagning, samordning och administration av anropsstyrd trafik. Trafiken består till största delen av färdtjänst samt länets sjukresor och en mindre del avser efterfrågestyrda linjer. Avdelningen arbetar även med trafikupplysning och fungerar som växel för Länstrafiken och RKM. Med start i december 2019 har kundservice succesivt tagit över ansvaret för hantering av kundärenden och förseningsersättningar som avser den allmänna kollektivtrafiken och från januari 2021 flyttas även hantering av företagskort/företagskonton till avdelningen. I och med dessa förändringar har andelen administrativa uppgifter ökat på avdelningen.

Kundservice hanterar normalt ca 400 000 samtal per år men pågående pandemi har lett till att samtalsmängden minskat med ca 30% under perioden mars till december 2020. Pandemin har även inneburit färre beställda resor under året. Verksamheten håller i övrigt en stabil, jämn och hög kvalitetsnivå trots arbetets komplexa karaktär med många regelverk, stort antal resor och ett geografiskt område som omfattar halva Sverige. På avdelningen pågår ett kontinuerligt förbättringsarbete för att höja kompetens och kvalitet.

För att parera minskade volymer under året har tjänst-/föräldraledig personal endast delvis ersatts med vikarier under årets sista månader.

År 2020 har upphandling av samhällsbetalda transporter gjorts Arvidsjaur, Piteå och Älvsbyn. Avtal har tecknats i Arvidsjaur och Älvsbyn men upphandling i Piteå är överprövad och målet är ännu inte avgjort i Förvaltningsrätten. Under våren planeras upphandling av transporter i kommunerna Arjeplog och Gällivare.

Taxi har en viktig roll

Taxiföretagen har en viktig roll för länets trafikförsörjning och Länstrafiken upphandlar trafikuppdrag för ca 138 mnkr per år från länets taxiföretag. Sjukresor, färdtjänst, efterfrågestyrda linjer och busstaxi utförs av taxiföretagen. Rådande pandemi har lett till ca 18% lägre kostnad för dessa transporter under 2020. 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.

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. 2020 visar ett sammanfattande betyg för både beställning och själva resan att 94% av de som åkt sjukresa/färdtjänst är nöjda. Motsvarande siffra för riket ligger 92%.

Sjukresor – Region Norrbotten

Inom sjukresor sker ett nära samarbete med Region Norrbotten där löpande avstämning skett under året. Samarbetet har historiskt bl a lett till att tre av länstrafikens linjer är utnämnda till komfortbussar och att dessa ska vara bemannade med vårdar som kan hjälpa sjukresenärer. Årets pandemi har inneburit begränsad service på två av tre komfortbussar då de bemannas av Röda Korset vars vårdar i huvudsak tillhör riskgrupp för covid-19 och därför inte har kunnat bemanna bussarna. Pandemin har även inneburit att volymen sjukresor med taxi har minskat med 27% vid jämförelse med volymer 2019 och för bokade sjukresor med buss är minskningen nära 38%.

Följande tabeller visar resande och kostnadsutveckling för sjukresor beställda via Länstrafikens kundservice.

Antal bokade sjukresor för personer folkbokförda i Norrbotten 2016 – 2020.

| Typ av färdmedel | 2016 Antal resor tusental | 2017 Antal resor tusental | 2018 Antal resor tusental | 2019 Antal resor tusental | 2020 Antal resor tusental |
|------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Taxi, spec, sjuktransportbil | 167,5 | 170,8 | 180,3 | 186,9 | 136,1 |
| Varav kvinnor | 54% | 54% | 55% | 55% | 52% |
| Samordning | 47,8% | 46,1% | 44,5% | 44,4% | 34,8% |
| Buss (inkl komfortbussar) | 17,1 | 16,0 | 18,5 | 18,9 | 11,8 |
| Varav kvinnor | 55% | 54% | 54% | 53% | 51% |
| Totalt antal | 184,6 | 186,8 | 198,8 | 205,8 | 147,9 |

Tjänsteresor, godstransporter samt sjukresor för personer från annat län/land är inte redovisade i ovanstående uppgifter. Så gäller även för sjukresor med reguljärflyg, tåg samt sjuktransporter med flygambulans och helikopter.

Kostnad för sjukresor 2016 - 2020

| Typ av färdmedel | 2016 Kostnad mnkr | 2017 Kostnad mnkr | 2018 Kostnad mnkr | 2019 Kostnad mnkr | 2020 Kostnad mnkr |
|------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Taxi, spec, sjuktransportbil | 80,1 | 83,5 | 88,9 | 94,8 | 84,5 |
| Buss (inkl komfortbussar) | 3,4 | 3,3 | 3,1 | 3,6 | 2,3 |
| Total kostnad | 83,5 | 86,8 | 92,0 | 98,4 | 86,8 |

Tjänsteresor, godstransporter samt sjukresor för personer från annat län/land är inte redovisade i ovanstående uppgifter. Så gäller även för sjukresor med reguljärflyg, tåg samt sjuktransporter med flygambulans och helikopter. ↻

Färdtjänst – handläggning och beställning/trafik

Under året har arbetet fortsatt med att hantera handläggning och beställningscentral åt länets kommuner. Under 2020 hanterade RKM/Länstrafiken färdtjänsten/riksfärdtjänst i 12 av länets kommuner och från 1 januari 2021 har även Piteå kommun lämnat över samtliga uppgifter gällande färdtjänst/riksfärdtjänst till RKM/Länstrafiken. Rådande pandemi har haft stor påverkan på volymen färdtjänstresor under året och låg 36% lägre än volymer 2019.

Av de som ansöker om färdtjänst och även de som får tillstånd är ca 65% kvinnor.

| Antal handläggningar | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Antal ärenden | 2 137 | 1 892 | 2 038 | 1 963 | 1 322 |

Antal färdtjänst-, riks-färdtjänstresor samt övriga kommunala resor bokade via Länstrafikens kundservice 2016 – 2020

| Beställningar | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Antal beställningar | 167 712 | 174 853 | 176 112 | 180 096 | 115 703 |
| Varav kvinnor | 57% | 56% | 57% | 57% | 54% |

Framtida utveckling

Historiskt har verksamheten varit tämligen stabil avseende bussproduktion. Trafikproduktionen avseende stomlinjer vilka finansieras av Region Norrbotten har uppgått till 8,3 till 8,6 miljoner kilometer. De kostnadsförändringar som har skett över tid härrör sig framförallt till indexförändringar avseende arbetskraft, drivmedel och fordonskostnader vilka för bolaget har varit svåra att påverka. De lokala linjerna har producerat mellan 3,2 till 3,4 miljoner kilometer där de flesta linjer styrs av behovet av skolskjutsar. De lokala linjerna har ökat mer i kostnad än vad index kan förklara.

Över tid har också det helägda dotterbolaget Bussgods i Norrbotten AB verksamhet successivt övergått från överskott om ca 10 Mkr till förluster vilken nådde sin högsta nivå 2019 i samband med utvecklingen av bolaget. Detta års förlust var 21 Mkr och ökade Länstrafikens behov av tilläggsfinansiering. Vidare har Trafikverkets bidrag över åren successivt minskat vilket ökat behoven av finansiering från framförallt Region Norrbotten.

De närmaste åren minskar trafikproduktionen avseende stomlinjer från 8,4 miljoner kilometer till 7,4 miljoner kilometer. Det innebär att bruttokostnaden kommer att minska. Dock är det inte alls säkert att finansieringsbehovet minskar då både pandemins framtida effekter på antalet resenärer är osäkra samt att antalet resenärer med ett sämre trafikutbud riskerar att minska.

Effekter av pandemin har drabbat Länstrafiken hårt med minskat antal resenärer som annars över den senaste tioårsperioden varit tämligen stabilt. Ett antagande för verksamhetsåret 2021 är att resenärsintäkter utom skolskjutsar minskar med 25 procent för helåret. Tiden efter 2021 är svårbedömd och framförallt reses frågor kring hur arbetspendling kommer att se ut efter pandemin. Hemarbetet tros komma att öka vilket gör att behovet av att pendla minskar. Samtidigt säger andra att fler kommer att vilja bosätta sig utanför stadskärnorna då hemarbete blivit enklare och mer accepterat i samhället. Den sistnämnda kategorin behöver då också ta sig till en arbetsplats dock kanske inte varje dag i veckan.

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

För att skapa rådrum för infasning av ny trafik kommer flera linjer att upphandlas på kortare tid, 2 år. Det innebär att vi under denna tid kommer att se äldre fordon på vägarna och möjligen också inte lika profilerade med varumärket som idag. Detta för att möjliggöra fler intressenter att lägga anbud på dessa linjer. Målet att nå 100 procent fossilfritt för trafiken fortsätter där HVO i den mån utbud finns används och gas är också med i planerna framöver.

Den särskilda kollektivtrafiken har successivt vuxit inom Länstrafiken då fler och fler kommuner anslutit sig till Länstrafiken avseende beställningar för effektivare möjlighet till samordning vilket ger lägre kostnader för finansierarna. Fr o m den 1 januari 2021 hanteras 13 av länets 14 kommuner av Länstrafikens beställningscentral i Överkalix. Under 2020 har antalet beställningar minskat både avseende sjukresor och färdtjänst med anledning av pågående pandemi. Bedömning är att även 2021 kommer att innebära ett mindre resande men att detta successivt normaliseras i takt med att samhället åter öppnas. För 2021 tillkommer dock Piteå kommun som kund vilket gör att verksamhetsvolymen bedöms återgå till ungefär den som rådde 2019. Med en normalisering av samhället efter pandemin bedöms volymen öka förutsatt att regelverket för bedömningar och egenavgifter inte förändras radikalt.

Flerårsjämförelse

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Finansieringsbidrag mnkr | 134,6 | 156,5 | 160,1 | 188,1 | 183,0 |
| Persontrafikintäkter mnkr | 135,8 | 145,4 | 143,9 | 142,4 | 118,3 |
| Fraktintäkter mnkr | 10,6 | 8,6 | 1,1 | 0,6 | 8,8 |
| Trafikkostnader mnkr | 396,5 | 431,8 | 439,5 | 457,6 | 434,3 |
| Antal anställda | 46 | 46 | 47 | 47 | 51 |

Förslag till behandling av ansamlad förlust

Styrelsen föreslår att den ansamlade förlusten (kronor):

| | |
|------------------|--------------------|
| ansamlad förlust | -9 052 089 |
| årets förlust | -3 180 432 |
| | -12 232 521 |

| | |
|------------------------|--------------------|
| behandlas så att | |
| i ny räkning överföres | -12 232 521 |
| | -12 232 521 |

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

Resultaträkning

Tkr

| | Not | 2020-01-01 -2020-12-31 | 2019-01-01 -2019-12-31 |
|---|--------|---------------------------|---------------------------|
| Rörelsens intäkter | | | |
| Nettoomsättning | 3 | 460 050 | 510 893 |
| Övriga rörelseintäkter | 4 | 18 288 | 6 659 |
| | | 478 338 | 517 552 |
| Rörelsens kostnader | | | |
| Trafikkostnader | | -434 308 | -459 539 |
| Övriga externa kostnader | 5, 6 | -16 384 | -14 023 |
| Personalkostnader | 7 | -27 961 | -23 948 |
| Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar | | -2 372 | -5 486 |
| Övriga rörelsekostnader | | -547 | -604 |
| | | -481 572 | -503 600 |
| Rörelseresultat | | -3 234 | 13 952 |
| Resultat från finansiella poster | | | |
| Resultat från andelar i koncernföretag | 8 | 0 | -12 419 |
| Ränteintäkter | | 4 | 0 |
| Räntekostnader | | 0 | -31 |
| | | 4 | -12 450 |
| Resultat efter finansiella poster | | -3 230 | 1 502 |
| Bokslutsdispositioner | 9 | 0 | -11 505 |
| Resultat före skatt | | -3 230 | -10 003 |
| Skatt på årets resultat | 10, 11 | 50 | 3 |
| Årets resultat | | -3 180 | -10 000 |

Balansräkning

Tkr

| | Not | 2020-12-31 | 2019-12-31 |
|--|------------|---------------|----------------|
| TILLGÅNGAR | | | |
| Anläggningstillgångar | | | |
| <i>Materiella anläggningstillgångar</i> | | | |
| Byggnader och mark | 12 | 4 321 | 4 552 |
| Inventarier, verktyg och installationer | 13 | 1 511 | 2 841 |
| Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar | 14 | 0 | 0 |
| | | 5 832 | 7 393 |
| <i>Finansiella anläggningstillgångar</i> | | | |
| Andelar i koncernföretag | 15, 16, 17 | 0 | 350 |
| Andelar i intresseföretag och gemensamt styrda företag | 18, 19 | 1 652 | 0 |
| Andra långfristiga värdepappersinnehav | 20 | 30 | 30 |
| | | 1 682 | 380 |
| Summa anläggningstillgångar | | 7 514 | 7 773 |
| Omsättningstillgångar | | | |
| <i>Kortfristiga fordringar</i> | | | |
| Kundfordringar | | 26 827 | 9 331 |
| Fordringar hos koncernföretag | 21 | 306 | 2 954 |
| Aktuella skattefordringar | | 512 | 512 |
| Övriga kortfristiga fordringar | | 2 432 | 2 882 |
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | 22 | 16 871 | 46 425 |
| | | 46 948 | 62 104 |
| <i>Kassa och bank</i> | | 19 397 | 86 184 |
| Summa omsättningstillgångar | | 66 345 | 148 288 |
| SUMMA TILLGÅNGAR | | 73 859 | 156 061 |

Balansräkning

Tkr

EGET KAPITAL OCH SKULDER

| | Not | 2020-12-31 | 2019-12-31 |
|--|-------------------|----------------|----------------|
| Eget kapital | 16, 17, 23, 24 | | |
| <i>Bundet eget kapital</i> | | | |
| Aktiekapital | | 10 000 | 10 000 |
| Reservfond | | 20 000 | 20 000 |
| | | 30 000 | 30 000 |
| <i>Fritt eget kapital</i> | | | |
| Balanserad vinst eller förlust | | -9 052 | 710 |
| Årets resultat | | -3 180 | -10 000 |
| | | -12 232 | -9 290 |
| Summa eget kapital | | 17 768 | 20 710 |
| Avsättningar | | | |
| Uppskjuten skatteskuld | 11, 25 | 181 | 230 |
| Övriga avsättningar | 26 | 617 | 0 |
| Summa avsättningar | | 798 | 230 |
| Kortfristiga skulder | | | |
| Leverantörsskulder | | 22 494 | 34 507 |
| Skulder till koncernföretag | 27 | 0 | 2 541 |
| Övriga kortfristiga skulder | | 413 | 370 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 28 | 32 386 | 97 703 |
| Summa kortfristiga skulder | | 55 293 | 135 121 |
| SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER | | 73 859 | 156 061 |

Rapport över förändringar i eget kapital

Tkr

| | Bundet eget kapital | | Fritt eget kapital | Summa |
|---|---------------------|-----------------|------------------------|---------------|
| | Aktie- kapital | Reserv- fond | Balanserat resultat | eget kapital |
| Ingående eget kapital 2019-01-01 | 10 000 | 20 000 | 710 | 30 710 |
| Årets resultat | | | -10 000 | -10 000 |
| Utgående eget kapital 2019-12-31 | 10 000 | 20 000 | -9 290 | 20 710 |
| Fusionsresultat | | | 238 | 238 |
| Årets resultat | | | -3 180 | -3 180 |
| Utgående eget kapital 2020-12-31 | 10 000 | 20 000 | -12 232 | 17 768 |

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

Kassaflödesanalys

Tkr

| | Not | 2020-01-01 -2020-12-31 | 2019-01-01 -2019-12-31 |
|---|-----|---------------------------|---------------------------|
| Den löpande verksamheten | | | |
| Resultat efter finansiella poster | | -3 230 | 1 502 |
| Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet | 29 | 131 | 17 905 |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital | | -3 099 | 19 407 |
| Kassaflöde från förändring av rörelsekapitalet | | | |
| Förändring av kundfordringar | | -17 494 | 36 997 |
| Förändring av kortfristiga fordringar | | 35 944 | -23 004 |
| Förändring av leverantörsskulder | | -12 015 | 7 408 |
| Förändring av kortfristiga skulder | | -67 955 | -10 385 |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten | | -64 619 | 30 423 |
| Investeringsverksamheten | | | |
| Investeringar i materiella anläggningstillgångar | | -516 | -1 460 |
| Försäljning av materiella anläggningstillgångar | | 0 | 604 |
| Investeringar i intressebolag | | -1 652 | 0 |
| Kassaflöde från investeringsverksamheten | | -2 168 | -856 |
| Finansieringsverksamheten | | | |
| Amortering av lån | | 0 | -817 |
| Aktieägartillskott | | 0 | -10 000 |
| Kassaflöde från finansieringsverksamheten | | 0 | -10 817 |
| Årets kassaflöde | | -66 787 | 18 750 |
| Likvida medel vid årets början | | | |
| Likvida medel vid årets början | 30 | 86 184 | 67 434 |
| Likvida medel vid årets slut | 30 | 19 397 | 86 184 |

Noter

Tkr

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Allmänna upplysningsar

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

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

Materiella anläggningstillgångar

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

Tillkommande utgifter

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

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

Avskrivningar

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

Nyttjandeperiod

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

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

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

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

Leasing

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

Finansiella tillgångar och skulder

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

Redovisning i och borttagande från balansräkningen

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

Värdering av finansiella tillgångar

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

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

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

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

Räntebärande finansiella tillgångar värderas till anskaffningsvärde.

Värdering av finansiella skulder

Finansiella skulder värderas till upplupet anskaffningsvärde.

Ersättningar till anställda

Ersättningar till anställda efter avslutad anställning

Planer för ersättningar efter avslutad anställning klassificeras som avgiftsbestämda

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

Ersättningar vid uppsägning

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

Skatt

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

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

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

Avsättningar

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

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

Eventualförpliktelser

En eventualförpliktelse är:

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

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

Intäkter

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

Ränta och utdelning

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

Utdelning redovisas när ägarens rätt att erhålla betalningen har säkerställts.

Offentliga bidrag

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

Redovisning av bidrag relaterade till anläggningstillgångar

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

Andelar i dotterföretag, intresseföretag och gemensamt styrda företag

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

Koncernbidrag och aktieägartillskott

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

Kassaflödesanalys

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

Not 2 Uppskattningar och bedömningar

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

Not 3 Nettoomsättningens fördelning

| | 2020 | 2019 |
|---|----------------|----------------|
| Nettoomsättningen per rörelsegren | | |
| Finansieringsbidrag regioner och kommuner | 179 816 | 188 083 |
| Intäkter tjänster | 11 637 | 13 159 |
| Intäkter Trafikverket | 17 230 | 17 015 |
| Intäkter personbefordran | 118 318 | 142 440 |
| Intäkter serviceresor | 121 394 | 139 557 |
| Intäkter godsbefordran | 11 655 | 10 640 |
| | 460 050 | 510 894 |

Not 4 Övriga rörelseintäkter

| | 2020 | 2019 |
|---|---------------|--------------|
| Ersättning förlorade biljettintäkter på grund av covid-19 | 13 781 | 0 |
| Övriga bidrag från Trafikverket | 2 369 | 1 998 |
| Hysesintäkter | 665 | 488 |
| Övriga poster | 1 473 | 4 173 |
| | 18 288 | 6 659 |

Not 5 Arvode till revisorer

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

| | 2020 | 2019 |
|---|------------|------------|
| Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB | | |
| Revisionsuppdrag | 350 | 224 |
| Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget | 0 | 0 |
| Skatterådgivning | 489 | 115 |
| | 839 | 339 |

Not 6 Operationell leasing

Årets leasingkostnader avseende leasingavtal, uppgår till 1 341 tkr (1 635 tkr).

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

| | 2020 | 2019 |
|----------------------------------|--------------|--------------|
| Inom ett år | 1 225 | 1 159 |
| Senare än ett år men inom fem år | 2 332 | 3 172 |
| Senare än fem år | 0 | 0 |
| | 3 557 | 4 331 |

Not 7 Anställda och personalkostnader

| | 2020 | 2019 |
|--|---------------|---------------|
| Medelantalet anställda | | |
| Kvinnor | 37 | 35 |
| Män | 14 | 12 |
| | 51 | 47 |
| Löner och andra ersättningar | | |
| Styrelse och verkställande direktör | 779 | 426 |
| Övriga anställda | 18 610 | 15 977 |
| | 19 389 | 16 403 |
| Sociala kostnader | | |
| Pensionskostnader för styrelse och verkställande direktör | 239 | 131 |
| Pensionskostnader för övriga anställda | 1 794 | 1 163 |
| Övriga sociala avgifter enligt lag och avtal | 5 073 | 5 036 |
| | 7 106 | 6 330 |
| Totala löner, ersättningar, sociala kostnader och pensionskostnader | 26 495 | 22 733 |
| Könsfördelning bland ledande befattningshavare | | |
| Andel kvinnor i styrelsen | 29 % | 44 % |
| Andel män i styrelsen | 71 % | 56 % |
| Andel kvinnor bland övriga ledande befattningshavare | 83 % | 67 % |
| Andel män bland övriga ledande befattningshavare | 17 % | 33 % |

Not 8 Resultat från andelar i koncernföretag

| | 2020 | 2019 |
|----------------|-------------|----------------|
| Nedskrivningar | 0 | -12 419 |
| | 0 | -12 419 |

Not 9 Bokslutsdispositioner

| | 2020 | 2019 |
|-----------------------|-------------|----------------|
| Lämnat koncern bidrag | 0 | -11 505 |
| | 0 | -11 505 |

Not 10 Aktuell och uppskjuten skatt

| | | 2020 | | 2019 |
|--|----------------|---------------|----------------|---------------|
| Skatt på årets resultat | | | | |
| Aktuell skatt | | 0 | | 0 |
| Uppskjuten skatt | | 50 | | 3 |
| Totalt redovisad skatt | | 50 | | 3 |
| | | 2020 | | 2019 |
| | Procent | Belopp | Procent | Belopp |
| Redovisat resultat före skatt | | -3 230 | | -10 003 |
| Skatt enligt gällande skattesats | 21,40 | 691 | 21,40 | 2 141 |
| Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader | | -439 | | -2 658 |
| Skatteeffekt av ej skattepliktiga intäkter | | 1 652 | | 0 |
| Underskottsavdrag vars skattevärde ej redovisas som tillgång | | -1 855 | | 0 |
| Under året utnyttjande av tidigare års underskottsavdrag vars skattevärde ej redovisats som tillgång | | 0 | | 520 |
| Totalt redovisad skatt | | 50 | | 3 |

Not 11 Uppskjuten skatt på temporära skillnader

Uppskjuten skatt på temporära skillnader 2020

| Temporära skillnader | Uppskjuten skatteskuld | Netto |
|----------------------|------------------------|-------------|
| Byggnader och mark | -181 | -181 |
| | -181 | -181 |

2019

| Temporära skillnader | Uppskjuten skatteskuld | Netto |
|----------------------|------------------------|-------------|
| Byggnader och mark | -230 | -230 |
| | -230 | -230 |

Förändring av uppskjuten skatt

| | Belopp vid årets ingång | Redovisas i resultaträk. | Belopp vid årets utgång |
|--------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Byggnader och mark | -230 | 49 | -181 |
| | -230 | 49 | -181 |

Not 12 Byggnader och mark

| | 2020-12-31 | 2019-12-31 |
|---|---------------|---------------|
| Ingående anskaffningsvärden | 7 677 | 6 983 |
| Inköp | 0 | 694 |
| Tillkommande via fusion | 3 415 | 0 |
| Utgående ackumulerade anskaffningsvärden | 11 092 | 7 677 |
| Ingående avskrivningar | -3 125 | -2 895 |
| Tillkommande via fusion | -1 843 | 0 |
| Årets avskrivningar | -232 | -230 |
| Utgående ackumulerade avskrivningar | -5 200 | -3 125 |
| Ingående nedskrivningar | 0 | 0 |
| Tillkommande via fusion | -1 571 | 0 |
| Utgående ackumulerade nedskrivningar | -1 571 | 0 |
| Utgående redovisat värde | 4 321 | 4 552 |

Not 13 Inventarier, verktyg och installationer

| | 2020-12-31 | 2019-12-31 |
|---|----------------|----------------|
| Ingående anskaffningsvärden | 42 445 | 44 191 |
| Inköp | 516 | 766 |
| Tillkommande via fusion | 244 | 0 |
| Försäljningar/utrangeringar | 0 | -2 805 |
| Omklassificeringar | 0 | 293 |
| Utgående ackumulerade anskaffningsvärden | 43 205 | 42 445 |
| Ingående avskrivningar | -39 604 | -36 549 |
| Tillkommande via fusion | -244 | 0 |
| Försäljningar/utrangeringar | 0 | 2 201 |
| Årets avskrivningar | -1 846 | -5 256 |
| Utgående ackumulerade avskrivningar | -41 694 | -39 604 |
| Utgående redovisat värde | 1 511 | 2 841 |

Not 14 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningar

| | 2020-12-31 | 2019-12-31 |
|---------------------------------|------------|------------|
| Ingående redovisat värde | 0 | 293 |
| Under året nedlagda utgifter | 0 | 0 |
| Under året omförda belopp | 0 | -293 |
| Utgående redovisat värde | 0 | 0 |
| Utgående redovisat värde | 0 | 0 |

Not 15 Andelar i koncernföretag

| | 2020-12-31 | 2019-12-31 |
|---|------------|------------|
| Ingående anskaffningsvärden | 350 | 2 769 |
| Förändringar enligt fusion | -350 | 0 |
| Villkorat aktieägartillskott | 0 | 10 000 |
| Nedskrivning av andelar | 0 | -12 419 |
| Utgående ackumulerade anskaffningsvärden | 0 | 350 |
| Utgående redovisat värde | 0 | 350 |

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

Not 16 Fusion

Per 2020-10-29 har det tidigare helägda dotterföretaget Bussgods i Norrbotten AB (556256-4590) fusionerats med moderföretaget. I moderföretagets resultaträkning för 2020 ingår 6 328 tkr i nettoomsättning och 3 501 tkr i rörelseresultat som hänför sig till Bussgods i Norrbotten ABs resultaträkning för tiden före fusionen.

Koncernmässiga värdet på tillgångar och skulder som övertogs av moderföretaget var, vid tidpunkten för fusionen, enligt följande:

| | |
|-----------------------|--------------|
| Anläggningstillgångar | 0 |
| Omsättningstillgångar | 4 625 |
| Avsättningar | -749 |
| Skulder | -131 |
| Netto | 3 745 |

Not 17 Fusion

Per 2020-10-29 har det tidigare helägda dotterföretaget Serviceresor i Norr AB (559042-0492) fusionerats med moderföretaget. I moderföretagets resultaträkning för 2020 ingår 2 tkr i nettoomsättning och 16 tkr i rörelseresultat som hänför sig till Serviceresor i Norr ABs resultaträkning för tiden före fusionen.

Koncernmässiga värdet på tillgångar och skulder som övertogs av moderföretaget var, vid tidpunkten för fusionen, enligt följande:

| | |
|-----------------------|------------|
| Anläggningstillgångar | 0 |
| Omsättningstillgångar | 375 |
| Skulder | -11 |
| Netto | 364 |

Not 18 Andelar i intresseföretag och gemensamt styrda företag

| | 2020-12-31 | 2019-12-31 |
|---|--------------|------------|
| Ingående anskaffningsvärden | 0 | 0 |
| Inköp | 152 | 0 |
| Aktieägartillskott | 1 500 | 0 |
| Utgående ackumulerade anskaffningsvärden | 1 652 | 0 |
| Utgående redovisat värde | 1 652 | 0 |

Not 19 Specifikation andelar i intresseföretag och gemensamt styrda företag

| Namn | Kapital- andel (%) | Rösträtts- andel (%) | Antal andelar | Bokfört värde |
|--------------------|-----------------------|-------------------------|------------------|------------------|
| Bussgods i Norr AB | 33,33 | 33,33 | 150 | 1 652 |
| | | | | 1 652 |
| | Org.nr | Säte | | |
| Bussgods i Norr AB | 556036-3284 | Umeå | | |

Not 20 Andra långfristiga värdepappersinnehav

| | 2020-12-31 | 2019-12-31 |
|---|------------|------------|
| Ingående anskaffningsvärden | 30 | 30 |
| Utgående ackumulerade anskaffningsvärden | 30 | 30 |
| Utgående redovisat värde | 30 | 30 |

Not 21 Fordringar hos koncernföretag

| | 2020-12-31 | 2019-12-31 |
|---|------------|--------------|
| Ingående anskaffningsvärden | 2 954 | 15 943 |
| Tillkommande fordringar | 0 | 2 919 |
| Avgående fordringar | -2 648 | -15 908 |
| Utgående ackumulerade anskaffningsvärden | 306 | 2 954 |
| Utgående redovisat värde | 306 | 2 954 |

Not 22 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

| | 2020-12-31 | 2019-12-31 |
|----------------------------------|---------------|---------------|
| Förutbetalda leverantörsfakturor | 2 970 | 2 672 |
| Upplupna intäkter persontrafik | 13 901 | 43 753 |
| | 16 871 | 46 425 |

Not 23 Antal aktier och kvotvärde

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

Not 24 Disposition av vinst eller förlust

2020-12-31

Förslag till behandling av ansamlad förlust

Styrelsen föreslår att den ansamlade förlusten:

| | | |
|--|----------------|--|
| ansamlad förlust | -9 052 | |
| årets förlust | -3 180 | |
| | -12 233 | |
| behandlas så att i ny räkning överföres | -12 233 | |
| | -12 233 | |

Not 25 Uppskjuten skatteskuld

2020-12-31

2019-12-31

| | | |
|--------------------------------|------------|------------|
| Belopp vid årets ingång | 230 | 233 |
| Under året återförda belopp | -49 | -3 |
| Belopp vid årets utgång | 181 | 230 |

Den uppskjutna skatteskulden avser temporära skillnader på byggnader.

Not 26 Övriga avsättningar

2020-12-31

2019-12-31

| | | |
|--------------------------|------------|----------|
| Ingående redovisat värde | 0 | 0 |
| Tillkommande via fusion | 749 | 0 |
| Avgående avsättningar | -132 | 0 |
| | 617 | 0 |

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

Not 27 Skulder till koncernföretag

2020-12-31

2019-12-31

| | | |
|-------------------------|----------|--------------|
| Belopp vid årets ingång | 2 541 | 9 812 |
| Avgående skulder | -2 541 | -7 271 |
| | 0 | 2 541 |

Not 28 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

| | 2020-12-31 | 2019-12-31 |
|----------------------------------|---------------|---------------|
| Interima skulder trafikutövare | 13 739 | 1 371 |
| Förutbetalda finansieringsbidrag | 14 767 | 81 675 |
| Personalkostnader | 2 435 | 2 531 |
| Övriga poster | 1 445 | 12 126 |
| | 32 386 | 97 703 |

Not 29 Justering för poster som inte ingår i kassaflödet

| | 2020-12-31 | 2019-12-31 |
|-------------------------------------|------------|---------------|
| Avskrivningar | 2 077 | 5 486 |
| Nedskrivningar | 0 | 12 419 |
| Förändring avsättningar | -132 | 0 |
| Övertaget värde via fusioner, netto | -1 814 | 0 |
| | 131 | 17 905 |

Not 30 Likvida medel

| | 2020-12-31 | 2019-12-31 |
|--|---------------|---------------|
| Följande delkomponenter ingår i likvida medel | | |
| Kassamedel | 19 397 | 86 184 |
| | 19 397 | 86 184 |

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 31 Ställda säkerheter

Det finns inga ställda säkerheter 2019 eller 2020.

Not 32 Eventualförpliktelser

Det finns inga eventualförpliktelser per 2019 eller 2020.

Not 33 Uppgifter om moderföretag

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

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

Not 34 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut

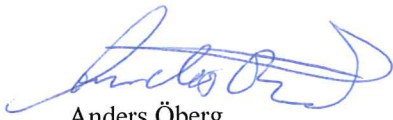
Verksamheten i Länstrafiken i Norrbotten AB fortsätter påverkas rejält av den pågående pandemin. Passagerarbortfallet under januari månad är ett fortsatt tapp på ca 50% (3,9 mkr) jämfört med samma period föregående år.

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

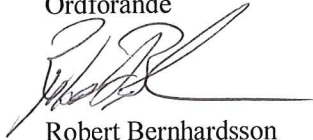
Fr o m den 1 januari 2021 hanteras 13 av länets 14 kommuner av Länstrafikens beställningscentral i Överkalix. Under 2020 har antalet beställningar minskat både avseende sjukresor och färdtjänst med anledning av pågående pandemi. Bedömning är att även 2021 kommer att innebära ett mindre resande men att detta successivt normaliseras i takt med att samhället åter öppnas. För 2021 tillkommer dock Piteå kommun som kund vilket gör att verksamhetsvolymen bedöms återgå till ungefär den som rådde 2019.

Den omorganisation som genomfördes i oktober/november 2020 får full effekt på personalkostnaderna i november 2021, då anställningstiden för tre av de fem avslutade tjänsterna upphör. Viss effekt har uppnåtts redan 2020 då två tjänster avslutats. Under 2021 fortsätter arbetet med att säkerställa ett fortsatt utvecklings- och effektivitetsarbete för hela organisationen.

Överkalix 2021-04-19



Anders Öberg
Ordförande



Robert Bernhardsson



Christer Bergdahl



Helena Ölund

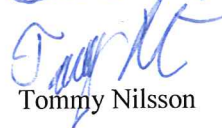


Fredrik Hansson



Kenneth Backgård

Elisabeth Bramfeldt Lestander
Elisabeth Bramfeldt - Lestander



Tommy Nilsson

Birgitta Larsson
Birgitta Larsson



Mats Aspemo
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats 2021-04-27

Öhrlings Pricewaterhouse Coopers AB



Conny Erkheikki
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

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

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Länstrafiken i Norrbotten AB för år 2020.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Länstrafiken i Norrbotten ABs finansiella ställning per den 31 december 2020 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

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

Grund för uttalanden

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

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

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

Revisorns ansvar

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

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

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Länsstrafiken i Norrbotten AB för år 2020 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 Länsstrafiken i Norrbotten AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

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

Revisorns ansvar

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

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda 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 försummelse 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. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Luleå den 27 april 2021

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB



Conny Erkheikki
Auktoriserad revisor

Norrtåg AB

Organisationsnummer 556758-3496

ÅRSREDOVISNING FÖR RÄKENSKAPSÅR 2020

Styrelsen och verkställande direktören för Norrtåg AB får härmed avge följande årsredovisning för räkenskapsåret 2020-01-01 – 2020-12-31.

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Norrtåg AB skapar tillgänglighet både genom det trafiksystem som byggts upp, men även genom att samordna de aktörer som arbetar för att öka resandet med tåg och möjliggör för en trafik med hög kvalitet.

Norrtåg utgör en viktig faktor för Norrlands regionala utveckling. Bolaget verkar för att på affärsmässiga grunder, erbjuda samhällsekonomiskt effektiva, attraktiva och långsiktigt hållbara resmöjligheter för de som bor i, verkar i eller besöker regionen.

Bolagets uppdrag är att bedriva persontrafik, genom avtal med trafikföretag eller i egen regi, med tåg inom och i anslutning till region Norrland jämte därmed förenlig verksamhet. Därutöver ska bolaget tillhandahålla fordon och en verkstad.

Genom att upphandla trafiken med en tjänstekoncession är bolagets roll tydligare som möjliggörare och garant för trafiksystemet, dess kvalitet och standard. Upphandlat trafikföretag är den som ska möta kunden, bära affärsrisken och hantera det dagliga arbetet med tågtrafik. Bolaget ska se till att verktygen för trafiksystemets framgång i form av bra fordon, verkstad och tillfredsställande infrastruktur finns.

Bolagets vision är att Norrtåg tillsammans med övrig kollektivtrafik ska bilda ett väl sammanhållet och attraktivt trafiksystem.

Våra ägare

Norrtåg AB, med säte i Umeå, är ett samägt bolag och ägs med 25 procent vardera av

- Länstrafiken i Västerbotten AB
- Region Jämtland Härjedalen
- Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet
- Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Verksamheten finansieras av regionerna i de fyra nordligaste länen tillsammans med staten.

Norrtåg styrelse består av åtta ordinarie ledamöter och tre ersättare. Under året har bolaget haft fem styrelsemöten.

Viktiga händelser under 2020

Pandemin med Covid-19 har gett stora konsekvenser för samhället – inte minst för kollektivtrafiken

Hur vi reser, pendlar och arbetar har under många år stått under förändring med nya resmöjligheter, och med mål om ökad jämlikhet, mindre utsläpp och bättre framkomlighet. Men det vi upplevde under våren 2020 och fortsatt under hösten hade få kunnat förutse. Förändringen skedde blixtnsabbt, nya vanor etablerades och mycket tyder på att en del av dessa vanor kan komma att bestå. Med starkt ändrade resvanor under pandemin har arbets- och studiependling minskat till följd av restriktioner, men framför allt har affärsresandet minskat kraftigt. För Norrtåg AB och operatören Vy Tåg AB har fokus legat på att skapa förutsättningar för ett tryggt resande och att upprätthålla trafik på samtliga linjer.

Resandeminskningen påverkade operatörens resultat negativt trots åtgärder för att minska den rörliga kostnadsmassan. Operatörens ekonomiska resultat för ”Norrtågsaffären” ligger nu långt under de senaste årens nivåer av resandeutveckling, som jämfört med föregående år landade med ett resandetapp på -36 %. Operatören har fått ta del av statens kompensation för förlorade intäkter till kollektivtrafiken för perioden mars till juni 2020. Dialog om kompensation kommer att fortgå för 2021.

Trots det svaga resandet under pandemin är Norrtåg AB:s och operatörens gemensamma uppfattning att resandet kommer att återkomma så snart pandemin går över och att den positiva resandeutvecklingen som sågs i början av 2020 kommer att fortsätta, dock tidigast från hösten 2021.

Norrtågstrafiken inleder sitt 10-årsjubileum

I augusti 2010 startade den första linjen med Norrtåg på sträckan Umeå–Örnsköldsvik. Under 2020 inleddes ett flerårigt jubileum som kommer att pågå fram till 2022. I och med den rådande situationen har jubileet främst uppmärksammas i samband med att Botniabanan firade tio år. Då passade bolaget på att informera om resultatet de senaste tio åren, hur trafiken har utvecklats och vad det har betytt för regionerna och orterna.

Multifunktionshallen invigd

Norrtåg AB gav INAB, Umeå Kommun i uppdrag att uppföra en multifunktionshall under 2018. Den nya multifunktionshallen byggdes på 14 månader och invigdes den 7 oktober. Huvudfunktionerna är svarvning av hjul, avisning, tvätt samt det genomgående spåret. Multifunktionshallen har stora praktiska och ekonomiska effekter bl. a. har kostnaden för svarvning mer än halverats då operatören slipper transporterna Umeå–Luleå. Avisningen kan göras avsevärt snabbare och billigare i och med att avisningstiden minskar från cirka fem till en (1) timme, samt att den kan göras utan att behöva flytta fordon som står inne i befintlig depå. Tillsammans ger det en betydligt bättre tillgänglighet på fordon i trafik.

Det nya genomgående spåret gör att operatören sparar hundratals mantimmar eftersom underhållaren kan göra fordonsflyttningarna mellan depåområdet och uppställningen. I multihallen finns också en hel mängd funktioner som har tillkommit som gör hela fordonshanteringen avsevärt enklare och billigare.

I befintlig depå har Norrtåg utöver detta investerat för att rationalisera drift med nya nedfallsskydd för att klara alla fordonstyper på båda spåren; ny serviceport, nya spår till reparationsspåret samt en flyttning av trappan för att utnyttja hela lagerkapaciteten.

Arbetet med tågstrategi igång

Norrtåg AB har under hösten inlett arbetet med den nya tågstrategin som i slutändan ska mynna ut i en rapport; Norrtågland 2035 – en tågstrategi. Grundtanken för utredningen är att beskriva de politiska handlingsalternativen för tågtrafikens utveckling och att skapa en beredskap för olika former av resande- och trafikutvecklingsscenarier. Utredningen ska belysa de olika trafikstråkens olika förutsättningar och möjligheter. Vidare också vilka olika lösningar som kan finnas för hela Norrtågssystemet, framtida fordonsförsörjning och underhållsinfrastruktur. Även frågan om framtida fordonsstandard ska utredas avseende t ex komfortkrav, vinterfunktionalitet och hastighet.

Tidsplanen för utredningen är att utredning och analys ska vara klart i december 2021. En förankringsdialog med regionerna är planerad i perioden januari 2022 till juni 2022. Viktiga hålltider för utredningen är 2024 då ny upphandling ska vara slutförd och ett nytt trafikavtal träffat. Nästa hållpunkt är 2030 då Norrbotniabanan är beräknad att vara klar för trafikering mellan Umeå-Skellefteå. Vidare avslutas utredningen med en vision om var vi befinner oss 2035. Arbetet med trafikutredningen kommer i första hand att utföras av tjänstemännen på Norrtåg AB och upphandlade konsulter för särskilda utredningar.

Norrtågs bidrag till förbättrad miljö och minskad klimatpåverkan

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. Resvaneundersökningen var en del i utvärderingen av Norrtågsförsöket som bolaget ska ta fram på uppdrag av riksdagen. 2019 års utvärdering konstaterar att trafiken har bidragit till regionförstoring i enlighet med riksdagens intentioner när Norrtågsförsöket inrättades. Även omfattande samhällsvinster har uppnåtts, i form av minskade utsläpp av skadliga partiklar, kraftigt minskat utsläpp av koldioxid och minskade kostnader för olyckor med mera.

Totalt uppgår samhällsvinsten till 35 miljoner kronor per år, baserat på 30 000 ton i minskade koldioxidutsläpp. Detta kan jämföras med utsläppen från nära 15 000 personbilar på ett år. Med det nya kalkylvärdet för koldioxidutsläpp ökar samhällsnyttan med Norrtågstrafiken till 210 miljoner per år (ASEK Kalkylvärde från april 2020, 7 kr/ton CO₂).

Bristfällig luftkvalitet och de konsekvenser det har för människors hälsa och miljön är ett problem i många städer världen över och har särskilt uppmärksammats av den europeiska kommissionen. Om Norrtågs resenärer under 2019 istället hade åkt bil eller buss hade det inneburit utsläpp av cirka 106 000 gram partiklar i tätort vilket motsvarar transportarbete i cirka 60 000 mil av lastbil med släp i tätort.

Uppfyllelse av ägarens uppdrag

Bolaget skall för ägarna bedriva persontrafik med tåg på dag i respektive region (regional) samt mellan länen och angränsande län enligt de trafikpliktsbeslut som finns och avtal med staten/Trafikverket. Bolaget har i dialog med RKM och regionen samordnat trafikbeställning i den årliga processen för tågplan.

År 2020 präglades i mångt och mycket av pandemin och dess effekter. Resande med tåg gick ned med -36 procent jämfört med år 2019. Under första halvåret 2021 kommer pandemin ha fortsatt betydande negativ påverkan på Norrtågs verksamhet. Vår uppfattning är dock att resenärerna på sikt återvänder till tågtrafiken, när alla är vaccinerade och pandemin klingar av.

Verksamheten har styrts med utgångspunkt i den verksamhetsplan som styrelsen beslutade fastställa 2019-11-12. Den rådande pandemin har medfört att bolaget har anpassat verksamheten med utgångspunkt att säkerställa trafik, information till resenär och minska smittspridning i trafiken enligt de rekommendationer som finns.

Styrelsen har på styrelsemötet 2020-09-24 funnit att bolagets verksamhet har bedrivits inom ramen för det kommunala ändamålet och de kommunala befogenheterna. Analysen gjordes utifrån:

1. Bolagsordningen
2. Ägardirektivet
3. Mål i verksamhetsplan 2020
4. Grundprinciper för de kommunala befogenheterna

Uppföljning av styrelsearbetet samt den interna kontrollen

Styrelsen genomför årligen enkät för att följa upp sitt eget arbete. I enkätresultatet för 2020 kan man konstatera att styrelsearbetet befunnits fungera väl och att styrelsen gärna ser något ytterligare möte per år.

Styrelsen följer årligen upp planen för intern kontroll. Styrelsen har inte funnit sådana brister som medför anledning att vidta särskilda åtgärder.

Bolagets verksamhetsområden

Bolagets verksamhet utgår ifrån fyra områden: resenären, utbud, varumärke och styrning/ekonomi. Till varje verksamhetsområde finns framtagna måltal. De måltal som eftersträvs på lång sikt har till en stor del uppfyllts, förutom målen för resandeutveckling till följd av den pågående pandemin som även har inneburit att ett flertal aktiviteter har fått skjutas framåt i planeringen.

Verksamhetsområde Resenär

Resenären är basen och själva grundförutsättningen för verksamheten. Genom att förstå resenärens olika behov och önskningsar, idag och imorgon, ska bolaget verka aktivt för samverkan som underlättar resenärens hela resa och därmed öka resandet.

Målen för resandeökning på +8 procent årligen och ett nöjdhetsindex (NKI) på 90 procent. Under 2020 genomfördes ingen kundundersökning och resandet har varit, och ska vara, lågt för att minimera smittspridningen. Utfallet för 2020 är en resandeminskning med -36 procent jämfört med fg. år.

Resandeutvecklingen är ett av bolagets viktigaste mått. Trots det är 2020 svårt att jämföra eller mäta mot. De första två månaderna hade en kraftig resandeökning. Detta visar att resandeutvecklingen är fortsatt stark och utan pandemin skulle 2020 återigen slagit rekord i resande, då trafik kvalitén hållit en hög nivå under hela året.

En ny tidtabell med förbättringar för resenären

Varje år i december byter tågtrafiken i Sverige tidtabell. Tidtabellen från december 2020 innebär ett flertal större förändringar och för de flesta resenärer stora förbättringar. I och med skiftet tar vi ett stort steg mot taktidtabell på sträckan Sundsvall–Östersund–Storlien och Umeå–Örnsköldsvik–Sundsvall. Taktidtabell betyder att tåget avgår samma minut under hela dagen. Fördelen är att tidtabellen då blir mer förutsägbar och lättare att lära sig för den enskilde resenären. En annan fördel är att risken för att tider ändras mellan åren minskar.

En annan viktig fråga som Norrtåg har arbetat intensivt med det senaste året är noden Boden. Syftet är att så många turer som möjligt ska mötas kring samma tid i Boden. Det ger resenären fler alternativ till sitt resande. Istället för att ”enbart” erbjuda resa till stationer längs med den linje som passerar din startpunkt, kan vi då erbjuda ett smidigt resande till fler destinationer.

Verksamhetsområde Utbud

För de fyra nordligaste länen är det ett uttalat mål att knyta samman länen och knyta ihop förbindelser med övriga Sverige och internationellt. Kollektivtrafiken ska vara ett medel till att utöka arbetsmarknadsregioner, knyta samman städer och kommuner. Måltalen för kvalitetsmått för utförd trafik för 2020 var en operatörsberoende punktlighet på 95 procent och en operatörsberoende regularitet på 95 procent. Utfallet för 2020 var en operatörsbunden punktlighet på 98,4 procent och en operatörsberoende regularitet på 97,4 procent.

Under det tionde året sedan trafikstart har Norrtåg trafikerat sju linjer från Kiruna i norr till Storlien i väst. Resandeutvecklingen fram till att pandemin slog till har varit rekordstark, förutom på sträckan Umeå–Vännäs där resandet fortsatte att minska under inledningen av 2020.

Umeå–Sundsvall

Trafiken på sträckan Sundsvall–Örnsköldsvik–Umeå har efter sommaren utökats med en dubbeltur och trafikerats nu med tio dubbelturer på vardagar samt heltrafik. Sträckan är fortsatt den med flest antal resenärer. På sträckan finns både trafiken hela vägen samt förtätningar på sträckan Umeå–Örnsköldsvik. Ett utvecklingssteg för trafiken var övergången till taktidtabell som påbörjades i och med tidtabellskiftet i december 2020.

Lycksele–Umeå och Vännäs–Umeå

Trafiken Umeå–Lycksele omfattar totalt fyra dubbelturer på vardagar samt heltrafik och trafiken Umeå–Vännäs kör nio dubbelturer på vardagar. Utvecklingen skiljer sig åt beroende på delsträcka. I början av året ökade resandet på sträckan Umeå–Lycksele, men sjönk i samband med coronapandemin. Året inleddes

med en negativ resandeutveckling på pendlarsträckan Vännäs–Umeå. Under pandemin har resandet sjunkit ytterligare, då många som normalt pendlar har arbetat och studerat hemifrån.

Luleå–Umeå

Linjen trafikeras med två dubbelturer. Resandet på sträckan är i stora drag kopplat till studiependling till högskola samt värnpliktsresor. En stor andel av resande är hänförligt till helgen, fredag och söndag, där vi tidigare har sett stora ökningarna.

Kiruna–Luleå

Linjen trafikeras med tre dubbelturer på vardagar och två dubbelturer på helger. Linjen har sedan länge haft en viktig funktion särskilt för Malmfälten, både för tjänsteresor som andra reseändamål.

Marknadspotentialen bedöms vara stor då väginfrastrukturen dras med säkerhetsproblem och restiden med tåg är konkurrenskraftig. Infrastrukturproblem bromsar dock utvecklingstakten främst i de norra delarna av trafiksystemet. Linjen har den lägsta punktligheten, främst beroende på tunga godståg och slitage på infrastruktur och kapacitetsproblem, bland annat mellan Luleå och Boden.

Boden–Luleå

Trafiken omfattar sex dubbelturer på vardagar. Utfallet av resandet har sedan trafikstarten varit svagt men tappet har inte varit lika stort under höstmånaderna som på övriga sträckor.

Storlien–Östersund–Sundsvall

Trafiken omfattar totalt nio dubbelturer vardagar 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. Mittbanan har under de senaste åren uppgraderats gällande infrastrukturen för att minska restiden och öka säkerheten. Samtidigt har stråket utvecklats med ett flertal åtgärder för att underlätta kollektivt resande genom region Västernorrlands projekt, Mittstråket. Norrtåg arbetar med att introducera en partiell taktidtabell från T21. Effekterna av dessa åtgärder väntas under kommande år.

Punktlighet och regularitet

Tågen räknas vara i tid om de kommit fram inom fem minuter efter ankomsttiden enligt tidtabellen, (RT + 5min) eller 95 procent punktlighet enligt Trafikverkets fastslagna måttal. Punktligheten har under 2020 varit 92 procent (RT +5 min, ack 2020). Motsvarande siffra för 2019 var 90 procent. Att tågen inte är punktliga kan bland annat bero på infrastrukturfel, banarbete, dålig kanalpunktighet av andra järnvägsföretag. Andra orsaker kan vara fordonsfel under färd eller att det har blivit stopp på sträckan och resenärerna har fått resa vidare med ett annat tåg eller med buss. Vid beräkning av merförseningar som inte är orsakade av operatören har Norrtågstrafiken en punktlighet på 98,4 procent (operatörsberoende punktlighet).

Regulariteten har under 2020 varit 89 procent, det vill säga de avgångar som nått sin slutdestination med tåg. Banarbeten, urspårningar av godståg/arbetsfordon, andra fordonsrelaterade problem och andra olyckor/tillbud är de främsta orsakerna till del- och/eller helinställda avgångar. Andelen delinställda avgångar överstiger helinställda avgångar. Den operatörsberoende regulariteten har under samma period varit 97,4 procent.

Fordon

Norrtåg tillhandahåller och hyr genom sina ägare fordon. Norrtåg hyr i sin tur ut fordonen till operatören genom ett operationellt underhyresavtal där operatören påtar sig ansvaret för fordonen under hyresperioden. Norrtågs trafik utförs med:

- Tolv eldrivna motorvagnar av typen X62 Coradia Nordic
- Sex eldrivna motorvagnar X52 Regina
- Tre eldrivna motorvagnar X11
- Ett dieseltåg av typen Y31 Itino, trafikerar sträckan Lycksele–Umeå

Utökad fordonsflotta för att klara utökad trafik och ökad robusthet

I juni 2020 togs det sista av de tre tillkommande X52 Regina emot, som Norrtåg tidigare beslutat att utöka fordonsflottan med. Utökningen var avgörande för att kunna möta önskemålen om utökad trafik, samtidigt som bolaget kunde utöka antalet reservfordon. En annan viktig faktor var att fordonen var av samma typ som redan fanns i flottan, för att underlätta fordonskompetens, underhåll och tillgång på reservdelar. Nu återstår att installera bistro ombord och att måla om fordonen till Norrtågs färger. Bistro och dekalering är planerat att ske i samband då att alla Reginor genomgår upprustning av hela interiören och tekniska förbättringar. Upprustningen är viktig för att bibehålla en hög komfort för resenärerna och säkerställa fordonets ekonomiska livslängd. Under året har tekniska förbättringar skett på Coradia X62 i form av skydd på taken för att minska skador på elektronik framförallt under vintertid. Planering för upprustning av fordonstypen Coradia X62 är genomförd under hösten och är planerat med start 2022.

En ny generation av signalsystemet ERTMS är en utmaning för Norrtåg

Det nya signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett EU-gemensamt signalsystem. Det är Trafikverket som ansvarar för införandet i Sverige. Botniabanan, Ådalsbanan och Haparandabanan är idag pilotbanor där nya versioner av systemet kan testas innan det implementeras på ytterligare banor. Det innebär att fordon som ska användas för Norrtågstrafiken inte bara är några av de få fordon i Sverige som behöver ERTMS-utrustas, utan även att utrustningen ombord på tågen ska uppgraderas i takt med nya tester av signalsystemet längs banorna. Det innebär bland annat att fordonen är borta ur trafik under längre perioder för ominstallationer och redan installerad ERTMS-utrustning behöver skrivas av i förtid.

Projektet för uppgradering av ERTMS har drabbats av stora förseningar hos leverantören Bombardier, vilket betyder att typgodkännande från Transportstyrelsen för respektive fordonstyp också är försenat. Nu beräknas detta projekt vara klart tidigast under april månad 2021. Trafikverket har i slutet av året gjort en fördjupad analys inför den fortsatta utrullningen av ERTMS i Sverige och har förskjutit hela utrullningsplanen i tid. För Norrtåg innebär samtliga förseningar i uppgraderingsprojektet följd effekter för annat större underhåll som ska göras på fordonen, vilket i sin tur kan ge konsekvenser för trafik och därmed ökade kostnader.

Verksamhetsområde Varumärke

Hur varumärket Norrtåg uppfattas av allmänheten, potentiella och befintliga resenärer, media samt beslutsfattare har en direkt påverkan på möjligheten att uppfylla verksamhetens mål, vision och affärsidé. Norrtåg AB är ytterst ansvarig för varumärket Norrtåg och ska därför leda arbetet med att utveckla varumärket över tid. Målen för området är en kännedom om varumärket bland allmänheten på 60 procent

och andel positivt inställda till varumärket 60 procent. Under 2020 har ingen varumärkesmätning genomförts.

Bolaget har under året påbörjat ett strategiskt varumärkesarbete för att höja kunskapsnivån om Norrtågstrafiken. Det första handlar om bolagets position, ”jag skapar tillgänglighet”, som beskriver bolagets roll och det värde Norrtåg skapar i de fyra nordligaste regionerna.

Bolaget ansvarar för samordningen av samarbetet Botniska korridoren. Samarbetet samlar de sju nordligaste regionerna i Sverige, samt norska och finska motsvarigheter, för att gemensamt utveckla vårt transportsystem. Samarbetet tar fram gemensamma utredningar om möjligheter och behov av utvecklad infrastruktur och agerar som en samlad röst på nationell och EU-nivå.

Norrtåg AB har under 2020 främst engagerat sig för elektrifiering av kopplingen till Finland via Haparanda–Torneå, dubbelspåret på Nya Ostkustbanan från Västeråsby till Gävle och Norrbottenbanan till Luleå i olika projekt och samarbeten. Samtidigt har arbetet påbörjats av elektrifireingen av Meråkerbanan, vilket kommer att innebära stora förbättringar i vår koppling mot Trondheim.

Verksamhetsområde Ekonomi och Styrning

Strategisk styrning är en förutsättning för att uppnå god kvalitet och effektivt resursutnyttjande. Upphandling och inköp är en del i den strategiska styrningen. Att kontinuerligt följa upp trafiken, avtalsbevakning och omvärldsanalys är en bra grund för att uppnå en god strategisk styrning.

Under året har diskussionen fortsatt med Trafikverket beträffande den statliga delen av finansieringen för kommande avtalsperiod. Trafikverket har presenterat ett första utkast till finansiering och under första kvartalet 2021 kommer beslut att fattas. Avtalet gäller från 2021-08-01 och två år framåt + optioner.

En förhandling med Vy Tåg AB har under året förts utifrån pandemins effekter på resande och resultat. Vy Tåg AB har för år 2020 kompenserats med Trafikverkets ersättning för förlorade intäkter till kollektivtrafiken, vilket uppgår till 29 msek. Då pandemin inte är över, så är parterna överens om att fortsätta dialogen under 2021.

Norrtåg ställer sig positiva till att delta i Trafikverkets pilotprojekt och utrullningen av den nya generationen av ERTMS men anser att ett regionalt tågbolag i norr inte själv ska bära merkostnaderna för detta. Bolaget menar att det är att anse som ett av Trafikverket beslutade pilotprojekt och därmed bör detta betraktas som en del av Trafikverkets projektkostnader. Diskussionerna med Trafikverket har pågått under en längre tid och kommer att fortsätta under år 2021.

Ekonomisk rapport

Summa intäkter uppgår till 354 490 kkr, den statliga finansieringen för trafik uppgår till 64 254 kkr och den regionala finansieringen för trafik uppgår till 154 200 kkr, vilket är 9 690 kkr lägre än inbetalt av ägarna och har i årsbokslutet bokförts som skuld till ägarna.

| Ekonomiskt sammandrag | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 |
|-----------------------------------|---------|---------|----------|---------|
| Omsättning exkl. driftsbidrag | 200 290 | 169 997 | 170 894 | 178 610 |
| Resultat efter finansiella poster | 5 | 16 | 15 | 10 |
| Likviditet % | 111,7 % | 115,5 % | 109,45 % | 113,1 % |
| Soliditet % | 1,67 | 1,71 | 1,06 % | 1,39 % |

| Förändring av eget kapital | 2020 | 2019 |
|--|--------------|--------------|
| Bundet eget kapital | | |
| Aktiekapital | 2 000 | 2 000 |
| Enligt balansräkning innevarande år | 2 000 | 2 000 |
| Fritt eget kapital | | |
| 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 |
| i ny räkning balanseras | 0 kr |

NORRTÅG AB

RESULTATRÄKNING FÖR TIDEN 2020-01-01—2020-12-31 (KKR)

| RÖRELSENS INTÄKTER | Not 1 | 2020 | 2019 |
|---|--------|------------------|-----------------|
| Nettoomsättning | Not 2 | 132 973 | 106 683 |
| Övriga rörelseintäkter | Not 3 | 67 309 | 63 314 |
| Driftsbidrag från ägare | Not 4 | 154 209 | 138 668 |
| SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER | | 354 490 | 308 665 |
| RÖRELSENS KOSTNADER | | | |
| Direkta trafik kostnader | Not 5 | -342 641 | -297 378 |
| Övriga externa kostnader | Not 6 | - 4 424 | - 4 383 |
| Personalkostnader | Not 7 | - 6 923 | - 6 404 |
| Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar | Not 8 | - 582 | - 516 |
| SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER | | - 354 570 | -308 681 |
| RÖRELSERESULTAT | | -79 | -16 |
| Resultat från finansiella poster | | | |
| Ränteintäkter och liknande resultatposter | Not 9 | 85 | 32 |
| Räntekostnader och liknande resultatposter | | - | - |
| Summa resultat från finansiella poster | | 85 | 32 |
| Resultat efter finansiella poster | | 5 | 16 |
| Skatt på årets resultat | Not 10 | -5 | -16 |
| ÅRETS RESULTAT | | 0 | 0 |

NORRTÅG AB
BALANSRÄKNING PER 2020-12-31 (KKR)

| TILLGÅNGAR | Not 1 | 2020 | 2019 |
|--|--------|----------------|----------------|
| ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR | | | |
| Materiella anläggningstillgångar | | | |
| Inventarier, verktyg och installationer | Not 8 | 5 992 | 3 182 |
| Finansiella anläggningstillgångar | | | |
| Aktier och andelar | Not 11 | 60 | 60 |
| SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR | | 6 052 | 3 242 |
| OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR | | | |
| Kortfristiga fordringar | | | |
| Kundfordringar | | 5 003 | 1 318 |
| Övrig kortfristiga fordringar | | 3 448 | 5 686 |
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | Not 12 | 8 974 | 3 791 |
| Summa Kortfristiga fordringar | | 17 425 | 10 795 |
| Kassa och bank | | 95 998 | 102 753 |
| SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR | | 113 423 | 113 548 |
| SUMMA TILLGÅNGAR | | 119 475 | 116 790 |

NORRTÅG AB

| SKULDER OCH EGET KAPITAL | | 2020 | 2019 |
|--|--------|----------------|----------------|
| EGET KAPITAL | Not 13 | | |
| Bundet eget kapital | | | |
| Aktiekapital | | 2 000 | 2 000 |
| Fritt eget kapital | Not 14 | | |
| Balanserat resultat | | 0 | 0 |
| Årets resultat | | 0 | 0 |
| SUMMA EGET KAPITAL | | 2 000 | 2 000 |
| Avsättningar | | | |
| Övriga avsättningar | Not 15 | 16 000 | 16 481 |
| Summa avsättningar | | 16 000 | 16 481 |
| KORTFRISTIGA SKULDER | | | |
| Leverantörsskulder | | 13 745 | 6 239 |
| Skatteskuld | Not 10 | 37 | 6 |
| Skuld aktieägare | Not 16 | 45 183 | 41 217 |
| Övriga kortfristiga skulder | | 248 | 253 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | Not 17 | 42 262 | 50 593 |
| SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER | | 101 475 | 98 308 |
| SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL | | 119 475 | 116 790 |

Norrtåg AB
Org nr 556758-3496

KASSAFLÖDESANALYSER

| Kassaflödesanalyser (KKR) | Not | 2020-01-01 2020-12-31 | 2019-01-01 2019-12-31 |
|---|-----|--------------------------|--------------------------|
| Den löpande verksamheten | | | |
| Rörelseresultat | | -79 | -16 |
| <i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i> | | | |
| Avskrivningar | | 582 | 516 |
| Årets skattekostnad | | -5 | -16 |
| Realisationsvinst vid försäljning av inventarier | | 497 | 484 |
| Erhållen ränta | | 85 | 32 |
| Erlagd ränta | | | |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital | | 582 | 516 |
| <i>Förändring av rörelsekapital</i> | | | |
| Minskning av avsättningar | | -481 | -1 245 |
| Ökning/Minskning av fordringar | | -6 630 | 47 232 |
| Ökning/Minskning av leverantörsskulder | | 7 507 | -34 772 |
| Ökning/Minskning av övriga korta skulder | | -4 340 | -36 619 |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten | | -3 362 | -24 889 |
| Investeringsverksamhet | | | |
| Förvärv av materiella anläggningstillgångar | | -3 518 | -67 |
| Försäljning av inventarier | | 126 | |
| Kassaflöde från investeringsverksamheten | | -3 392 | -67 |
| Finansieringsverksamhet | | | |
| Kassaflöde från finansieringsverksamheten | | 0 | 0 |
| Ökning/Minskning av likvida medel | | -6 754 | -24 956 |
| Likvidamedel vid årets början | | 102 753 | 127 708 |
| Likvidamedel vid årets slut | | 95 998 | 102 753 |

NOTER TILL RESULT- OCH BALANSRÄKNING

Not 1 Redovisnings och värderingsprinciper

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 |
| Arbetsfordon | Tio år |
| Förbättringar annan fastighet | Tio år |
| Förbättringar på fordon | 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 och intäktsredovisning

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. Statlig medfinansiering av rörelsen har redovisats som övriga rörelseintäkter. Regional medfinansiering av rörelsen har redovisat som driftsbidrag från ägarna. Nettoomsättning avser intäkter hänförliga till trafikavtal och har motsvarande trafikkostnader.

Inkomstskatter

Aktuella skatter värderas utifrån de skattesatser och skatteregler som gäller på balansdagen. Uppskjutna skatter värderas utifrån de skattesatser och skatteregler som är beslutade före balansdagen.

Avsättningar

En avsättning redovisas i balansräkningen när en legal eller informell förpliktelse uppstår som en följd av en inträffad händelse och det är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer krävas för att reglera åtagandet och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras

Kassaflödesanalys

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

Not 2 Nettoomsättning

| | 2020 | 2019 |
|---|----------------|----------------|
| Tåghyror | 117 761 | 87 881 |
| Ersättning för resande med RKTM färdbevis | 11 195 | 15 969 |
| Projektintäkter Botniska korridoren | 3 225 | 1 532 |
| Ersättning för reservfordon | <u>792</u> | <u>1 302</u> |
| Summa nettoomsättning | 132 973 | 108 832 |

Operatören är underhyrestagare av fordon, Hyresavtalen är kopplat till trafikavtalets längd.

| Fordonstyp | Antal | Hyresavtalets utgång |
|-------------|-------|----------------------|
| X52 Regina | 6 | 2025-12-13 |
| X62 Coradia | 12 | 2025-12-13 |
| X11 | 3 | 2025-12-13 |
| Y31 Itino | 1 | 2025-12-13 |

De framtida hyresintäkterna fördelar sig enligt följande

| | Framtida hyresbelopp |
|-----------|----------------------|
| 2021 | 120 000 |
| 2021-2024 | 359 999 |

Not 3 Övriga rörelseintäkter

| | | |
|--------------------------------------|---------------|---------------|
| Medfinansiering Trafikverket | 63 254 | 63 307 |
| Övriga ersättningar och bidrag | 125 | 7 |
| Vinst avyttring fekaliebil | 24 | - |
| Vidarefakturerering underhåll fordon | 3 892 | - |
| Försäkringsersättning | <u>13</u> | <u>4</u> |
| Summa övriga rörelseintäkter | 67 309 | 62 062 |

Not 4 Driftsbidrag

| | | |
|---|----------------|----------------|
| Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland | 58 238 | 47 858 |
| Region Jämtland Härjedalen | 28 256 | 24 428 |
| Länstrafiken i Västerbotten AB | 48 628 | 41 686 |
| Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten | <u>28 776</u> | <u>24 977</u> |
| Summa utfakturerat driftbidrag | 163 898 | 138 949 |
| Avräkningsskuld | <u>- 9 690</u> | <u>- 281</u> |
| Summa intäktsförda driftsbidrag | 154 200 | 138 668 |

Not 5 Direkta trafik kostnader

| | 2020 | 2019 |
|----------------------------------|---------|---------|
| Trafikkostnad | 195 989 | 170 910 |
| El och banavgifter resandetrafik | 22 489 | 15 169 |

| | | |
|-----------------------------|----------------|----------------|
| Verkstad och underhåll | 10 089 | 9 732 |
| Fordonshyror | <u>114 073</u> | <u>101 566</u> |
| Summa trafik kostnad | 342 641 | 297 377 |

Fordon hyrs av AB Transitio via bolagets ägare. Hyreskostnaden är enligt gällande hyresavtal.

| Fordonstyp | Antal | Hyresavtalets utgång |
|-------------------|--------------|-----------------------------|
| X52 Regina | 6 | 2025-12-13 |
| X62 Coradia | 12 | 2025-12-05 |
| X11 | 3 | 2025-12-31 |
| Y31 Itino | 1 | 2025-06-30 |

| | |
|---|-----------------------------|
| De framtida hyreskostnaderna fördelar sig enligt följande | Framtida hyresbelopp |
| 2021 | 120 000 |
| 2022-2024 | 359 999 |

Not 6 Övriga externa kostnader

Ersättning till revisorer

| | | |
|------------------|------------|------------|
| Revisionsuppdrag | 175 | 124 |
| Övriga uppdrag | <u>12</u> | <u>153</u> |
| Summa | 187 | 277 |

| | | |
|---------------------------|------------|------------|
| Hyreskostnad lokal | 229 | 235 |
|---------------------------|------------|------------|

| Framtida hyresbelopp | Antal | Hyresavtalets utgång | Framtida hyresbelopp inom ett år | Framtida hyresbelopp 2022-2024 |
|------------------------|-------|----------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| Lokalhyra Skolgatan 76 | 1 | 2022-01-31 | 229 | 19 |
| Leasing tjänstebil | 1 | 2022-12-27 | 51 | |

Not 7 Personalkostnader

| | |
|-------------------|-------------------------------|
| Fördelning | Medelantalet anställda |
| Män | 3 |
| Kvinnor | <u>3</u> |
| Totalt | 6 |

Löner och ersättningar

| | | |
|---|--------------|--------------|
| Vd och styrelse | 1 630 | 1 739 |
| Övriga anställda | <u>2 665</u> | <u>2 343</u> |
| Summa löner och ersättningar | 4 295 | 4 082 |
| Sociala avgifter enligt lag och avtal | 1 226 | 1 300 |
| Pensionskostnader (varav Vd 570 kkr) | <u>1 263</u> | <u>858</u> |
| Summa sociala avgifter och pensionskostnader | 2 489 | 2 158 |

Avtal för högre befattningshavare

För Vd gäller en ömsesidig uppsägningstid om sex månader samt rätt till avgångsvederlag vid uppsägning från bolagets sida, därutöver är VD berättigad till ett avgångsvederlag som motsvarar sex månadslöner. 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 | 2020 | 2019 |
|--|---------------|---------------|
| Ingående anskaffningsvärde | 4 861 | 4 902 |
| Årets investeringar | 3 518 | 67 |
| Årets utrangering | <u>- 597</u> | <u>- 109</u> |
| Utgående anskaffningsvärde | 7 782 | 4 860 |
| Ingående avskrivningar enligt plan | -1 679 | - 1 271 |
| Årets avskrivningar enligt plan | - 582 | - 516 |
| Värdeminskning årets utrangering | <u>471</u> | <u>109</u> |
| Utgående avskrivningar enligt plan | -1 790 | -1 679 |
| Bokfört värde | 5 992 | 3 181 |
| Not 9 Ränteintäkter och liknande resultatposter | | |
| Ränteintäkter | <u>85</u> | <u>32</u> |
| Summa ränteintäkter | 85 | 32 |
| Not 10 Årets skatt | | |
| Aktuell skatt | -5 | -16 |
| Justerad avseende tidigare år | - 0 | - 0 |
| Summa redovisad skatt | <u>-5</u> | <u>-16</u> |
| Redovisad resultat före skatt | 16 | 15 |
| Skatt på redovisad resultat | -1 | -4 |
| Skatt på redovisad resultat enligt gällande skattesats (21,4%) | -1 | -4 |
| Skatteeffekt av | | |
| Övriga ej avdragsgilla kostnader | - 4 | - 12 |
| Ej skattepliktiga intäkter | <u>0</u> | <u>0</u> |
| Redovisad skatt | -5 | -16 |
| Genomsnittlig effektiv skattesats | 21,4 % | 21,4 % |
| Not 11 Aktier och andelar | | |
| Sveriges Kommunikationer AB, 30 st aktier | 60 | 60 |
| Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | | |
| Övriga poster | 1 120 | 1 110 |
| Förutbetalda ersättningar för RKTM färdbevis | 487 | 1 451 |
| Upplupna intäkter Botniska Korridoren | 1 209 | 1 230 |
| Förutbetalda hyreskostnader | <u>6 157</u> | |
| Summa förutbetalda kostnader | 8 974 | 3 791 |

Not 13 Aktiekapital, 2000 aktier, kvotvärde 1 000 kr **2020** **2019**

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> |
| Summa | 2 000 | 2 000 |

Not 14 Förändring av eget kapital

| | | |
|-------------------------------------|--------------|--------------|
| Bundet eget kapital | | |
| Aktiekapital | <u>2 000</u> | <u>2 000</u> |
| Enligt balansräkning innevarande år | 2 000 | 2 000 |

| | | |
|--|----------|----------|
| Fritt eget kapital | | |
| Enligt balansräkning fg år | 0 | 0 |
| Årets resultat | <u>0</u> | <u>0</u> |
| Enligt balansräkning innevarande år | 0 | 0 |

Not 15 Avsättning för underhåll

| | | |
|--|---------------|----------------|
| Ingående balans | 16 481 | 17 727 |
| Årets kostnader för långsiktigt förebyggande underhåll | <u>- 481</u> | <u>- 1 245</u> |
| Utgående balans | 16 000 | 16 481 |

Vid mottagande av fordonsleveransen av 12 Coradia X62 under åren 2011–2012 uppkom ett flertal brister i fordonsleveransen. Utifrån de villkor som fanns i den kommersiella avtalen mellan fordonstillverkaren Alstom och AB Transitio, gjordes ett innehållande av betalning vilket påverkade hyresnivån för Norrtåg. Då antal systematiska fel var många gjorde bolaget en avsättning av hyressänkning för framtida underhåll då utgången av förhandlingarna var mycket osäkra.

Utifrån faktiska siffror på underhållskostnader per år har bolaget gjort en avsättning för framtida underhållskostnader.

Not 16 Specifikation av skuld till ägarna

| Region | Ing balans | Trafikkostnad 2020 | Under året betalt driftsanslag | Återbet av skuld | Hyres-justering | Utg balans |
|---|----------------|--------------------|--------------------------------|------------------|-----------------|----------------|
| Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland | -10 916 | 56 665 | -58 238 | | -624 | -13 114 |
| Region Jämtland Härjedalen | -473 | 25 809 | -28 256 | | 99 | -2 822 |
| Länstrafiken i Västerbotten AB | -18 379 | 45 452 | -48 628 | | 775 | -20 780 |
| Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten | -11 448 | 26 283 | -28 776 | 5 724 | -250 | -8 467 |
| | -41 217 | 154 209 | -163 898 | 5 724 | | -45 183 |
| Summa skuld aktieägare | -41 217 | | | | | -45 183 |

| Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 2020 | 2019 |
|--|---------------|---------------|
| Semesterlöneskuld | 335 | 303 |
| Sociala avgifter, lagstadgande | 105 | 95 |
| Trafikkostnader | 31 426 | 33 736 |
| Löpande upplupna kostnader | 285 | 927 |
| Upplupna hyreskostnader | 820 | 0 |
| Förutbetald statlig medfinansiering | <u>9 191</u> | <u>15 532</u> |
| Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkt | 42 262 | 50 593 |

Not 18 Eventualförpliktelser

| | | |
|---|---------|---------|
| Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti fram till och med år 2036 avseende den av INAB, Umeå kommun, uppförda tågverkstaden i Umeå. | 229 063 | 171 000 |
|---|---------|---------|

Umeå den / 2021

Elvy Söderström, ordförande

Nils Olov Lindfors

Jonny Lundin

Anton Hammar

Karin Ekblom

Stig Lennart Karlsson

Anders Öberg

Thommy Bäckström

Maria Högländer
Vd

Vår revisionsberättelse har lämnats 2021-

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Peter Söderman

Håkan Jonsson

Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Auktoriserad revisor

Deltagare

ÖHRLINGS PRICEWATERHOUSECOOPERS AB 556029-6740 Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2021-03-03 15:39:02 UTC

Namn returnerat från Svenskt BankID: Håkan Andreas Jonsson

Datum

Håkan Jonsson
Auktoriserad revisor
haakan.jonsson@pwc.com
19731211-8511

Leveranskanal: E-post

ÖHRLINGS PRICEWATERHOUSECOOPERS AB 556029-6740 Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2021-03-03 18:43:36 UTC

Namn returnerat från Svenskt BankID: PETER SÖDERMAN

Datum

Peter Söderman
peter.soderman@pwc.com
19641222-1936

Leveranskanal: E-post

NORRTÅG AB 556758-3496 Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2021-03-02 12:25:27 UTC

Namn returnerat från Svenskt BankID: STIG LENNART KARLSSON

Datum

Stig-Lennart Karlsson
stig-lennart.karlsson@lycksele.se
19590922-8537

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID

2021-03-03 08:49:31 UTC

Namn returnerat från Svenskt BankID: Thommy Hans Gustaf
Bäckström

Datum

Thommy Bäckström
thommy.backstrom@gmail.com
19530209-8990

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID

2021-03-02 13:20:36 UTC

Namn returnerat från Svenskt BankID: ANDERS ÖBERG

Datum

Anders Öberg
anders.oberg@norrbotten.se
19640629-8999

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID

Namn returnerat från Svenskt BankID: Nils-Olov Lindfors

Nils-Olov Lindfors
nils-olov.lindfors@norrbotten.se
19490626-8935

2021-03-02 13:40:34 UTC

Datum

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID

Namn returnerat från Svenskt BankID: ELVY SÖDERSTRÖM

Elvy Söderström
Ordförande
elvy.soderstrom@ornskoldsvik.se
+46705588157
19531011-7881

2021-03-02 12:23:42 UTC

Datum

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID

Namn returnerat från Svenskt BankID: Nils Jonny Lundin

Jonny Lundin
jonny.lundin@rvn.se
19710329-7839

2021-03-02 12:29:02 UTC

Datum

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID

Namn returnerat från Svenskt BankID: Karin Margareta Ekblom

Karin Ekblom
karin.ekblom@regionjh.se
19520925-7863

2021-03-02 14:12:30 UTC

Datum

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID

Namn returnerat från Svenskt BankID: ANTON HAMMAR

Anton Hammar
anton.hammar@socialdemokraterna.se
19920504-1750

2021-03-03 09:22:00 UTC

Datum

Leveranskanal: E-post

Signerat med Svenskt BankID

Namn returnerat från Svenskt BankID: Ingrid Maria Högländer

Maria Högländer
maria.hoglander@norrtag.se
19601205-8522

2021-03-02 14:25:43 UTC

Datum

Leveranskanal: E-post



Årsredovisning 2020-12-31

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

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

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

Förvaltningsberättelse

1. Inledning

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

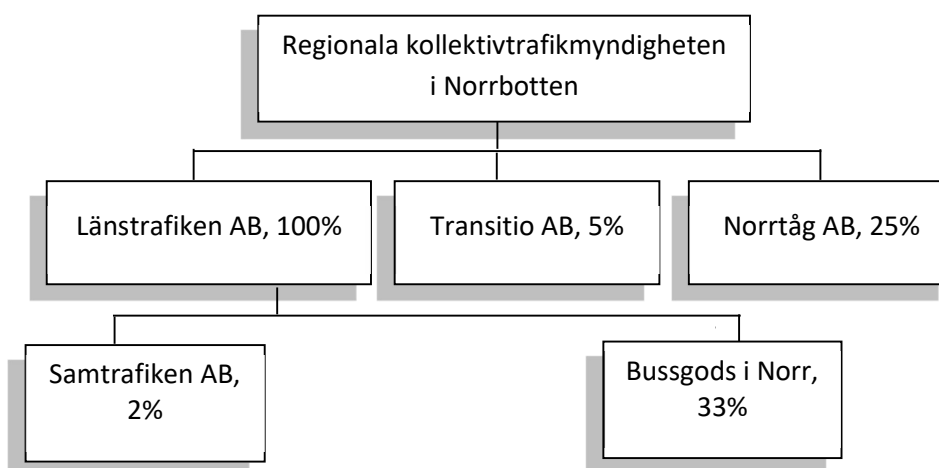
Den Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) bildades den 1 januari 2012 under organisationsformen kommunalförbund. Medlemmar i förbundet är kommunerna Arjeplog, Arvidsjaur, Boden, Gällivare, Haparanda, Jokkmokk, Kalix, Kiruna, Luleå, Pajala, Piteå, Älvsbyn, Övertorneå och Övertorneå samt Region Norrbotten.

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

2. Den kommunala koncernen

a. Koncern och organisation

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten utgör en koncern med följande organisationsstruktur



b. Direktion

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

Ordinarie från Region Norrbotten

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

Ordinarie från kommun

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

c. Arbetsutskott (AU)

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

Ordinarie från Region Norrbotten

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

Ordinarie från kommun

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

d. Ägarandelar

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

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

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

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

3. Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

a. Ändamål och Uppdrag

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

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

b. Miljömålet

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

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

Fossila bränslen

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

Förnybara drivmedel

De vanligaste förnybara drivmedlen är:

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

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

Alternativa drivmedel

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

Org.nr 222000-2949

Andel fordonskilometer som drivs med förnybara bränslen

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

Andel fordonskilometer med förnybart bränsle.

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

Fordonens utsläpp (emissioner) totalt

Värdena är hämtade från databasen FRIDA.

Fordonens utsläpp (emissioner) totalt.

Koldioxid CO₂

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

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

c. Allmän trafikplikt

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

Kiruna kommun:

Busslinje 91, 505 och 506.

Jokkmokk:

Busslinje 43, 47 och 94.

Pajala:

Busslinje 524.

d. Kommersiell kollektivtrafik

Kommersiella aktörer har i och med inträdet av lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1056) möjlighet att inom den så kallade 21-dagars regeln anmäla till den regionala kollektivtrafikmyndigheten att man avser att starta upp kollektivtrafik som inte omfattas av beslut om allmän trafikplikt. Under verksamhetsåret 2020 har Hörvalls Trafik bedrivit kollektivtrafik Kiruna – Nikkaluokta under perioden 2020-03-01—2020-09-30 samt ansökt om trafikplikt för perioden 2021-03-05 – 2021-04-25.

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

4. Styrning och uppföljning av den kommunala verksamheten

a. Sammanställd redovisning koncernföretag

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

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

b. Länstrafiken i Norrbotten AB

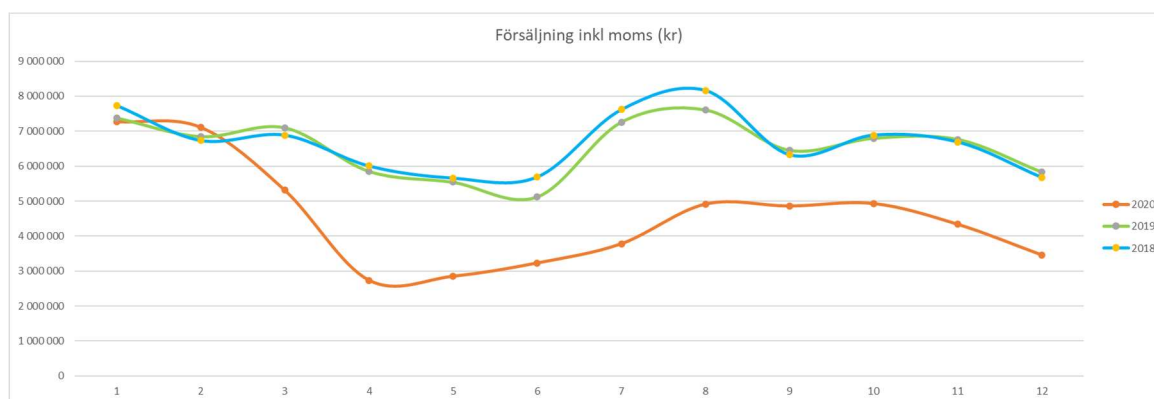
Finansieringsmodellen för Länstrafiken i Norrbotten innebär att det årliga underskottet per linje inklusive en andel av Länstrafikens gemensamma kostnader ska täckas av den som är politiskt och ekonomiskt ansvarig för linjen. Det får till följd att det redovisade resultatet för bolaget i budget och resultat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

Intäkter bestående av följande större poster;

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

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

Tabell med biljettförsäljning inkl moms per månad 2020-2018



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rörelsens kostnader bestående av följande större poster;

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

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

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

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

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

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

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

Övriga poster som påverkat budgetavvikelsen totalt;

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

Org.nr 222000-2949

c. Trafikekonomi Länstrafiken Norrbotten AB

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

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

Kommentarer till större avvikelser - Trafikekonomi Länstrafiken i Norrbotten AB

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

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

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

d. Kollektivtrafikmyndighetens resultat

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

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

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

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

Driftbidrag från medlemmarna RKM

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

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

Övrig ekonomisk redovisning, se resultat- och balansräkning.

e. Internkontrollplan

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

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

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

5. God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning koncernen

Sammanfattning

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

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

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

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

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

a. Kollektivtrafikmyndighetens mål

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

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

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

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

Tillgänglighetsmålet

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

Målet följs upp genom att mäta:

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

Nöjdhet allmänhet och kund

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Andel tillgänglighetsanpassade fordon

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

Andelen fordon som är tillgänglighetsanpassade.

| År | Länstrafiken i Norrbotten | Boden | Gällivare | Haparanda | Kalix | Kiruna | Luleå (LLT) | Piteå |
|------|---------------------------|-------|-----------|-----------|-------|--------|-------------|-------|
| 2017 | 32,6 %* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 93 % | 0 |
| 2018 | 32,6 %* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 93 % | 0 |
| 2019 | 33,1 %* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 93 % | 0 |
| 2020 | 33,1 %* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 94,7 % | 0 |

**Anmärkning: Enligt definitionen är ett tillgänglighetsanpassat fordon utrustat med ramp/lift, rullstolsplats och audiovisuellt utrop. 97 % av fordonen i Länstrafikens linjenät har ramp/lift. 92 % har rullstolsplats. 33,1 % av fordonen har audiovisuellt utrop.*

Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser

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

Attraktivitetsmålet

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

Attraktivitetsmålet ska årligen följas upp genom:

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

Nöjdhet allmänhet och kund

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

Org.nr 222000-2949

Antal påstigande (exklusive årskort)

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

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

Antal påstigande totalt per år (inklusive skolkort).

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

*** Ingen validering av biljetter i Kiruna sedan Corona

**Siffror från LLT (inklusive skolkort)

*Siffror från Norrtåg

Kollektivtrafikens marknadsandel (av det motoriserade resandet)

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

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

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

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

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

Effektivitetsmålet

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

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

Intäktsutveckling

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

Den pågående pandemin har påverkat intäkterna rejält negativt för 2020.

Intäktsutveckling, tkr.

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

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

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

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

Tillgänglig statistik saknas för delar av lokaltrafiken vid rapporteringstillfället.

Kostnadstäckningsgrad: totalt och per linje och/eller stråk

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

Org.nr 222000-2949

Kostnadstäckningsgrad, totalt i länet.

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

* Siffror från Länstrafiken

**Siffror från LLT

Tillgänglig statistik saknas för delar av lokaltrafiken vid rapporteringstillfället.

Nettokostnad per personkilometer

Nedan visar nettokostnad per personkilometer.

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

Nettokostnad per personkilometer.

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

*Siffror från Länstrafiken

**Siffror från LLT

Tillgänglig statistik saknas för delar av lokaltrafiken vid rapporteringstillfället.

Verksamhetsmässiga och finansiella mål - Länstrafiken i Norrbotten AB

Verksamhetens mål

Målsättningarna med den regionala kollektivtrafiken är att inom angivna ekonomiska ramar arbeta för att nå de mål som är uppställda i Regionalt Trafikförsörjningsprogram Norrbottens län 2018-2030. Länstrafiken i Norrbotten AB är således en väsentlig del av den regionala kollektivtrafiken. I stor utsträckning saknas mätbara mål för 2020 vilket åtgärdats i bolagets verksamhetsplan 2021 och framåt. De mål som kommenteras är således hämtat ur det Regionala trafikförsörjningsprogrammet.

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

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

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

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

- Bidra till en ökad samordning av samhällsbetalda resor.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Öka antalet resenärer.

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

- Öka kundnöjdheten.

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

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

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

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

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

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

Kommentar: Bolagets ändamål är att med iakttagande av kommunal likställighets-, självkostnads-, och lokaliseringssprincip bidra till tillväxt och utveckling inom Norrbottens län. Detta ändamål fullgörs genom att främja en effektiv trafikförsörjning inom den regionala kollektivtrafiken enligt lagen 2010:1065 om kollektivtrafik, samt samordning av samhällsbetalda resor och av tjänster avseende persontransporter inom lagen 1997:736 om färdtjänst och lagen 1997:735 om riksfärdtjänst för de kommuner som överlåtit sina uppgifter till kommunalförbundet i Norrbotten läns kollektivtrafikmyndighet. Bolaget har genom dialog med medlemmarna i RKM Norrbotten planerat, upphandlat och följt upp den regionala kollektivtrafiken i enlighet med de trafikbeslut som är fattade och utifrån Regionalt Trafikförsörjningsprogram Norrbottens län 2018-2030 som är beslutat 2018-02-27. Beställningscentralen har jobbat med samordning av samhällsbetalda resor och beställningar av färdtjänst och riksfärdtjänst enligt fattade beslut under året. Coronapandemin har påverkat bolagets möjligheter att jobba med tillväxten av kollektivtrafiken, då restriktioner gjort att resandet inom både den allmänna och särskilda kollektivtrafiken varit påverkade sedan mitten av mars och hela verksamhetsåret.

Bedömningen är att bolaget har uppfyllt ändamålet enligt bolagsordningen.

6. Väsentliga personalförhållanden

a. Personal

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

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

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

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

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

b. Lokalisering, kansli och administration

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

c. SAM - Systematiska arbetsmiljöarbetet

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

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

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

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

Arbetet framåt

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

Arbetsmiljöarbete

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

Hälsobild

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

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

Sjukfrånvarotal inom koncernen

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

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

Jämställdhet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. Färdtjänstråd

Under verksamhetsåret 2016 bildade RKM ett färdtjänstråd som representeras av länets olika intresseorganisationer inom färdtjänstområdet, samt tjänstemän från RKM och Länstrafiken. Färdtjänstrådet har som målsättning att träffas två gånger per år för att diskutera och informera om färdtjänsten, samt ta del av information, förslag och idéer från medverkande intresseorganisationer. Med anledning av pandemin har inga möten hållits under 2020, men möten via teams alternativt via telefonmöte planeras att återupptas med uppstart under våren 2021.

10. Samråd

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

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

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

11. Trafikstrategi Luleå regionen

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

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

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

12. Projekt flygbilar

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

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

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

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

13. Förväntad utveckling

a. Tågtrafik

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

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

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

b. Hållplatser

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

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

c. Framtida inriktning

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

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

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

Sammanställda räkenskapers Resultaträkning

Tkr

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

Org.nr 222000-2949

Sammanställda räkenskapers Balansräkning

Tkr

| | Not | 2020-12-31 | 2019-12-31 |
|--|--------|----------------|----------------|
| TILLGÅNGAR | | | |
| Anläggningstillgångar | | | |
| Materiella anläggningstillgångar | | | |
| Byggnader och mark | 9 | 4 321 | 4 551 |
| Inventarier, verktyg och installationer | 11, 12 | 151 181 | 9 055 |
| Utleasat rullande material | 13 | 230 961 | 118 679 |
| | | 386 463 | 132 285 |
| Finansiella anläggningstillgångar | | | |
| Andra långfristiga värdepappersinnehav | 14 | 65 | 45 |
| Andra långfristiga fordringar | | 40 468 | 48 070 |
| | | 40 533 | 48 115 |
| Summa anläggningstillgångar | | 426 996 | 180 400 |
| Omsättningstillgångar | | | |
| Varulager | | 206 | 209 |
| Kortfristiga fordringar | | | |
| Kundfordringar | | 120 571 | 19 867 |
| Aktuella skattefordringar | | 710 | 718 |
| Övriga kortfristiga fordringar | 15 | 17 673 | 20 540 |
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | 16 | 23 918 | 52 274 |
| | | 162 872 | 93 399 |
| Kassa och bank | | 64 820 | 144 058 |
| Summa omsättningstillgångar | | 227 898 | 237 666 |
| SUMMA TILLGÅNGAR | | 654 894 | 418 066 |

Org.nr 222000-2949

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

Sammanställda räkenskapers Kassaflödesanalys

Tkr

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

Org.nr 222000-2949

Myndighetens Resultaträkning

Tkr

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

Org.nr 222000-2949

Myndighetens Balansräkning

Tkr

| | Not | 2020-12-31 | 2019-12-31 |
|--|--------|----------------|---------------|
| TILLGÅNGAR | | | |
| Anläggningstillgångar | | | |
| <i>Materiella anläggningstillgångar</i> | | | |
| Inventarier, verktyg och installationer | 11 | 144 948 | 6 |
| <i>Finansiella anläggningstillgångar</i> | | | |
| Andelar i koncernföretag | 23, 24 | 11 500 | 11 500 |
| Summa anläggningstillgångar | | 156 448 | 11 506 |
| Omsättningstillgångar | | | |
| <i>Kortfristiga fordringar</i> | | | |
| Kundfordringar | | 85 455 | 1 331 |
| Fordringar hos koncernföretag | | 9 604 | 11 958 |
| Aktuella skattefordringar | | 160 | 160 |
| Övriga kortfristiga fordringar | | 138 | 79 |
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | 16 | 533 | 60 |
| | | 95 890 | 13 588 |
| <i>Kassa och bank</i> | | 7 808 | 8 175 |
| Summa omsättningstillgångar | | 103 698 | 21 763 |
| SUMMA TILLGÅNGAR | | 260 146 | 33 269 |

Org.nr 222000-2949

Myndighetens Balansräkning

Tkr

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

Myndighetens Kassaflödesanalys

Tkr

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

Noter

Tkr

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Allmänna upplysningar

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

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

Intäkter

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

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

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

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

Materiella anläggningstillgångar

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

Gränsdragning mellan kostnad och investering

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

Bestämd mängd och fast värde

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

Anskaffningsvärde

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

Avskrivning

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

Avskrivningstider

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

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

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

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

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

Avskrivningsmetod

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

Finansiella anläggningstillgångar

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

Redovisning i och borttagande från balansräkningen

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

Värdering av finansiella tillgångar

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

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

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

beräknas inflyta.

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

Räntebärande finansiella tillgångar värderas till anskaffningsvärde.

Värdering av finansiella skulder

Finansiella skulder värderas till upplupet anskaffningsvärde.

Leasingavtal

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

Finansiella leasingavtal

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

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

Den leasade tillgången skrivs av över leasingperioden.

Operationella leasingavtal

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

Avsättningar

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

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

Ersättningar till anställda

Ersättningar till anställda efter avslutad anställning

Planer för ersättningar efter avslutad anställning klassificeras som avgiftsbestämda

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

Ersättningar vid uppsägning

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

Kassaflödesanalys

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

Sammanställda räkenskaper

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

Eliminering av transaktioner mellan koncernföretag

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

Not 2 Bedömning AB Transitio

Sammanställda räkenskaper

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

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

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

Not 3 Verksamhetens intäkter

Sammanställda räkenskaper

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

Myndigheten

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

Not 4 Verksamhetens kostnader
Sammanställda räkenskaper

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

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

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

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

Myndigheten

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

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

Not 5 Avskrivningar

Sammanställda räkenskaper

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

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

Myndigheten

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

Not 6 Bidrag från medlemmarna mfl

Sammanställda räkenskaper

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

Myndigheten

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

Not 7 Finansiella intäkter

Sammanställda räkenskaper

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

Not 8 Finansiella kostnader

Sammanställda räkenskaper

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

Not 9 Byggnader och mark

Sammanställda räkenskaper

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

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

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

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

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

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

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

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

Myndigheten

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

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

Not 12 Finansiell leasing

Sammanställda räkenskaper

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

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

Förfallotider finansiell leasing

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

Not 13 Utleasat rullande material
Sammanställda räkenskaper

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

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

Not 14 Andra långfristiga värdepappersinnehav
Sammanställda räkenskaper

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

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

Not 15 Övriga kortfristiga fordringar
Sammanställda räkenskaper

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

Not 16 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

Sammanställda räkenskaper

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

Myndigheten

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

Not 17 Eget kapital

Sammanställda räkenskaper

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

Myndigheten

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

Not 18 Övriga avsättningar

Sammanställda räkenskaper

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

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

Not 19 Långfristiga skulder

Sammanställda räkenskaper och myndigheten

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

Not 20 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter
Sammanställda räkenskaper

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

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

Myndigheten

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

Not 21 Räntor och utdelningar
Sammanställda räkenskaper

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

Myndigheten

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

Myndighetens resultat efter finansiella poster innehåller inga finansiella poster.

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

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

Myndigheten

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

Not 23 Andelar i koncernföretag

Myndigheten

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

Not 24 Specifikation andelar i koncernföretag Myndigheten

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

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

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

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

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

Not 25 Ställda säkerheter

Sammanställda räkenskaper

Koncernen har inte några ställda säkerheter.

Myndigheten

Myndigheten har inte några ställda säkerheter.

Not 26 Ansvarsförbindelser

Sammanställda räkenskaper

2020-12-31

2019-12-31

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

Myndigheten

2020-12-31

2019-12-31

Myndigheten har ingen ansvarsförbindelser.

Anpassningsarbete inom kollektivtrafiken till följd av Covid-19 pandemin

**Kommunalförbundet Norrbottens läns
kollektivtrafikmyndighet**

April 2021

Bo Rehnberg, certifierad kommunal revisor

Susanna Huber, revisionskonsult



Innehållsförteckning

| | |
|---|-----------|
| Sammanfattning | 2 |
| 1. Inledning | 3 |
| 1.1 Bakgrund | 3 |
| 1.2 Syfte och revisionsfrågor | 3 |
| 1.3 Revisionskriterier | 3 |
| 1.4 Avgränsning | 4 |
| 1.5 Metod | 4 |
| 2. Iakttagelser och bedömningar | 5 |
| 2.1 Analys av kollektivtrafiken utifrån ett ekonomiskt perspektiv | 5 |
| 2.2 Strategi och kostnadsbesparande åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken | 6 |
| 2.3 Bevakning och rekvisering av ekonomiska ersättningar hänförliga till pandemin | 7 |
| 2.4 Förbundsdirektionens styrning och kontroll inom granskade områden | 9 |
| 3. Avslutning | 11 |
| 3.1 Sammanfattande revisionell bedömning | 11 |
| 3.2 Rekommendationer | 11 |

Sammanfattning

På uppdrag av förbundets förtroendevalda revisorer samt lekmannarevisorerna i Länstrafiken i Norrbotten har det genomförts en granskning hur kollektivtrafiken bedriver sitt anpassningsarbete till följd av Covid-19 pandemin. Fokus har riktats mot följande områden:

- Analys av situationen utifrån ett ekonomiskt perspektiv
- Strategier och kostnadsbesparande åtgärder för att anpassa verksamheten
- Rutiner för att bevaka, ansöka och rekvirera ekonomiska ersättningar
- Förbundsdirektionens styrning och kontroll inom granskade områden

Utifrån genomförd granskning görs en sammantagen revisionell bedömning att anpassningsarbetet inom kollektivtrafiken i stort bedrivs på ett ändamålsenligt sätt och med tillräcklig intern kontroll.

Underlag för revisionell bedömning presenteras i avsnitt 2.1-2.4.

För att utveckla granskningsområdet lämnas följande rekommendation:

- Förbundsdirektion och bolagsstyrelse säkerställer att uppdrag om framtagande av kompletterande ekonomiska analyser återrapporteras till uppdragsgivaren. Det bör beaktas såväl i samband med upprättande av mötesdagordning som utformning av mötesprotokoll.

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Förbundets revisorer och lekmannarevisorerna i Länstrafiken i Norrbotten har med hänsyn till risk och väsentlighet bedömt det angeläget att göra en granskning av hur organisationen arbetar för att anpassa kollektivtrafiken under pågående pandemi.

Förbundets verksamhet har under senare år brottats med ekonomiska underskott vilket medfört merkostnader för medlemskommunerna. Under 2020 har verksamheten därutöver påverkats av den pågående coronapandemin som bland annat inneburit stora intäktsbortfall inom kollektivtrafiken.

Ett av förbundets och bolagets huvuduppdrag är att se till att dess förvaltning sköts på ett rationellt och ekonomiskt sätt. Bristande styrning och kontroll inom området kan riskera att verksamheten varken når fastställda mål eller i övrigt bedrivs på avsett sätt.

Revisionsobjektet i denna granskning är dels förbundsdirektionen i sin roll som förbundsstyrelse dels aktiebolaget Länstrafiken i Norrbotten.

1.2 Syfte och revisionsfrågor

Revisorernas uppdrag regleras i kommunallagen kapitel 9 och 12 samt aktiebolagslagen kapitel 10. Syftet med granskningen är att pröva om anpassningsarbetet inom kollektivtrafiken bedrivs på ett ändamålsenligt sätt och med tillräcklig intern kontroll.

Följande revisionsfrågor ska besvaras:

1. Har det i tillräcklig utsträckning gjorts ekonomiska analyser utifrån förändrade förutsättningar som ägt rum under 2020?
2. Har det i rimlig grad antagits strategier och beslutats om kostnadsbesparande åtgärder för att anpassa verksamheten?
3. Finns tillförlitliga rutiner för att bevaka och rekvirera ekonomiska ersättningar som finns tillgängliga till följd av pandemin?
4. Har förbundsdirektionen utövat en tillräcklig styrning och kontroll inom granskade områden?

1.3 Revisionskriterier

Följande revisionskriterier används i granskningen:

- Kommunallagen 6:1, 6:6, 6:11, 6:13, 9:11
- Aktiebolagslagen 8:4
- Interna styrdokument, främst förbundsordning och reglemente
- I övrigt se avsnitt ”syfte och revisionsfrågor”

1.4 Avgränsning

Granskningen avgränsas till kollektivtrafik där länstrafikbolaget bär ekonomiansvar. I tid avgränsas granskningen i huvudsak till år 2020. I övrigt se avsnitt "syfte och revisionsfrågor".

1.5 Metod

Analys av för granskningen relevant dokumentation samt kompletterande intervjuer med företrädare för förbundsdirektionen och bolagsstyrelsen i Länstrafiken AB, myndighetschef, VD i länstrafikbolaget samt ekonomichef. I övrigt se avsnitt "syfte och revisionsfrågor".

Revisionell bedömning av respektive revisionsfråga sker utifrån en tregradig skala: ja/uppfyllt (grön); delvis uppfyllt (gul); nej/ej uppfyllt (röd).

2. Iakttagelser och bedömningar

2.1 Analys av kollektivtrafiken utifrån ett ekonomiskt perspektiv

Iakttagelser

Att ha väl fungerande rutiner för att utföra analyser inom förbund och bolag är av stor vikt som grund för styrning och beslutsfattande. Analys handlar om att försöka förstå vad som orsakar och påverkar resultat och måluppfyllelse och varför något ser ut som det gör. Analysen kan sedan ligga till grund för beslutsfattande.

I förbundsdirektionens uppdrag ingår att leda, samordna och utöva uppsikt över de frågor som kan inverka på förbundets utveckling och ekonomiska ställning. Direktionen har även i sin roll som förbundsstyrelse ansvar för att handha den ekonomiska förvaltningen. Bolagsstyrelsen i Länstrafiken ska, enligt aktiebolagslagen, fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation.

Under 2020 har förutsättningarna att bedriva kollektivtrafik förändrats väsentligt till följd av pågående pandemi.

Granskningen visar att förbundsdirektionen under 2020 informerats om hur förbundets samlade verksamhet har påverkats av coronapandemin. Rapporteringen innehåller i varierande grad ekonomiska analyser. Utifrån rapportering har direktionen fattat följande beslut:

1. Lämnat uppdrag till länstrafikbolaget och dess VD att, inför budget 2021, göra ytterligare analys av framtida kostnadsbesparingar (juni, §27)
2. Lämnat uppdrag till myndighetschef att analysera och informera om prisnivåer inom allmän kollektivtrafik. Återrapportering ska ske vid första direktion mötet 2021. (oktober, §61)
3. Uppdra till myndighetschef att uppdra till VD i Länstrafiken att analysera möjliga åtgärder som förbättrar bolagets resultat under 2021 och därmed minskar behovet av underskottstäckning (december, §77)

Bolagsstyrelsen har under året fortlöpande fått rapportering om pågående pandemi. Även här har lämnats ekonomiska analyser av varierande omfattning. Utifrån rapportering har styrelsen fattat följande beslut:

1. Lämnat uppdrag till VD att göra en analys av kostnadsbesparingar, möjliga åtgärder och dess effekter. Uppdraget ska återrapporteras till styrelsen i september 2020 (maj §40)
2. Lämnat uppdrag till VD att analysera avtal avseende särskild kollektivtrafik (november, §96)
3. Föreslagit direktionen att genomföra en analys av karta för framtida kollektivtrafik (september, §81)

Granskningen kan inte belägga att uppdrag nr 1 återrapporteras till styrelsen i särskilt protokollsärendet. Enligt uppgift har det inom bolaget genomförts en analys i enlighet

med styrelsens beslut. Möjliga kostnadsbesparingar har identifierats både för interna kostnader, såsom personalkostnader, och för externa kostnader, dvs kostnader för trafikvolym.

Företrädare för direktion och styrelse upplever att båda organen erhållit de analyser som begärts, samt att analyserna i allt väsentligt är av god kvalitet. Det uppges att det kan ha förekommit att uppdrag inte återrapporteras i enlighet med politiska beslut, och att detta i så fall förklaras av omprioritering av ärenden i samband med beredning.

Vid intervju framhålls att det genomförts ekonomiska analyser i samband med budgetarbete 2021. Bland annat har det upprättats en känslighetsanalys hur minskat passagerarantal förväntas påverka bolaget. Granskningen kan verifiera att länstrafikens budget 2021-2023 lämnar information om pandemins påverkan på verksamheten.

Bedömning

Ekonomisk analys av förändrade förutsättningar har delvis skett i tillräcklig utsträckning. Bedömningen baseras på följande:

- På verksamhetsnivå kan det verifieras att det genomförts olika typer av analyser hur pandemin påverkar förbund och länstrafikbolag.
- Förbundsdirektionen och bolagsstyrelsen har i varierande grad fått rapportering som innehåller ekonomiska analyser. Direktion och bolagsstyrelsen har även lämnat uppdrag om att ta fram kompletterande analyser. Granskningen har dock svårt att verifiera att genomförda analyser återrapporterats enligt direktiv.

För att utveckla granskningsområdet föreslås att direktion och bolagsstyrelse säkerställer att uppdrag om framtagande av kompletterande ekonomiska analyser tydligt återrapporteras till uppdragsgivaren.

2.2 Strategi och kostnadsbesparande åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken

lakttagelser

Kommunallagen ger uttryck för att kommunal verksamhet ska styras genom mål och planer. Inom kommunal verksamhet ska viktiga beslut fattas av beslutande och verkställande organ, exempelvis förbundsdirektion och bolagsstyrelse.

Granskningen visar att förbundsdirektionen och bolagsstyrelsen vidtagit kostnadsbesparande åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken. Beslut och uppdrag om kostnadsbesparingar har framför allt behandlats av direktion och bolagsstyrelse under perioden maj-oktober 2020. Åtgärderna rör kostnadsbesparingar på kort sikt, exempelvis personalkostnader och inköp. Det har i viss grad även genomförts besparingar avseende trafik kostnader (nattbuss, sommartrafik, upphörande av trafikplikt). Direktionen har i särskilt beslut angivit att det är av vikt att inhämta medlemmarnas synpunkter innan beslut om kostnadsbesparingar på kort och lång sikt.

Under senare delen av 2020 har förbundets och bolagets strategi förändrats gällande hur den samlade verksamheten ska nå en ekonomi i balans. Det främsta skälet är

utformningen av statens stödinsatser för kollektivtrafik. Det tillfälliga stödsystemet ger inga tydliga incitament att arbeta med kostnadsbesparingar inom kollektivtrafiken.

Större planerade besparingar av långsiktig karaktär är en översyn av befintlig kollektivtrafik. Styrelsen i Länstrafiken har i september 2020 gett uttryck för att en ny trafikarta utgör nyckeln till framtida kostnadseffektivitet. I december 2020 har förbundsdirektionen fattat beslut om finansiering av en förstudie om en ny trafikarta för kollektivtrafik.

Det tar lång tid att förändra hur utbud av kollektivtrafik ser ut. Detta är ett arbete som måste genomföras i takt med att avtal för linjetrafik löper ut. Vid intervjuer med företrädare för verksamhet och politiska organ beskrivs att förbundets strategi är att i nuläget ingå 2-årsavtal, istället för 10-årsavtal som varit standard tidigare, och att under dessa två år vinna tid för att ha landat i en strategi för ny linjekarta längre fram. Denna strategi återspeglas, som ovan framgått, både i direktionsens och bolagsstyrelsens protokoll. Vid intervju med företrädare för direktion och styrelse betonas svårigheterna som föreligger med att åstadkomma kostnadsbesparingar på kort sikt.

Av årsredovisning framgår att länstrafikbolaget under 2020 reducerat kostnaderna med 22 miljoner (-5.4 %) jämfört med året innan. Minskningen är framför allt hänförlig till trafikrelaterade kostnader, där linjetrafik utgör den största posten. Myndighetens kostnader har ökat med 2.6 miljoner (+7.6 %) i förhållande till år 2019. Denna kostnadsökning förklaras av ökat driftsbidrag till Norrtåg AB. Övriga kostnadsslag inom myndigheten har varit relativt oförändrade mellan åren.

Bedömning

Vår bedömning är att det i rimlig grad har antagits strategier för att anpassa verksamheten på kort och lång sikt. Vi gör även bedömningen att det i rimlig grad har beslutats om kostnadsbesparande åtgärder. Bedömningen baseras framför allt på följande:

- Organisationen kan i rimlig grad verifiera att det finns en strategi för hur kollektivtrafiken ska nå en förbättrad kostnadseffektivitet. Den kortsiktiga strategin har även anpassats utifrån statens stödinsatser under pågående pandemi.
- Förbundsdirektionen och styrelsen i länstrafikbolaget kan verifiera att de beslutat och lämnat uppdrag om kostnadsbesparande åtgärder inom förbundets verksamhet (myndighet + bolag). Besluten möjliggör besparingar på kort och lång sikt.

2.3 Bevakning och rekvirering av ekonomiska ersättningar hänförliga till pandemin

Iakttagelser

Riksdag och regering har fattat beslut att kommuner och regioner har möjlighet att få ersättning för vissa typer av kostnader till följd av covid-19. Ansökan görs hos bland annat Trafikverket, Skatteverket och Tillväxtverket. Därutöver har riksdagen även beslutat om extra tillskott av generella statsbidrag till kommuner och regioner för perioden 2020-2022.

Granskningen visar att styrelsen i Länstrafiken i maj 2020 lämnat uppdrag till VD att bevaka bolagets möjligheter att rekquirera statliga bidrag. Det kan inte styrkas att förbundsdirektionen under perioden lämnat motsvarande uppdrag till myndighetschef.

Direktionen har i juni informerats om att förbundets samlade verksamhet nyttjar de möjligheter till stöd som staten erbjuder. Granskningen kan belägga att verksamheten erhållit Skatteverkets tillfälliga coronastöd (sänkt arbetsgivaravgift, sjuklönekostnader).

I juli preciserar regeringen formerna för hur det tillfälliga stödet för kollektivtrafik ska utformas. I oktober upprättar myndigheten en ansökan till Trafikverket. Ansökan avser förlorade biljettintäkter för perioden 1 mars-30 juni.

Den 30 november har Trafikverket beslutat om ersättning till regionala kollektivtrafikmyndigheter. Det totala beloppet uppgår till 3 miljarder kronor, varav 27 miljoner tilldelas Norrbotten. Utbetalning sker strax före årsskiftet.

Direktionen har i december fattat beslut om hur återsökta medel från Trafikverket ska fördelas i organisationen. Länstrafikbolaget har fått ersättning för förlorade biljettintäkter på totalt 13.7 miljoner.

I april 2021 har regeringen meddelat att motsvarande stöd till kollektivtrafik kommer att gälla även för 2021. Det samlade stödbeloppet kommer uppgå till 3 miljarder. Stödet förväntas endast delvis kompensera förlorade biljettintäkter. Intäktsminskning för Sveriges samlade kollektivtrafik - till följd av coronapandemin - beräknas uppgå till 7 miljarder kronor för år 2020.

I sammanhanget kan nämnas att verksamheten under året gjort en tilläggsfakturering till medlemmarna. Fakturering har skett för att täcka minskade intäkter inom länstrafikbolaget. Beslut om tilläggsfakturering har fattats av direktionen i oktober. I övrigt noteras att direktionen beslutat att från 2021 överflyttas ansvar för fakturering av finansieringsbidrag till förbundets medlemmar från bolaget till myndigheten.

Av länstrafikens årsredovisning 2020 framgår att finansieringsbidrag från region och kommuner uppgått till 179.8 miljoner kronor, vilket är en minskning med 8.3 miljoner jämfört med 2019.

Bedömning

Vi gör bedömningen att rutin för att bevaka/rekvirera ekonomiska ersättningar som är tillgängliga till följd av pandemin är tillförlitlig. Bedömningen baseras på följande:

- Myndigheten kan verifiera att den rekviderat och erhållit ersättning från Trafikverket och Skatteverket som är hänförlig till pandemin.
- Länstrafikbolaget kan verifiera att den rekviderat och erhållit ersättning från Skatteverket.

2.4 Förbundsdirektionens styrning och kontroll inom granskade områden

lakttagelser

I 2019 års revision noterades brister hur förbundsdirektionen utövade uppsikt över förbundets samlade verksamhet, och då framför allt från ett ekonomiskt perspektiv. Årets granskning visar följande:

Styrning

Vid en genomgång av direktionens protokoll för 2020 har följande beslut noterats:

- Ger VD i Länstrafiken fullmakt att verkställa de besparingar som kan göras inom personalområdet (juni, §27)
- Uppdra till Länstrafiken att följa trafikutvecklingen hänförlig till coronapandemin i samråd med respektive kommun/ägare (augusti, §40)
- Styrelsen i Länstrafiken ska i sitt arbete med budget 2021-2023 beakta förutsättning om minskat intäktsbortfall på 25 procent jämfört med 2019 (oktober, §57)
- Uppdrag till styrelsen i Länstrafiken informera Region Norrbotten om utökad finansieringsram 2021 (oktober, §57)
- Uppdrag till Länstrafiken att dela upp budget 2021 i allmän och särskild kollektivtrafik (oktober, §57)
- Uppdrag till styrelsen i Länstrafiken att reducera/stänga ner linje 15 och 55 (okt, §60)
- Uppdrag till styrelsen i Länstrafiken att upphandla kollektivtrafik på två år (dec, §86)

Av sammanställningen framgår att direktionen kan visa att den utövar styrning över förbundets samlade verksamhet (myndighet + bolag). I samtliga fall utom ett bedömer vi att besluten även är formellt riktiga. Direktionen har inte mandat att ge fullmakt till en verkställande direktör i annan juridisk organisation (se beslut §27).

Vid intervju med företrädare för direktionen uppges att det under året genomförts utbildningsinsatser i syfte att tydliggöra roller och ansvar inom förbundet (både gällande verksamhet, politisk nivå samt ägarfrågor). Vid intervju uppges att rollerna har blivit tydligare, men det pågår en utvärdering av eventuella förändringar som behöver göras för att fullt ut få till en ändamålsenlig och tydlig organisation.

Kontroll

Granskningen visar att direktionen fortlöpande under året informerats om ekonomiskt resultat, ekonomisk ställning samt årsprognos för förbundets samlade verksamhet (myndighet + bolag). Rapporteringen har i ett tidigt skede visat att länstrafikbolaget redovisar ett större underskott och att det krävs underskottstäckning från medlemmarna.

I december har direktionen informerats om länstrafikbolagets VEP/budget för perioden 2021-2023. I sammanhanget noteras att direktionen genom VEP/budget 2021 påbörjat ett arbete för att skapa en sammanhållen plan för förbundets samlade verksamhet.

Vid samma möte har direktionen även informerats om att Region Norrbotten betalat delar av den tilläggsfaktura för finansiera 2020 års underskott. Med anledning av detta

uppdrar direktionen till myndighetschef att sammankalla företrädare för förbundets medlemmar att diskutera underskottstäckning.

Representant för direktionen upplever att direktionen erhåller tillräckliga underlag från verksamheten för att kunna fullgöra sin uppsiktsplikt och utöva styrning. Kvaliteten på underlag och förslag till beslut har utvecklats positivt jämfört med tidigare år.

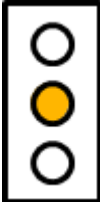

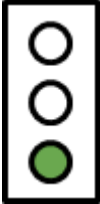

Bedömning

Vi gör bedömningen att förbundsdirektionen i allt väsentligt har utövat en tillräcklig styrning och kontroll inom granskade områden. Bedömningen baseras på följande:

- Direktionen kan i protokoll verifiera att den utövar styrning och ledning över förbundets samlade verksamhet. Vår bild är att styrningen utvecklats positivt jämfört med föregående år. Ett exempel på detta är att direktionen påbörjat ett arbete att förbundets VEP/budget ska innefatta förbundets samlade verksamhet.
- Direktionen kan även belägga att den utövar uppföljning och kontroll över förbundets samlade ekonomi. Rapporteringen innefattar ekonomiskt resultat, ekonomisk ställning, årsprognos samt behov av kompletterande underskottsbidrag.

3. Avslutning

3.1 Sammanfattande revisionell bedömning

| Granskningsområde | Bedömning | |
|--|------------------------|---|
| Ekonomisk analys | <i>Delvis uppfyllt</i> |  |
| Strategi och kostnadsbesparande åtgärder | <i>Uppfyllt</i> |  |
| Bevakning och rekvirering av statliga ersättningar | <i>Uppfyllt</i> |  |
| Förbundsdirektionens styrning och kontroll | <i>Uppfyllt</i> |  |

Utifrån genomförd granskning görs en sammantagen revisionell bedömning att anpassningsarbetet inom kollektivtrafiken i stort bedrivs på ett ändamålsenligt sätt och med tillräcklig intern kontroll.

3.2 Rekommendationer

För att utveckla granskningsområdet lämnas följande rekommendation:

- Förbundsdirektion och bolagsstyrelse säkerställer att uppdrag om framtagande av kompletterande ekonomiska analyser återrapporteras till uppdragsgivaren. Det bör beaktas såväl i samband med upprättande av mötesdagordning som utformning av mötesprotokoll.

2021-04-29

Per Stålberg

Uppdragsledare

Bo Rehnberg

Projektledare

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029-6740) (PwC) på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet samt lekmannarevisorer i Länstrafiken Norrbotten enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av projektplan från 2020-12-10. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.

Granskning av årsredovisning 2020

Kommunalförbundet Norrbottens Läns
Kollektivtrafikmyndighet

Per Stålberg, certifierad kommunal revisor






Innehållsförteckning

| | |
|-------------------------------------|----------|
| Rekommendationer | 2 |
| Inledning | 3 |
| lakttagelser och bedömningar | 5 |

Sammanfattning

PwC har på uppdrag av förbundets förtroendevalda revisorer granskat förbundets årsredovisning för perioden 2020-01-01 – 2020-12-31. Uppdraget ingår som en obligatorisk del av revisionsplanen för år 2020.

Syftet med granskningen är att ge revisorerna underlag för sin skriftliga bedömning om årsredovisningen är upprättad i enlighet med lagens krav och god redovisings sed samt om resultatet är förenligt med de mål direktionen beslutat. Med utgångspunkt från ställda revisionsfrågor lämnas följande revisionella bedömningar:

| Revisionsfråga | Kommentar | |
|--|--|---|
| Lämnar årsredovisningen upplysning om verksamhetens utfall, verksamhetens finansiering och den ekonomiska ställningen? | Delvis uppfyllt Årsredovisningen bedöms endast delvis lämna upplysning om verksamhetens utfall, verksamhetens finansiering och den ekonomiska ställningen. Förvaltningsberättelsens bör utvecklas så att dess upplysningar på ett bättre sätt överensstämmer med bestämmelserna i LKBR och rekommendation från RKR. Drift- och investeringsredovisningar saknas i årsredovisningen. |  |
| Är årsredovisningens resultat förenligt med de mål direktionen beslutat avseende god ekonomisk hushållning? | Ej uppfyllt Vi bedömer, utifrån årsredovisningens återrapportering, att utfallet inte är förenligt med de finansiella eller de verksamhetsmässiga mål som direktionen fastställt i budget 2020. Direktionen bedömer att det samlade utfallet för verksamhet och ekonomi inte är förenligt med god ekonomisk hushållning för år 2020. |  |
| Är räkenskaperna i allt väsentligt rättvisande? | Uppfyllt Vi bedömer att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande. |  |

Rekommendationer

Utifrån granskningen rekommenderar vi direktionen att:

- Fortsätta anpassa årsredovisningen till lag och god sed främst kopplat till nedanstående rekommendationer från Rådet för Kommunal Redovisning:
 - Förvaltningsberättelse, RKR R15
 - Drift- och investeringsredovisning, RKR R14

Inledning

Bakgrund

Enligt kommunallagen 11 kap. 20 § ska årsredovisningen lämnas över till fullmäktige och revisorerna snarast möjligt och senast den 15 april året efter det år som redovisningen avser.

Enligt 4 kap 3 § LKBR ska årsredovisningens delar upprättas som en helhet och ge en rättvisande bild av verksamhetens resultat och förbundets ekonomiska ställning.

Förbundet ska formulera verksamhetsmässiga och finansiella mål för god ekonomisk hushållning i budgeten. Dessa mål ska sedan följas upp i delårsrapport och årsredovisning.

Revisorerna ska enligt kommunallagen 12 kap. 2 § bedöma om resultaten i årsredovisningen är förenligt med de mål direktionen beslutat. Denna granskning utgör underlag för det utlåtande som revisorerna ska lämna till direktionen.

Direktionen är ansvarig för upprättandet av årsredovisningen.

Syfte och Revisionsfrågor

Granskningen syftar till att ge revisorerna underlag för sin skriftliga bedömning om årsredovisningen är upprättad i enlighet med lagens krav och god redovisningssed samt om resultatet är förenligt med de mål direktionen beslutat.

Granskningen ska besvara följande revisionsfrågor:

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

Revisionskriterier

Följande kriterier används i granskningen:

- Kommunallag (KL)
- Lag om kommunal bokföring och redovisning (LKBR)
- Rådet för kommunal redovisnings rekommendationer
- Direktionens beslut avseende god ekonomisk hushållning

Avgränsning och metod

Avgränsning och inriktning har skett efter en bedömning av väsentlighet och risk. Till grund för bedömningen ligger bland annat resultatet av tidigare års granskning och förändringar i normgivningen avseende den kommunala redovisningen.

Fel i räkenskaperna betraktas som väsentliga om de är av sådan omfattning eller typ att de, om de varit kända för en välinformerad läsare av årsredovisningen med intressen i förbundet, hade påverkat dennes bedömning av förbundet. Detta kan inkludera såväl kvalitativa som kvantitativa fel och varierar mellan förbund och verksamheter.

Granskningen kommer att utföras enligt god revisionssed med utgångspunkt i utkast "Vägledning för redovisningsrevision i kommuner och landsting" från Sveriges kommunala yrkesrevisorer (SKYREV). Granskningen sker genom intervjuer, dokumentgranskning och granskning av räkenskapsmaterial.

Granskning av förbundets måluppfyllelse har genomförts i enlighet med Skyrevs rekommendation "RU Granskning av årsredovisning".

En översiktlig granskning av intern kontroll i system och rutiner vilka bedöms som väsentliga för den finansiella rapporteringen har genomförts.

Den granskade årsredovisningen fastställdes av direktionen 2021-03-31.

Iakttagelser och bedömningar

Verksamhetens utfall, verksamhetens finansiering och ekonomisk ställning

Iakttagelser

Förvaltningsberättelse

Enligt Lag om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) ska årsredovisningens förvaltningsberättelse innehålla följande avsnitt:

- en översikt över utvecklingen av förbundets verksamhet
- upplysningar om den kommunala koncernen
- upplysningar om viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning
- upplysningar om händelser av väsentlig betydelse
- upplysningar om andra förhållanden som är av betydelse för styrningen och uppföljningen av förbundets verksamhet
- en utvärdering av om målen för god ekonomisk hushållning har uppnåtts
- upplysningar om väsentliga personalförhållanden
- upplysningar om förbundets förväntade utveckling

Förvaltningsberättelsen har utvecklats vad gäller rubricering och till viss del innehåll vilket är en anpassning mot kraven i LKBR och RKR:s rekommendationer. Från och med 2020 så gäller RKR:s rekommendation 15 som reglerar förvaltningsberättelsens uppställningsform och struktur. En fortsatt anpassning till denna rekommendation är nödvändig.

Driftredovisning

Årsredovisningen ska innehålla en driftredovisning vilket är en redovisning av hur utfallet förhåller sig till den budget som fastställs för den löpande verksamheten (RKR R14). Förbundets årsredovisningen saknar en sådan redovisning.

Investeringsredovisning

Årsredovisningen innehåller inte heller en investeringsredovisning som ger en samlad redovisning av förbundets investeringsverksamhet (RKR R14).

Bedömning

Årsredovisningen bedöms endast delvis lämna upplysning om verksamhetens utfall, verksamhetens finansiering och den ekonomiska ställningen.

Förvaltningsberättelsens bör utvecklas så att dess upplysningar på ett bättre sätt överensstämmer med bestämmelserna i LKBR och rekommendation från RKR. Drift- och investeringsredovisningar saknas i årsredovisningen.

God ekonomisk hushållning

Direktionen aviserar i årsredovisningen att förbundets målsättningar och utvärderingsmodell för dessa är under utveckling. För 2020 görs utvärdering av tillgänglighet, attraktivitet och effektivitet (ekonomi) i avsnittet god ekonomisk hushållning.

lakttagelser

Mål för verksamhet och ekonomi

Målen som finns i trafikförsörjningsprogrammet (TFP) utgår från regeringens övergripande transportpolitiska mål, att "säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet" i form av funktions- och hänsynsmål.

I årsredovisning redovisas statistik utifrån funktionsmålen och utvecklingen över tid. Av förbundets budget och verksamhetsplan 2020-2022 framgår att det ekonomiska målet är att kollektivtrafiken i Norrbotten ska finansieras genom att den totala täckningsgraden på kollektivtrafiken ska uppgå till 50 %. Målsättningar för ökad intäktsutveckling och sänkt nettokostnad per personkilometer finns också och framgår av TFP.

Täckningsgraden har försämrats och sjunkit från 49,4 % till 39,7 %. Även i år har extra tillskott från medlemmarna blivit nödvändig. Intäktsutvecklingen går också i fel riktning likt nettokostnaden per personkilometer som ökat 2020 i jämförelse med tidigare år. Pandemin är såklart den absolut största orsaken till detta.

Budget och verksamhetsplan innehåller målsättningar inom flera områden. Två målområden som återfinns där och i TFP och som utvärderas i årsredovisningen är tillgänglighet och attraktivitet.

Här mäts bland annat kundnöjdhet, graden av tillgänglighetsanpassade fordon och hållplatser, antal påstigande samt marknadsandel av det motoriserade resandet.

Kundnöjdheten har inte försämrats och tillgängligheten bedöms som oförändrad. Två områden som påverkats negativt av pandemin är antalet påstigande och kollektivtrafikens marknadsandel.

Årsredovisningen har också tillförts ett avsnitt med utvärdering av Länstrafikbolagets verksamhet och ekonomi. Då bolaget i låg utsträckning har fastställda egna målsättningar så sker utvärderingen utifrån mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Av denna utvärdering går att utläsa att majoriteten av målen inte uppfyllts. Återigen påvisas pandemins stora negativa påverkan på utfallet.

Föregående år gjordes ingen samlad bedömning i årsredovisning vilket utvecklats till i år. Sammantaget gör direktionen bedömningen att god ekonomisk inte uppnås i koncernens verksamhet 2020.

Bedömning

Vi bedömer, utifrån årsredovisningens återrapportering, att utfallet inte är förenligt med de finansiella eller de verksamhetsmässiga mål som direktionen fastställt i budget 2020.

Direktionen bedömer att det samlade utfallet för verksamhet och ekonomi inte är förenligt med god ekonomisk hushållning för år 2020.

Rättvisande räkenskaper

lakttagelser

Vid granskningen av kommunalförbundets årsredovisning har inga väsentliga avvikelser noterats. Redovisningen har i år utvecklats genom att dels hantera leasingen av tågfordon på ett redovisningsmässigt mer rättvisande sätt samt att den tidigare modellen med nettoredovisning, i de fall förbundet fungerar som mellanhand mellan finansiärer och bolagen, gjorts mer transparent genom att istället tillämpa bruttoredovisning.

Resultaträkning

Resultaträkningen är uppställd enligt LKBR och omfattar erforderliga noter. Jämförelsetal för närmast föregående år framgår av redovisningen. Årets resultat uppgår till 3 608 tkr (951 tkr år 2019).

Balansräkning

Balansräkningen är uppställd enligt LKBR och omfattar erforderliga noter. Jämförelsetal för närmast föregående år framgår också av redovisningen.

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen är uppställd enligt gällande rekommendation. Den omfattar erforderliga noter. Kassaflödesanalysen överensstämmer med övriga delar av årsredovisningen och årets kassaflöde är negativt och uppgår till -367 tkr (1 174 tkr).

Bedömning

Vi bedömer att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande.

2021-05-11

Per Stålborg

Projektledare

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029-6740) (PwC) på uppdrag av revisorerna i RKM enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av projektplanen. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.

Grundläggande granskning av förbundsdirektionens förvaltning 2020

Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet

April 2021



Sammanfattning

| Granskningsområde | Revisionell bedömning | Kommentar |
|--|-----------------------|---|
| Ändamålsenlighet <i>Baseras på revisionsfråga 5a</i> | Gul | Direktionens förvaltning har delvis utförts på ett ändamålsenligt sätt under år 2020. Verksamheten har i varierande grad uppnått ställda målsättningar. |
| Ekonomiskt tillfredsställande <i>Baseras på revisionsfråga 5b</i> | Gul | Direktionens förvaltning har delvis skett på ett från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt under år 2020. Även detta år har förbundsmedlemmar tillskjutit extra medel för att förbundets samlade verksamhet ska redovisa en ekonomi i balans. |
| Intern kontroll <i>Baseras på revisionsfråga 1a, 2a, 3a-c, 4a-d</i> | Grön | Den interna kontrollen hänförlig till direktionens förvaltning har i stort varit tillräcklig under 2020. Vissa brister i uppföljning och kontroll har dock noterats. |

Rekommendationer

För att utveckla direktionens förvaltning lämnas följande rekommendationer:

- Pröva hur måluppfyllelse för verksamhet och ekonomi kan förbättras jämfört med 2020
- Säkerställa att delårsrapportering även innehåller årsprognos för verksamhetens måluppfyllelse.
- Fastställa instruktion för rapportering i form av ett årshjul.

Inledning

Bakgrund

Av kommunallagen och god revisionssed följer att revisorerna årligen ska granska alla verkställande organ.

Förbundsdirektionen, i sin roll som förbundsstyrelse, ska förvalta och genomföra verksamheten i enlighet med tilldelade uppdrag, lagar och föreskrifter. För att fullgöra uppdraget måste direktionen bygga upp system och verktyg för ledning, styrning, uppföljning, kontroll och rapportering samt säkerställa att dessa verktyg tillämpas på avsett sätt. En bristfällig styrning och kontroll kan riskera att verksamheten inte bedrivs och utvecklas på avsett sätt.

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

Syfte och revisionsfrågor

Syftet med den översiktliga granskningen är att ge förbundets revisorer ett underlag till uttalande i revisionsberättelse.

Följande övergripande revisionsfråga ska besvaras:

Har förbundsdirektionens förvaltning skett på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt med tillräcklig intern kontroll?

Granskningen omfattar följande granskningsområden:

1. Styrning, kontroll och åtgärder.
2. Måluppfyllelse för verksamheten.
3. Måluppfyllelse för ekonomin

Nr 1 utgör underlag för att pröva om den interna kontrollen är tillräcklig. Övriga områden bildar underlag för att bedöma om förvaltningen sker på ett ändamålsenligt (2) och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt (3).

Revisionskriterier i granskningen utgörs främst av kommunallagen 6:6, 9:5 och följsamhet till lämnade uppdrag i form av mål och budget 2020.

Metod och avgränsning

Den översiktliga granskningen har skett genom dokumentanalys. I tid avgränsas granskningen i huvudsak till år 2020. I övrigt se "syfte och revisionsfrågor".

Respektive granskningsområde bedöms med hjälp av signalsystem: grön (tillräckligt), gult (delvis) och röd (otillräckligt).

Granskningsiakttagelser

| Revisionsfrågor | | Bedömning | Noteringar |
|------------------------------|---|-----------|--|
| 1. Verksamhetsplan | a) Har direktionen antagit en plan för sin verksamhet? | Grön | Behandlat VEP 2021 i oktober och december. VEP innefattar även Länstrafiken. Tidsplan för VEP avviker från vad som anges i förbundsordning (september) |
| 2. Budget | a) Har direktionen antagit en budget för sin verksamhet? | Grön | Se kommentar 1a. |
| 3. Mål | a) Finns mål formulerade för direktionens verksamhet? | Grön | VEP innehåller mål på koncernnivå inom områdena miljö, tillgänglighet, attraktivitet och effektivitet. |
| | b) Finns mål formulerade för direktionens ekonomi? | Grön | Finns budgetmål för förbundet samt ekonomiska mål för förbund och länstrafikbolaget. |
| | c) Är målen uppföljningsbara (mätbara)? | Grön | Mål för ekonomi och verksamhet är mätbara. |
| 4. Rapportering och åtgärder | a) Har direktionen upprättat direktiv/ instruktion för rapportering till direktionen? | Gul | Saknar instruktion för rapportering. Ett antal fasta punkter på dagordning under år 2020. |
| | b) Fokuserar rapportering på måluppfyllelse och resultat? | Gul | Ekonomisk rapportering innehåller årsprognos. Årsprognos för verksamhetens måluppfyllelse saknas. |
| | c) Vidtar direktionen tydliga åtgärder för att nå mål för verksamheten? | - | Se kommentar 4b |
| | d) Vidtar direktionen tydliga åtgärder för att nå mål för ekonomin? | Grön | Direktionen har fattat beslut om reducerad trafik, avbrutit upphandling samt lämnat uppdrag till Länstrafikbolaget. |
| 5. Måluppfyllelse | a) När direktionen uppsatta mål för verksamheten? | Gul | Mål inom områdena miljö, tillgänglighet, attraktivitet och effektivitet. Delvis måluppfyllelse. |
| | b) När direktionen uppsatta mål för ekonomin? | Gul | Myndighet: +3.6 mnkr. Koncern: +1.1 mnkr. Förbundsmedlemmar har under 2020 utbetalt extra underskottstäckning för Länstrafiken. |

§132

**Avgift för ansökan om
godkännande av fristående
förskolor och fritidshem**

21KS349



Avgift för ansökan om godkännande av fristående förskolor och fritidshem

| Dokumentnamn | Dokumenttyp | Senast reviderad | Beslutsinstans |
|--|--|------------------|-------------------|
| Avgift för ansökan om godkännande av fristående förskolor och fritidshem | Taxa | 2021-09-13 §132 | Kommunfullmäktige |
| Dokumentansvarig/processägare | Version | Diarienummer | Giltig till |
| Utbildningsförvaltningen | 1 | 21KS349 | 2025-12-31 |
| Dokumentinformation | Avgift för ansökan om godkännande av fristående förskolor och fritidshem | | |
| Dokumentet gäller för | Barn- och utbildningsnämnden | | |



Bakgrund

Denna avgift tas ut för Barn- och utbildningsnämndens verksamhet med stöd av Riksdagens bestämmelser i Skollagen 2 kap. 5 §. Lag (2018:1158). Beslutet innebär skärpta krav på insikt, lämplighet och ekonomiska förutsättningar för enskilda att bedriva verksamhet. För kommunens del innebär skärpta krav att kommunen ska bedöma ytterligare omständigheter i sin godkännandeprövning och tillsyn av fristående förskolor och fristående fritidshem (sådana som inte anordnas vid en fristående skolenhet med förskoleklass, grundskola eller grundsärskola).

Avgift

| | |
|---|-----------|
| Ansökan om nyetablering av fristående förskola och fristående fritidshem. | 30 000 kr |
| Ansökan om utökning av befintligt godkännande | 18 000 kr |

Antagen av KF 2021-09-13 §132



§ 192

Avgift för ansökan om godkännande av fristående förskolor och fritidshem

Diariennr 21KS349

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige beslutar om avgift för ansökan om godkännande av fristående förskolor och fritidshem.

Reservation

Majvor Sjölund (C), Marika Berglund (C), Helén Lindbäck (KD), Håkan Johansson (M), Karl-Erik Jonsson (M) och Anders Nordin (SLP) reserverar sig mot beslutet till förmån för Majvor Sjölund (C) förslag.

Johnny Åström (SJV) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget förslag.

Ärendebeskrivning

Riksdagen beslutade den 7 juni 2018 att införa nya krav för tillstånd för att få bedriva enskild verksamhet inom välfärdssektorer, bland annat förskoleverksamhet och fritidshem. Lagändringarna började gälla den 1 januari 2019 (2 kap 5 § skollagen).

Lagen innebär att kraven skärps på insikt, lämplighet och ekonomiska förutsättningar för enskilda att bedriva verksamhet.

För kommunens del innebär det ett mer omfattande arbete i godkännandeprovningen av nya fristående förskolor och fristående fritidshem. Ändringen innebär också att kommunen får ta ut en avgift som motsvarar självkostnaden för handläggningsprocessen av ansökningar om godkännande av fristående förskolor och fritidshem.

Vid beräkning av självkostnaderna ska alla relevanta direkta och indirekta kostnader som verksamheten ger upphov till inkluderas. Den största kostnaden utgörs av personalkostnader.

Följande avgifter föreslås:

30 000 kr för ansökan om nyetablering av fristående förskola och fristående fritidshem.

18 000 kr för ansökan om utökning av befintligt godkännande.

Barn- och utbildningsnämndens beslut 2021-06-30

Barn- och utbildningsnämnden beslutar att föreslå Kommunfullmäktige besluta att ta ut en avgift för ansökningar om godkännande av fristående förskolor och fristående fritidshem.

Nedanstående avgifter föreslås:

30 000 kr för ansökan om nyetablering av fristående förskola och fristående fritidshem.

18 000 kr för ansökan om utökning av befintligt godkännande.



Yrkanden

Johnny Åström (SJV): avslag, avgift med 25 000 kr för ansökan om nyetablering av fristående förskola och fristående fritidshem och 12 500 kr för ansökan om utökning av befintligt godkännande.

Majvor Sjölund (C), Håkan Johansson (M), Anders Nordin (SLP), Karl-Erik Jonsson (M) och Helén Lindbäck (KD): avslag till Kommunstyrelsens arbets- och personalutskotts förslag, ingen avgift ska tas ut.

Anders Lundqvist (S): bifall till Kommunstyrelsens arbets- och personalutskotts förslag.

Propositionsordning

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

Beslutsunderlag

- Avgift för ansökan om godkännande av fristående förskolor och fritidshem
- §118 KSAPU Avgift för ansökan om godkännande av fristående förskolor och fritidshem

Paragrafen är justerad

§133

Lokala miljö- och hälsoskyddsföreskrifter

21KS330



Lokala miljö- och hälsoskyddsföreskrifter

| Dokumentnamn | Dokumenttyp | Senast reviderad | Beslutsinstans |
|---|--|--------------------|-------------------|
| Lokala miljö- och hälsoskyddsföreskrifter | Föreskrift | 2021-09-13 §133 | Kommunfullmäktige |
| Dokumentansvarig/processägare | Version | Diarienummer | Giltig till |
| Samhällsbyggnad | 3 | 21KS330 18MTN54 | 2025-12-31 |
| Dokumentinformation | Lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön (utöver bestämmelser i miljöbalken och i förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd) | | |
| Dokumentet gäller för | Alla kommunmedborgare | | |



Lokala miljö- och hälsoskyddsföreskrifter

Med stöd av 9 kap. 7-8 §§ och 10-13 §§ miljöbalken (1998:808) samt 13, 17, 39-40 och 42-44 §§ förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd meddelar Kommunfullmäktige följande lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön.

Med sammanhållen bebyggelse menas den definition som Samhällsbyggnadsnämnden fastställt 2017-01-19 § 15.

En samling av 20 fastigheter eller fler där avståndet mellan huvudbyggnaderna inte överstiger 50 meter. Kartbilaga 1 visar områden som räknas som sammanhållen bebyggelse. En mer detaljerad karta finns att tillgå via kommunens karttjänst.

Inledande bestämmelser

1 §

Utöver bestämmelserna i miljöbalken (1998:808) och förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899) gäller följande lokala miljö- och hälsoskyddsföreskrifter.

Avloppsanordning

2 §

Enligt 13 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd krävs det tillstånd av miljö- och tillsynsnämnden för att

1. inrätta en avloppsanordning som en eller flera vattentoaletter ska anslutas till, eller
2. ansluta en eller flera vattentoaletter till en befintlig avloppsanordning,
3. inrätta annan avloppsanordning än som anges i punkterna 1-2, exempelvis avloppsanordningar för bad-, disk- och tvättavloppsvatten.

Enligt 13 och 14 §§ förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd krävs anmälan till miljö- och tillsynsnämnden för att

4. inrätta en annan avloppsanordning än som anges i punkterna 1-3,
5. ändra en avloppsanordning, om åtgärden kan medföra väsentlig ändring av avloppsvattnets mängd eller sammansättning.

Anmälan eller tillstånd enligt dessa bestämmelser krävs inte för avloppsanordning som kräver anmälan eller tillstånd enligt miljöprövningsförordningen (2013:251) eller om avloppsanordningen är avsedd att föra avloppsvattnet till enbart en allmän avloppsanläggning.

Djurhållning

3 §

Det krävs tillstånd av miljö- och tillsynsnämnden för att inom område med detaljplan eller sammanhållen bebyggelse hålla:

1. nötkreatur, häst, get, får eller svin,
2. pälsdjur eller fjäderfä som inte är sällskapsdjur



3. giftorm

Tomgångskörning

4 §

En förbränningsmotor i stillastående motordrivet fordon får hållas i gång i högst en minut inom område med detaljplan och sammanhållen bebyggelse. Detta gäller inte

1. om trafikförhållandena föranlett fordonet att stanna, till exempel i trafikkö,
2. om motorn hålls i gång för att – i den mån det behövs för fordonets ändamålsenliga brukande – driva annan anordning (på fordonet) än sådan som avser uppvärmning.

Spridning av gödsel

5 §

Utöver vad som sägs i Jordbruksverkets föreskrifter (SJV FS 2004:62), ska spridning av naturlig gödsel, slam eller annan orenlighet i jordbruksverksamhet, inom område med detaljplan eller sammanhållen bebyggelse göras enligt följande:

1. Tidpunkten ska anpassas till sådana väder- och vindförhållanden som minskar risken för luktolägenhet.
2. Transport till och från spridningsplats ska ske på sådant sätt att spill undviks.
3. Inom de områden som avses i första stycket, får naturlig gödsel, slam eller annan orenlighet inte spridas närmare än 30 meter från sjö eller annat vattendrag.
4. Gödseln ska brukas ner i omedelbar anslutning till spridningen, med undantag för spridning av flytgödsel på vall med marknära aggregat, exempelvis med släpslang.

För trädgårdsodling är det tillåtet att använda gödsel från nötkreatur, häst eller fjäderfä som är väl brunnen, om det sker i ringa omfattning. Användningen av gödsel får inte ske så att olägenhet för människors hälsa uppkommer.

6 §

Den som avser att anordna gödselupplag för djurspilling inom område med detaljplan eller sammanhållen bebyggelse ska anmäla detta till miljö- och tillsynsnämnden i likhet med kraven i 37 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

Värmepumpar

7 §

Värmepumpsanläggning för utvinning av värme ur mark, ytvatten eller grundvatten ska anmälas till miljö- och tillsynsnämnden.

8 §

Inom sekundär/ytte skyddszon i vattenskyddsområde för grundvattentäkt krävs tillstånd från miljö- och tillsynsnämnden för att inrätta en sådan anläggning.

9 §

Inom primär/inre skyddszon i vattenskyddsområde för ytvattentäkt krävs tillstånd från miljö- och tillsynsnämnden för att inrätta en sådan anläggning.



Anmälan eller tillstånd enligt denna paragraf krävs inte för värmepumpsanläggning som kräver tillstånd enligt 5 § i förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

10 §

Luftvärmepump inom kommunen ska inrättas och användas på ett sådant sätt att olägenhet för människors hälsa och miljö inte uppkommer.

Eldning

11 §

I eldningsanordning för fasta bränslen gäller att lufttillförseln ska vara god och att bränslet ska förvaras torrt. Pannan eller eldningsanordningen får endast eldas med det bränsle som den enligt tillverkaren är avsedd för. Saknas anvisning får bränslet endast bestå av sådant trä som inte är förorenat.

Eldning ska ske så att inte olägenhet mot människors hälsa och miljö uppkommer.

12 §

Eldning av torra löv, kvistar och annat trädgårdsavfall inom områden med detaljplan eller sammanhållen bebyggelse ska ske så att inte olägenhet för människors hälsa och miljö uppkommer.

Regler om transport och annan hantering av trädgårdsavfall finns även i kommunens avfallsföreskrifter.

Camping

13 §

Camping som inte sker på campinganläggning är förbjuden inom områden med detaljplan eller sammanhållen bebyggelse samt Sandängesstranden och norra sidan Pitsund, enligt kartbilaga 2, om inte särskilt tillstånd givits av Samhällsbyggnadsnämnden.

Gatumusik

14 §

Inom området på kartbilaga 3, får gatumusik framföras högst en timme per dag på samma plats. Vid fortsatt framförande ska ny plats väljas utom hörhåll från tidigare platser. Vid framförande av gatumusik får inte ljudförstärkare eller högtalare användas.

Gatumusik får endast ske mellan kl. 12-19. Övrig tid är gatumusik inte tillåten.

Begränsningen i första och andra stycket gäller inte utövande av gatumusik eller andra arrangemang som sker i enlighet med tillstånd som polismyndigheten utfärdat enligt ordningslagen (1993:1617).

Ansökan och anmälan

15 §

En ansökan eller anmälan till miljö- och tillsynsnämnden ska vara skriftlig och uppfylla föreskrivna krav (25 och 46 §§ förordningen om miljöfarlig verksamhet och 19 kap. 5 § respektive 22 kap. 1 § miljöbalken).



Sanktioner

16 §

I 29 kap. miljöbalken finns straffbestämmelser och i 30 kap. miljöbalken samt förordningen (2012:259) om miljöstraffavgifter finns bestämmelser om miljöstraffavgifter.

Dispens

17 §

Miljö- och tillsynsnämnden får medge dispens från dessa föreskrifter, om det är uppenbart att risk för olägenheter från miljö- och hälsoskyddspunkt inte föreligger.

Avgifter

18 §

Miljö- och tillsynsnämnden får ta ut avgift för prövning av ansökan om tillstånd och dispens, för handläggning av anmälan samt för tillsyn i övrigt enligt dessa föreskrifter enligt den taxa för prövning och tillsyn inom miljöbalkens område som kommunfullmäktige antagit.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelse

19 §

Dessa lokala föreskrifter träder i kraft 2021-09-13. Äldre lokala föreskrifter ska tillämpas på ärenden som har inletts dessförinnan.

Bilagor:

Kartbilaga 1 – Områden som räknas som sammanhållen bebyggelse i Piteå

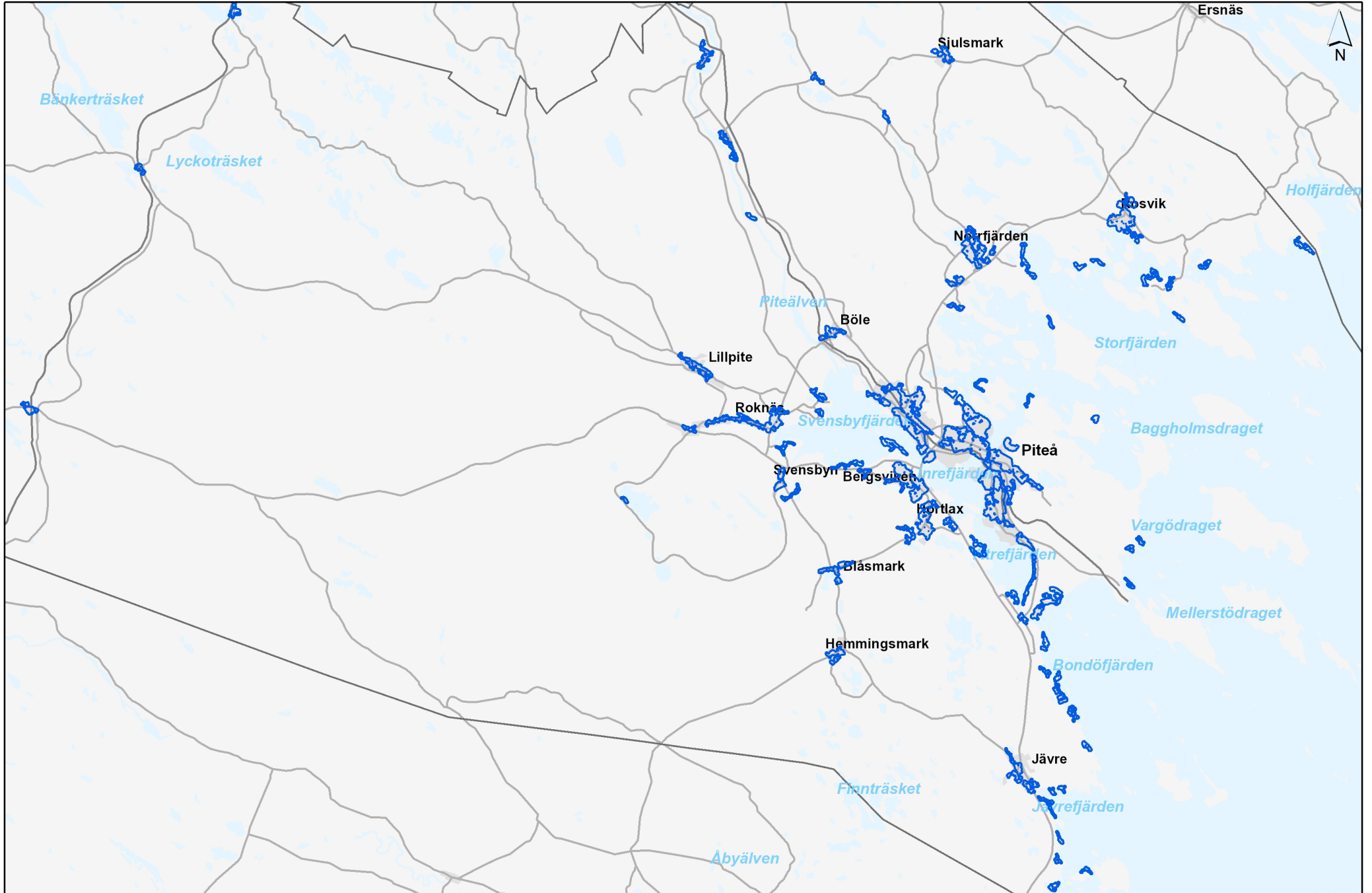
Kartbilaga 2 – Norra sidan Pitsund

Kartbilaga 3 - Piteå centrum Norra sidan Pitsund

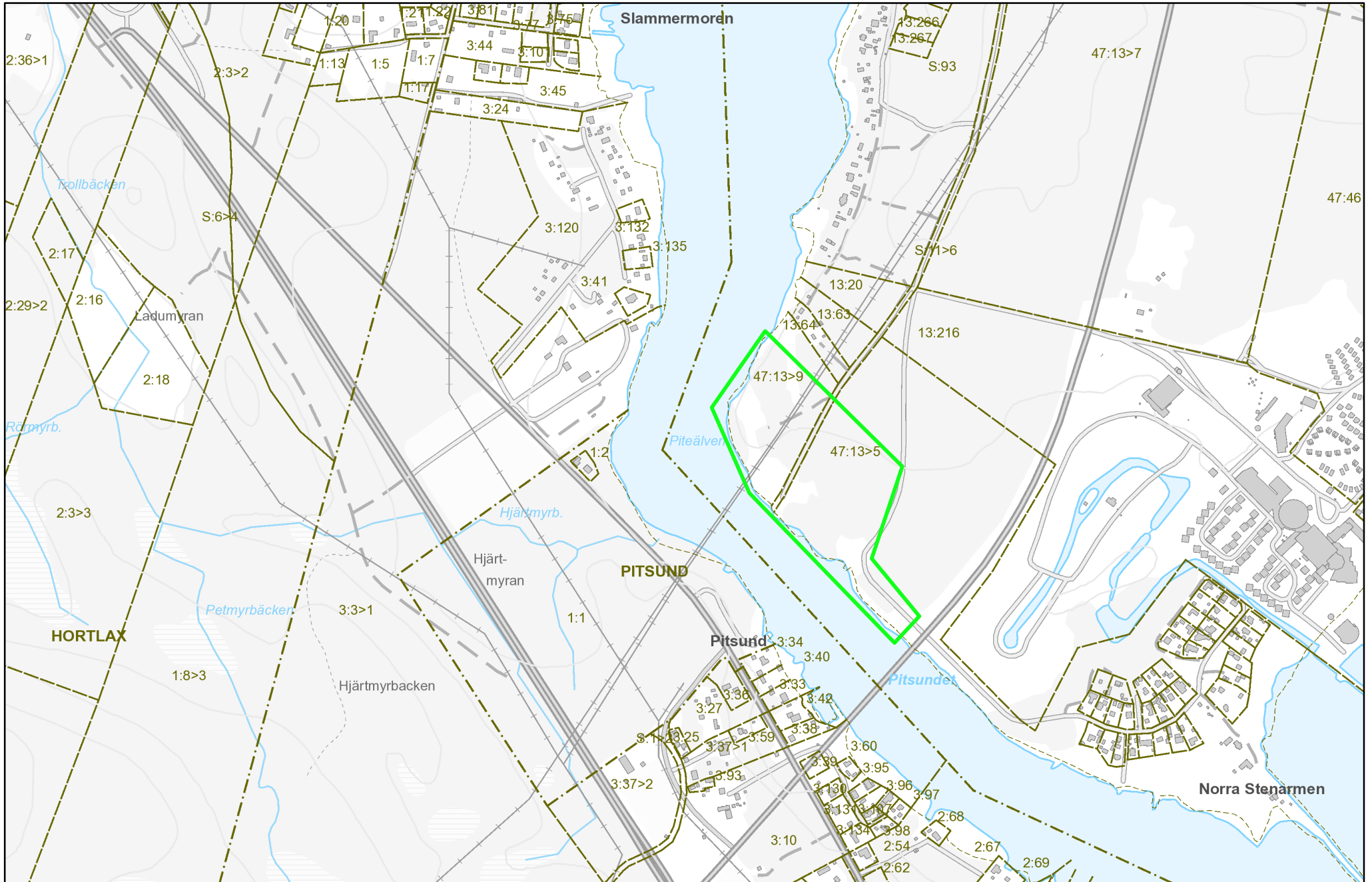
Antagen av KF 2000-04-17 § 32

Reviderad av KF 2016-04-18 § 103

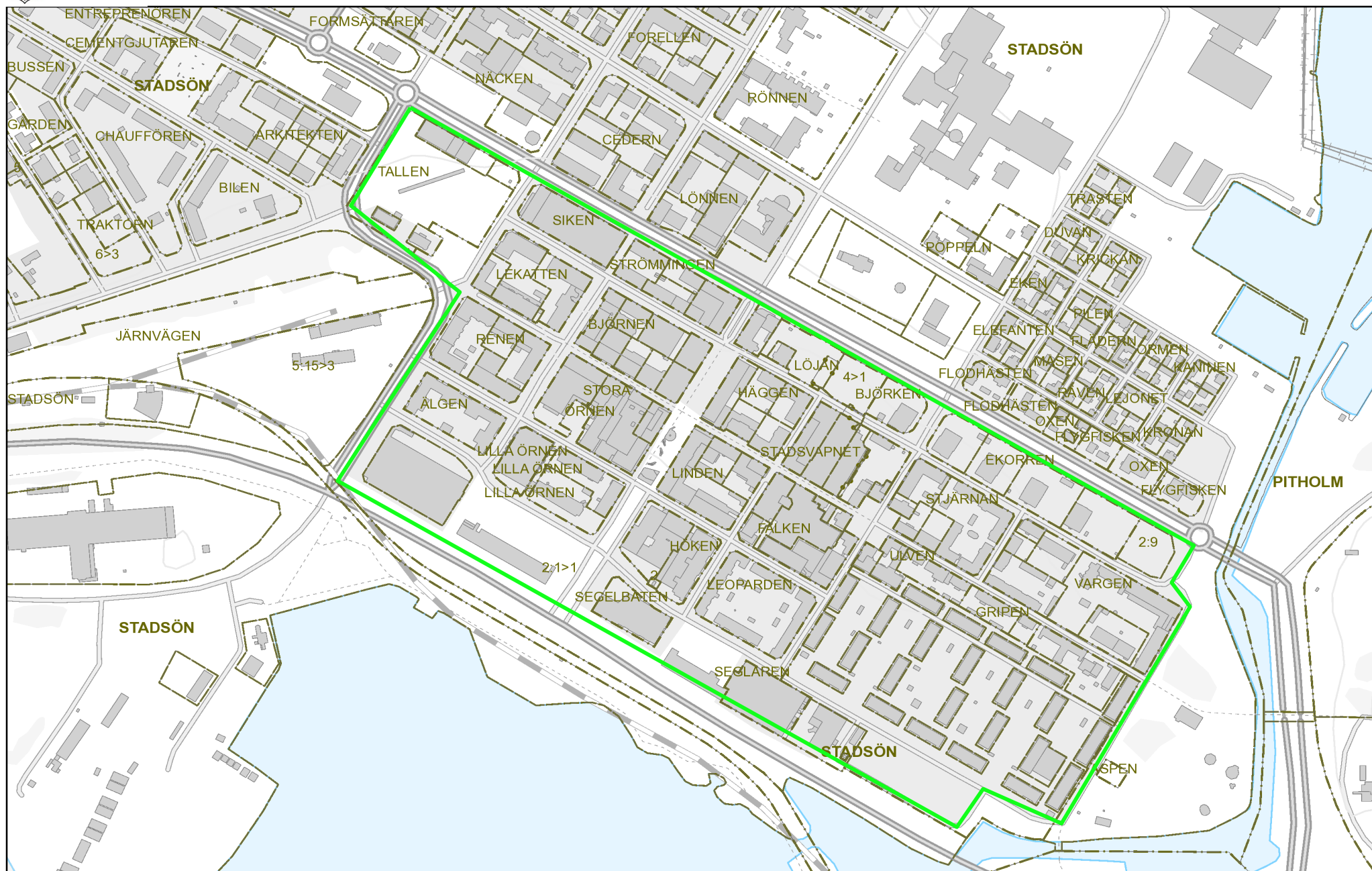
Reviderad av KF 2021-09-13 § 133



Kartbilaga 2



Kartbilaga 3



§134

**Reglemente för
samverkansråd - bildande
av Näringslivsråd**

21KS339



Reglemente för samverkansråd

Folkhälsoråd
Landsbygdspolitiskt råd
Näringslivsråd

| Dokumentnamn | Dokumenttyp | Senast reviderad | Beslutsinstans |
|-------------------------------|--|------------------|-------------------|
| Reglemente för samverkansråd | Reglemente | 2021-09-13 § 134 | Kommunfullmäktige |
| Dokumentansvarig/processägare | Version | Diarienummer | Giltig till |
| Kommunledningsförvaltningen | 2 | 21KS339 | 2025-12-31 |
| Dokumentinformation | Reglemente för organisation, uppgifter och verksamhetsformer för Folkhälsorådet, Landsbygdspolitiska rådet och Näringslivsrådet. | | |
| Dokumentet gäller för | Företrädare för nämnder, förvaltningar, råd och organisationer som arbetar med specifika intresseområden. | | |



Innehåll

| | |
|-------------------------------------|---|
| Reglemente för samverkansråd | 1 |
| 1. Allmänt..... | 2 |
| Organisation och arbetsformer | 2 |
| Sammanträden..... | 2 |
| Ekonomi | 3 |
| 2. Folkhälsoråd | 4 |
| Syfte | 4 |
| Uppgifter | 4 |
| Rådets sammansättning | 4 |
| 3. Landsbygdspolitiskt råd | 6 |
| Syfte | 6 |
| Uppgifter | 6 |
| Rådets sammansättning | 6 |
| 4. Näringslivsråd | 7 |
| Syfte | 7 |
| Uppgifter | 7 |
| Rådets sammansättning | 7 |



I. Allmänt

Detta reglemente reglerar kommunens samverkansråd; Folkhälsorådet, Landsbygdspolitiska rådet och Näringslivsrådet. Första kapitlet tar upp allmänna förutsättningar och gemensamma bestämmelser för samtliga råd. De efterföljande kapitlen tar upp de specifika rådets syfte, uppgifter och sammansättning.

Piteå kommun har inrättat samverkansråd för överläggningar och ömsesidig information mellan företrädare för kommunen och företrädare för organisationer som arbetar inom rådets specifika intresseområden.

Råden ska arbeta utifrån de övergripande mål som kommunfullmäktige beslutat om i verksamhetsplanen.

Samverkansråden ligger organisatoriskt under Kommunstyrelsen.

Organisation och arbetsformer

1 § Kommunstyrelsen utser ledamöter och ersättare i rådet för tid som sammanfaller med mandatperioden för kommunstyrelsen ledamöter.

Löpande under mandatperioden kan rådet nominera nya ledamöter för att organisationerna ska ha möjlighet att växla mellan ordinarie- och ersättarplatser i rådet.

Jämställdhet ska eftersträvas i rådets sammansättning.

För att kunna vara ledamot eller ersättare i rådet krävs medlemskap i aktuell organisation.

2 § Rådet utser inom sig ordföranden och vice ordföranden. Ordföranden utses från kommunens förtroendevalda ledamöter och vice ordföranden från företrädarna för organisationerna. Råd utan intresseorganisationer utser ingen vice ordförande.

3 § Rådet kan tillsätta utskott med uppgift att bereda ärenden och föreslå dagordning till sammanträden eller fungera som arbetsgrupp. Arbetsutskottet består av rådets ordförande, vice ordförande, en representant från en nämnd som inte innehar ordförande- eller vice ordförandeposterna, samt ytterligare två representanter från organisationerna, tillsammans fem ledamöter. Personliga ersättare ska utses för samtliga ledamöter.

Folkhälsorådets ordförande bereder tillsammans med ansvarig tjänsteperson ärenden och föreslår dagordning till sammanträden.

4 § Som sekreterare i råden och dess arbetsutskott utses tjänsteperson från förvaltningen som ansvarar för administration av rådet.

Sammanträden

5 § Sammanträden ska hållas fyra gånger per år. Rådet bestämmer dag och tid för sammanträden.



Extra sammanträde ska hållas om rådets ordförande, arbetsutskott eller om mer än hälften av rådets ledamöter begär det.

6 § Skriftlig kallelse och föredragningslista skickas till rådets ledamöter och ersättare senast 10 dagar före sammanträdet. Ordföranden bestämmer vilka övriga handlingar som ska skickas till ledamöter och ersättare.

7 § Till sammanträden kallas ordinarie ledamöter. Vid frånvaro ansvarar ledamot för att ersättare kallas. Därutöver kallas två ersättare till Landsbygdspolitiska rådets sammanträde som adjungerade ersättare efter ett rullande schema. Ersättare som inte tjänstgör har rätt att delta i överläggningarna, dock inte rätt att få sin mening antecknad i protokollet.

8 § Representant från organisation som bedriver organiserad verksamhet i kommunen kan efter beslut i samverkansrådet erhålla insynsplats med yttranderätt men inte beslutsrätt i rådet. Representant för sådan organisation får inträda som tjänstgörande ersättare om så behövs för att organisationernas representation i rådet ska bli fulltalig.

9 § Sammanträdesprotokollen ska justeras av ordförande samt en av rådet utsedd ledamot.

Protokollsutdrag skickas till dem som är berörda av behandlande ärenden. Fullständiga protokoll ska delges ledamöter och ersättare i rådet, deltagande nämnder samt de i kommunen verksamma lokala organisationer som rådet beslutat om.

Ekonomi

10 § Ersättning för rådets ledamöter och ersättare följer Piteå kommuns Bestämmelser om ersättning till förtroendevalda. Respektive nämnd står för ersättningen för sina ledamöter. Nämnd ansvarig för administration står för ersättningen för organisationernas ledamöter.

Ersättning utgår inte för insynsplats i rådet.



2. Folkhälsoråd

Folkhälsorådet är ett samarbets- och samverkansorgan mellan Piteå kommun, polismyndigheten och Region Norrbotten. Folkhälsorådet arbetar för att skapa förutsättningar för en positiv hälsoutveckling i kommunen. Detta omfattar bland annat frågor som hälsa, livsvillkor, levnadsvanor, trygghet, brotts- och drogförebyggande arbete och berör alla samhällssektorer och alla nivåer i samhället.

Syfte

1 § Rådets syfte är att:

- verka för förbättrad hälsa bland kommunens innevånare
- driva frågor där samverkan är av betydelse för förbättrad folkhälsa i kommunen
- fungera som lokalt brottsförebyggande råd (PiteBrå)

Uppgifter

2 § Rådet eller dess arbetsutskott ska:

- fungera som en styrgrupp för olika folkhälsoprojekt, besluta om genomförandeplaner/ handlingsplaner.
- vara ett forum för utbyte och spridning av information, stöd och hjälp vid folkhälsoarbetet i Piteå.
- lyfta fram gemensamma frågor
- sprida folkhälsoperspektiven i den egna organisationen
- skapa nätverk
- samverka mot gemensamma mål
- kunskapsförmedla och opinionsbilda

Rådets sammansättning

3 § Rådet ska bestå av 14 ledamöter som nomineras enligt följande:

2 ledamöter och 2 ersättare från Kommunstyrelsen

1 ledamot och 1 ersättare från Barn- och utbildningsnämnden

1 ledamot och 1 ersättare från Kultur- och fritidsnämnden

1 ledamot och 1 ersättare från Samhällsbyggnadsnämnden

1 ledamot och 1 ersättare från Socialnämnden

1 ledamot och 1 ersättare från Kommunledningsförvaltningen

1 ledamot och 1 ersättare från Utbildningsförvaltningen

1 ledamot och 1 ersättare från Kultur, park och fritid

1 ledamot och 1 ersättare från Samhällsbyggnads

1 ledamot och 1 ersättare från Socialtjänsten

Ovanstående förvaltningar utser som sina respektive representanter förvaltningschef eller av denne utsedd ersättare.

1 ledamot och 1 ersättare nomineras från Polismyndigheten

1 ledamot och 1 ersättare nomineras från Folkvandvården i Piteå

1 ledamot och 1 ersättare nomineras från Närsjukvården i Piteå



4 § Kommunstyrelsen ansvarar för administrationen.



3. Landsbygdspolitiskt råd

Landsbygdspolitiska rådet arbetar för att främja utvecklingen av landsbygden till förmån för medborgarna och utveckla samarbetet och dialogen inom byarna och mellan byarna och kommunen. Frågorna kan handla om förbättring och utveckling av landsbygden, exempelvis bygdens service, näringsliv, turism, infrastruktur och trivsel.

Syfte

1 § Rådets syfte är att:

- förstärka landsbygdens inflytande i alla frågor som berör dem.
- verka för att landsbygdens förutsättningar beaktas i nämndernas åtgärder och planering.
- initiera nya frågor och perspektiv som rör landsbygdsutveckling i Kommunstyrelse/nämnder och förvaltningar.
- vara ett forum för opinionsbildning och kunskapsspridning.

Uppgifter

2 § Rådet eller dess arbetsutskott ska:

- fungera som processtöd i arbetet kring landsbygdsutveckling
- vara remissorgan i frågor som berör landsbygden
- bevaka frågor med anknytning till landsbygdsutveckling
- följa den allmänna utvecklingen inom exempelvis forskning, resurser, lagar och intentioner för området
- framföra önskemål, motivera och föreslå förändringar hos berörd styrelse/nämnd och förvaltning
- utse årets by i Piteå Kommun

Rådets sammansättning

3 § Rådet ska bestå av 14 ledamöter som nomineras enligt följande:

2 ledamöter och 2 ersättare från Kommunstyrelsen

1 ledamot och 1 ersättare från Kultur- och fritidsnämnden

1 ledamot och 1 ersättare från Fastighets- och servicenämnden

1 ledamöter och 1 ersättare från Samhällsbyggnadsnämnden

1 ledamot och 1 ersättare från Barn- och utbildningsnämnden

1 ledamot och 1 ersättare från Socialnämnden

2 ledamöter och 2 ersättare nomineras av företag som är verksamma på landsbygden

2 ledamöter och 2 ersättare nomineras av byamän i Piteå kommun

2 ledamöter och 2 ersättare nomineras av Piteå kommuns byaforum

1 ledamot och 1 ersättare nomineras av Lantbrukarnas Riksförbund i Piteå kommun

4 § Samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för administrationen.



4. Näringslivsråd

Näringslivsrådet arbetar för att skapa förutsättningar för en positiv näringslivsutveckling i kommunen. Utgångspunkten är det fastställda Näringslivsprogrammet. Det gemensamma målet är att Piteå ska vara en attraktiv ort för näringsliv och företagande och vara den ledande kommunen i länet för företag och företagare. Näringslivsprogrammets ambition är att bidra till en positiv utveckling för alla företag i Piteå kommun oavsett storlek, geografi, bransch eller företagsform.

Syfte

1 § Rådets syfte är att:

- verka för ett gott näringslivsklimat i Piteå
- driva frågor där samverkan är av betydelse för att vara en attraktiv ort för näringslivet
- skapa bra samarbeten mellan olika branscher för att stärka Piteås näringsliv

Uppgifter

2 § Rådet eller dess arbetsutskott ska:

- vara ett forum för utbyte och spridning av information
- lyfta fram gemensamma frågor/teman som kan leda fram till olika aktiviteter för Piteå kommun och företagen.
- samverka och samhandla gentemot gemensamma mål i Näringslivsprogrammet

Rådets sammansättning

3 § Rådet ska bestå av 6 ledamöter som nomineras enligt följande:

2 ledamöter och 2 ersättare från Kommunstyrelsen

1 ledamot och 1 ersättare från Samhällsbyggnadsnämnden

2 ledamot och 2 ersättare från Kommunledningsförvaltningen

1 ledamot och 1 ersättare från samhällsbyggnadsförvaltningen

Ovanstående förvaltningar utser som sina respektive representanter förvaltningschef eller av denne utsedd ersättare.

1 ledamot och 1 ersättare nomineras från Företagarna

1 ledamot och 1 ersättare nomineras från Lantbrukarnas Riksförbund

1 ledamot och 1 ersättare nomineras från Svensk Handel eller annan handelsrepresentant

1 ledamot och 1 ersättare nomineras från branschråd Industrirådet

1 ledamot och 1 ersättare nomineras från branschråd Fastighetsägarna

1 ledamot och 1 ersättare nomineras från branschråd Besöksnäringen

1 ledamot och 1 ersättare nomineras från branschråd kulturella & kreativa näringarna

Näringslivets representanter nomineras inom sina egna organisationer/branschråd.

4 § Kommunstyrelsen ansvarar för administrationen.



§ 193

Reglemente för samverkansråd - bildande av Näringslivsråd

Diariennr 21KS339

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige antar Reglemente för samverkansråd.

Reservation

Majvor Sjölund (C), Marika Berglund (C), Helén Lindbäck (KD), Håkan Johansson (M), Karl-Erik Jonsson (M) och Johnny Åström (SJV) reserverar sig mot beslutet till förmån för Majvor Sjölund (C) förslag.

Ärendebeskrivning

Piteå kommuns Näringslivsprogram antogs av kommunfullmäktige i juni 2020. Programmet togs fram mellan näringslivets olika branschföreträdare och Piteå kommun, där parterna visar sin gemensamma vilja att stärka Piteås näringsliv. Programmet redovisar prioriterade spjutspetsområden och stödjande områden. I programmet anges att ett näringslivsråd bör finnas som årligen följer upp näringslivsprogrammet olik delar och att näringsliv, kommunens politiker och tjänstemän träffas löpande för att följa utvecklingen.

Inom Piteå kommun har samverkansråd Folkhälsoråd och Landsbygdspolitiskt råd bildats för överläggningar och ömsesidig information mellan företrädare för kommunen och företrädare för organisationer som arbetar inom rådets specifika intresseområden.

Kommunledningsförvaltningens förslag är att ett liknande samverkansråd bildas för näringslivsfrågorna.

Näringslivsrådet

Näringslivsrådet är ett samarbets- och samverkansorgan mellan Piteå kommun och representanter från företagsorganisationer, branschråd samt representanter för företag från de branscher som är utpekade som spjutspetsar i Näringslivsprogrammet och som inte har något branschråd.

Näringslivsrådet arbetar för att skapa förutsättningar för en positiv näringslivsutveckling i kommunen. Utgångspunkten är det fastställda Näringslivsprogrammet.

Det gemensamma målet är att Piteå ska vara en attraktiv ort för näringsliv och företagande och vara den ledande kommunen i länet för företag och företagare. Näringslivsprogrammet ambition är att bidra till en positiv utveckling för alla företag i Piteå kommun oavsett storlek, geografi, bransch eller företagsform.

Syfte

Rådets syfte är att:

- verka för ett gott näringslivsklimat i Piteå
- driva frågor där samverkan är av betydelse för att vara en attraktiv ort för näringslivet
- skapa bra samarbeten mellan olika branscher för att stärka Piteås näringsliv



Uppgifter

Rådet ska:

- vara ett forum för utbyte och spridning av information
- lyfta fram gemensamma frågor/teman som kan leda fram till olika aktiviteter för Piteå kommun och företagen.
- samverka och samhandla gentemot gemensamma mål i Näringslivsprogrammet

Rådets sammansättning

Rådet ska bestå av 6 ledamöter som nomineras enligt följande:

2 ledamöter och 2 ersättare från Kommunstyrelsen

1 ledamot och 1 ersättare från Samhällsbyggnadsnämnden

2 ledamot och 2 ersättare från Kommunledningsförvaltningen

1 ledamot och 1 ersättare från samhällsbyggnadsförvaltningen

Ovanstående förvaltningar utser som sina respektive representanter förvaltningschef eller av denne utsedd ersättare.

1 ledamot och 1 ersättare nomineras från Företagarna

1 ledamot och 1 ersättare nomineras från Lantbrukarnas Riksförbund

1 ledamot och 1 ersättare nomineras från Svensk Handel eller annan handelsrepresentant

1 ledamot och 1 ersättare nomineras från branschråd Industrirådet

1 ledamot och 1 ersättare nomineras från branschråd Fastighetsägarna

1 ledamot och 1 ersättare nomineras från branschråd Besöksnäringen

1 ledamot och 1 ersättare nomineras från branschråd kulturella & kreativa näringarna

Näringslivets representanter nomineras inom sina egna organisationer/branschråd.

Administration

Kommunstyrelsen genom näringslivsavdelningen ansvarar för administration och är sammankallande till näringslivsrådet.

Reglementet för samverkansråd kompletteras med punkt 4, uppgifter för det nya Näringslivsrådet.

Yrkanden

Majvor Sjölund (C) och Marika Berglund (C) Håkan Johansson (M): bifall till Kommunstyrelsens arbets- och personalutskotts förslag med utökning av en ledamot och en ersättare från skogliga näringar.

Brith Fäldt (V) och Anders Lundkvist (S): bifall till Kommunstyrelsens arbets- och personalutskotts förslag

Propositionsordning

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



Beslutsunderlag

- Reglemente för samverkansråd

Paragrafen är justerad

§ 135

Piteförslag

I9KS686



Bestämmelse för Piteförslag

| | | | |
|--------------------------------------|---|-------------------------|-----------------------|
| Dokumentnamn | Dokumenttyp | Senast reviderad | Beslutsinstans |
| Bestämmelse för Piteförslag | Föreskrift | 2021-09-13 §135 | Kommunfullmäktige |
| Dokumentansvarig/processägare | Version | Diarienummer | Giltig till |
| Kommunstyrelsen | 1 | 19KS686 | 2025-12-31 |
| Dokumentinformation | Anger regler för Piteförslag gällande form, innehåll och behandling | | |
| Dokumentet gäller för | Alla medborgare | | |



1 § Vad är Piteförslag

Piteförslag är en e-tjänst som gör det möjligt för alla som bor eller verkar i Piteå kommun att påverka utvecklingen i kommunen genom att bidra med en idé om hur Piteå kan bli bättre.

2 § Alla har rätt att lämna in

Alla oavsett var man är folkbokförd har rätt att lämna in ett Piteförslag till Piteå kommun.

3 § Stöd förslaget

För att ett förslag ska tas upp till politiskbehandling behöver det få stöd från en promille av befolkningen i Piteå kommun.¹

Inkomna förslag ligger uppe på Piteå kommuns e-tjänsteportal i högst två månader för att samla stöd.

4 § Regler för Piteförslag

Ett förslag får endast handla om ett ämne per förslag. Alla förslag utom de som har odemokratiskt, rasistisk eller diskriminerande innebörd ska publiceras.

För att behandlas och få söka stöd får förslag inte:

- avse myndighetsutövning mot enskild
- handla om något som är utom kommunens ansvarsområde
- handla om förhållandet mellan Piteå kommun som arbetsgivare och dess medarbetare

Förslag som har utretts de senaste två åren, är under en pågående process eller rättsprocess kommer inte att publiceras för röster.

5 § Behandling och beslut

Piteförslag behandlas av den nämnd vars verksamhet förslaget avser.

Förslag som påverkar hela kommunen på ett väsentligt sätt behandlas av Kommunfullmäktige. Kommunchef ansvarar för fördelning av ärenden.

Piteförslag som fått tillräckligt stöd enligt § 2 bör beredas så att beslut kan tas sex månader från att det gått till politisk behandling.

6 § Rätt att delta vid beslut

Förslagsställare har rätt att delta och föredra sitt ärende vid beslutstillfället och ska därför meddelas om sammanträdet.

7 § Redovisning

Kommunstyrelsen och övriga nämnder ska två gånger per år redovisa till Kommunfullmäktige alla publicerade ärenden som ej gått till beslut samt en gång per år redovisa alla beslutade ärenden.

¹ En promille av befolkningen, avrundat nedåt motsvarar år 2021 42 röster.

§136

Ajournering för avtackning av Anders Lundkvist (S)

§137

**Information och fattade
beslut angående
Coronapandemin**

20KS535

§138

**Motion (C) - Fastigheterna
Öjebyn 7:55 och Öjebyn
7:56 säljs till
marknadsmässiga priser**

20KS368



§ 198

Motion (C) - Fastigheterna Öjebyn 7:55 och Öjebyn 7:56 säljs till marknadsmässiga priser

Diariennr 20KS368

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige avslår motionen - Fastigheterna Öjebyn 7:55 och Öjebyn 7:56 säljs till marknadsmässiga priser.

Reservation

Majvor Sjölund (C), Håkan Johansson (M), Anders Nordin (SLP), Helén Lindbäck (KD), Johnny Åström (SJV) och Karl-Erik Jonsson (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget förslag.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktigeledamoten Anton Li Nilsson (C) har den 22 juni 2020 lämnat in en motion med yrkande att fastigheterna Öjebyn 7:55 och Öjebyn 7:56 säljs till marknadsmässiga priser istället för till tomtkön. I andra hand yrkar han att en ny värdering ska ske innan försäljning.

Dessutom anförs i motionen:

Stamfastigheten Öjebyn 7:37 har avstyckats till 3 fastigheter där det sedan 2018 finns beslut om att Öjebyn 7:55 och 7:56 ska säljas i tomtkön. Efter det beslutet så har stamfastigheten Öjebyn 7:37 sålts till ett väsentligt högre pris än vad såväl kommunen som mäklare värderade den till. Inför beslutet som fattades 2018 så fanns det framtaget ett underlag med karta med tilltänkta tomtgränser, avstyckningen blev inte enligt dessa tomtgränser.

Med anledning av detta så bör det tas ett omtag i frågan.

Kommunfullmäktige har den 14 september 2020 § 183, remitterat ärendet till kommunstyrelsen för beredning.

Samhällsbyggnadsnämndens yttrande, 10 december 2020 §220

Tomtpris för fastigheterna tillika fritidstomterna Öjebyn 7:55 och Öjebyn 7:56 beslutades av Kommunfullmäktige 2018-10-22, § 207. Priset fastställdes till 850 000 kr per tomt, och utgick från en oberoende värdering upprättad 2018-08-28. Förutom priset beslutades även att tomterna skulle säljas till tomtkön. Samhällsbyggnads plan var att erbjuda tomterna till tomtkön år 2020.

Tomterna är inte att klassa som strandtomter eftersom marken mellan tomterna och vattnet är samfällad och strandskyddet gäller. Strandskyddet råder även innanför del av tomterna.

Tomtpris utgår från en oberoende värdering vilket innebär ett uppskattat marknadsvärde/marknadsmässigt pris vid värderingstidpunkten. Kommunfullmäktige har tidigare beslutat att sälja tomterna genom tomtkön till det pris som framkommit genom värderingen. Den kommande försäljningen samt priset har varit känd för tomtkön ett tag och flera är intresserade av tomterna.



Att försäljning har dragit ut på tiden beror på att det återstår en del arbete med bl.a. lantmäteriförrättning, servitutsavtal och väg. Arbete med vägen har pågått även under 2020.

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår att Kommunstyrelsen anser motionen besvarad.

Kommunledningsförvaltningens yttrande 23 april 2021

Tomtkön i Piteå kommun är till för den som vill anmäla sitt intresse till att köpa en kommunal tomt. När kommunen har ett nytt markområde klart till försäljning, erbjuds tomterna i turordning till alla som står i tomtkön. Om flera reserverar sig för samma tomt, erbjuds tomten i första hand till den som har stått längst i tomtkön.

Kommunledningsförvaltningen gör ingen annan bedömning än Samhällsbyggnadsnämnden i frågan, Kommunfullmäktiges beslut om att sälja till fastställt pris och lägga till tomtkön bör kvarstå. Om det framöver skulle visa sig att ingen som erbjuds tomterna från tomtkö vill köpa, bör de säljas på öppna marknaden.

Kommunalrådet Anders Lundkvist (S) anför följande:

”Tomtkön är ett viktigt bostadspolitiskt instrument, den ger möjligheter för alla medborgare att få att bygga sitt eget boende. Tanken med tomtkön är inte att kommunen ska tjäna pengar utan att den vanlige Pitebon ska ges möjligheter att hitta ett ställe de vill bo och leva på. För att tomtkön ska vara intressant bör även attraktiva tomter ingå i den. Behovet av en tomtkö med attraktiva tomter kommer också att öka utifrån den förväntade inflyttning som etableringar, av flertalet stora arbetsplatser, i närområdet kommer medföra.

Jag tycker det är rimligt att tomterna säljs utifrån en oberoende värdering, vilket gjorts i detta fall. Priset kan givetvis ändrats något sedan 2018 när värderingen gjordes men jag tycker ändå det är rimligt att utgå från denna då tomterna redan har intressenter från tomtkön och dessa knappast kan belastas för att kommunen dröjt med att färdigställa lantmäteriförrättningar och upprättande av servitut avtal etc.

Jag föreslår därför kommunfullmäktige avslår motionen.”

Yrkanden

Majvor Sjölund (C), Håkan Johansson (M), Anders Nordin (SLP), Helén Lindbäck (KD), Johnny Åström (SJV) och Karl-Erik Jonsson (M): bifall till motionen.

Brith Fäldt (V): bifall till Kommunledningsförvaltningens förslag.

Propositionsordning

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

Paragrafen är justerad

§139

**Interpellation (C) -
Matsvinn inom Piteå
kommuns äldreomsorg**

21KS281

§141

**Avsägelse av ledamot (S) -
Barn- och
utbildningsnämnden 2019-
2022**

18KS605

§142

**Avsägelse av ledamot och
förste vice ordförande -
Kommunstyrelsen 2019-
2022**

18KS603

§143

**Avsägelse av ledamot och
vice ordförande - Piteå
kommunföretag AB
(PIKAB) 2019-2022**

I8KS615

§144

**Avsägelse av ledamot och
vice ordförande -
Krisledningsnämnden fram
till kommunfullmäktiges
första sammanträde 2023**

I9KS23

§145

Avsägelse av ledamot - E-nämnden 2019-2022

18KS616

§146

**Avsägelse av ombud -
Norrbottens kommuners
förbundsfullmäktige 2019-
2022**

18KS659

§147

**Avsägelse av ersättare -
Norrbottens kommuners
styrelse 2019-2022**

18KS619

§148

**Avsägelse av ersättare -
Gemensam
Räddningsnämnd Piteå
och Älvsbyns kommuner
2020 - 2022**

I9KS637

§149

**Fyllnadsval av ledamot -
Piteå Näringsfastigheter
AB från årsstämman 2019
till årsstämman 2023**

I9KS27

§150

**Avsägelse av ledamot -
Samhällsbyggnadsnämnde
n 2019-2022**

I8KS604

§151

**Avsägelse av ledamot (L) -
Miljö- och tillsynsnämnden
2019-2022**

I8KS607

§152

Interpellation (L) - mobbing och kränkningar

21KS369



Interpellation om mobbning och kränkningar!

Efter fallet ”Liam” som uppmärksammats i media, en kille som utsatts för mobbning och kränkningar inte bara i skolan utan även på buss till och från hemmet, har det framkommit detaljer om att kommunen frångått sitt ansvar vad gäller mobbning och kränkande behandling under busstransport till och från hemmet. Detta kunde konstateras i en intervju med avdelningschefen för grundskolan i Piteå-Tidningen.

Enligt Skolverket har kommunen ett ansvar vid busstransporter OM det sker mobbning och kränkande behandling och måste åtgärda det. Barn och utbildningsnämnden är i slutändan ansvarig oavsett om förvaltningen agerat rätt eller fel för det som sker i skolan.

I slutändan ska det inte behövas att Skolverket kräver det. Vi ska agera med vad som är moraliskt rätt för våra elever. Om någon mobbas på en transport till skolan då ska vuxenvärlden agera, inte skylla ifrån sig.

Pga. Detta uppdragande vill vi ställa följande fråga till barn och utbildningsnämndens ordförande:

- *Har nämnden koll och kontroll på att kommunen tar ansvar för elever som åker buss om dom kränks eller ej?*
- *Om ni har det, vad ni för rutiner?*
- *Om inte, vad avser ni att göra åt saken?*

Ulf Lindström (L)
Liberalerna Piteå

§153

Medborgarförslag - Bänkar vid Strömbackastrand

2IKS317



Förslaget i korthet

Uttplacering av 3 st. bänkar på
bryggan mot vattnet, nedanför hu-
sen på Strömbacke strand.

Beskriv och motivera ditt förslag

Trevligt för boende & passerande
att kunna sitta och njuta av
utsikten.

Da det är trädäck gör bänkarna
att skrivas bort!

tack!

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

§154

**Medborgarförslag -
Ungdomsgård i fd.
Bryggans lokaler**

21KS355



Förslaget i korthet

Anrätta en ungdomsgård i Bryggans lokaler på Noliaområdet med hjälp av Cafe på Bit. Tillåta trafik med Epa-traktorer på Noliaområdet.

Beskriv och motivera ditt förslag

Jag har besökt Cafe på Bit flera gånger och sett att det är så många ungdomar där. De som är där spelar oftast sällskapsspel (väldigt sällan data- eller TV-spel). Ägaren till Cafe på Bit har jättebra kontakt med ungdomarna och behandlar alla med stor respekt. Jag tycker att Piteå Kommun ska tillhandahålla lokalen på Noliaområdet (Bryggan) till Cafe på Bit. Då skulle fler ungdomar välja att vistas där. Även de som inte har spel som intresse. Lokalen som Cafe på Bit har idag är i en källare, så det är inte särskilt trevligt. Piteå kommun skulle också kunna subventionera ex. fikabröd. Jag tycker också att Epa-traktorerna skulle få vistas där. De skulle även kunna utnyttja bilhallen som redan finns i lokalen för att meka och tvätta sina bilar. Närheten till Skate-parken är också ett plus och ungdomarna skulle inte vistas i centrum.

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 ska det

- vara skriftligt
- vara försett med namn, adress och telefonnummer till den/dem som lämnat förslaget. Det ska 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

§155

**Medborgarförslag - Gör
om gamla tennisbanan till
utegym**

21KS359



Förslaget i korthet

Gamla tennisbanan vid Örtstigen/Furunäset/
Furunäsvägen görs om till ett utegym.

Beskriv och motivera ditt förslag

Då tennisbanan ej används och har förfallit
tycker jag att kommunen (som vad jag förstår
äger marken) fräscha till ytor samt sätta
dit ett utegym.

Det är många motionärer, gångare och
cyklister som passerar det vackra natur-
området och parken som säkert skulle
njuta av att träna i ett utegym där.



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 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 ska det

- vara skriftligt
- vara försett med namn, adress och telefonnummer till den/dem som lämnat förslaget. Det ska 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

§156

**Medborgarförslag -
Parkeringstillstånd för
socialtjänsten**

21KS362



Förslaget i korthet

Jag föreslår att socialtjänstens personal och företaget "Boende livet ut" som använder sig av bilar i sin tjänst ska få ett speciellt parkeringstillstånd sk nyttoparkeringstillstånd. Detta skulle innebära att de får parkera GRATIS och UTAN P-SKIVA på kommunens parkeringar, gästparkeringar och vanliga parkeringar.

Beskriv och motivera ditt förslag

Angående socialtjänstens skenande parkeringskostnader...

Jag föreslår att socialtjänstens personal och företaget " Boende livet ut " som använder sig av bilar i sin tjänst ska få ett speciellt parkeringstillstånd sk nyttoparkeringstillstånd. Detta skulle innebära att de får parkera GRATIS och UTAN P-SKIVA på kommunens parkeringar, gästparkeringar och vanliga parkeringar.
Detta skulle innebära mindre frustration och stress bland de anställda som istället skulle kunna fokusera på sitt arbete. Mitt förslag innebär att Pitebo inte längre får in några inkomster från nyttoparkeringstillstånd och att socialtjänsten slipper parkeringskostnaderna.

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 ska det

- vara skriftligt
- vara försett med namn, adress och telefonnummer till den/dem som lämnat förslaget. Det ska 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