

Årsredovisning 2018

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

1. Inledning

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

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

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

2. Direktion

RKM har en direktion med 28 ledamöter, 14 ledamöter från landstinget och 14 ledamöter från kommunerna i länet, samt ersättare. Direktionen har haft 4 direktionsmöte under 2018.

Ordinarie från Region Norrbotten

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

Ordinarie från kommun

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

3. Arbetsutskott (AU)

Direktionen har ett arbetsutskott (AU) på 9 ledamöter. AU har under verksamhetsåret 2018 träffats och genomfört 5 beredningsmöten.

Ordinarie från Region Norrbotten

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

Ordinarie från kommun

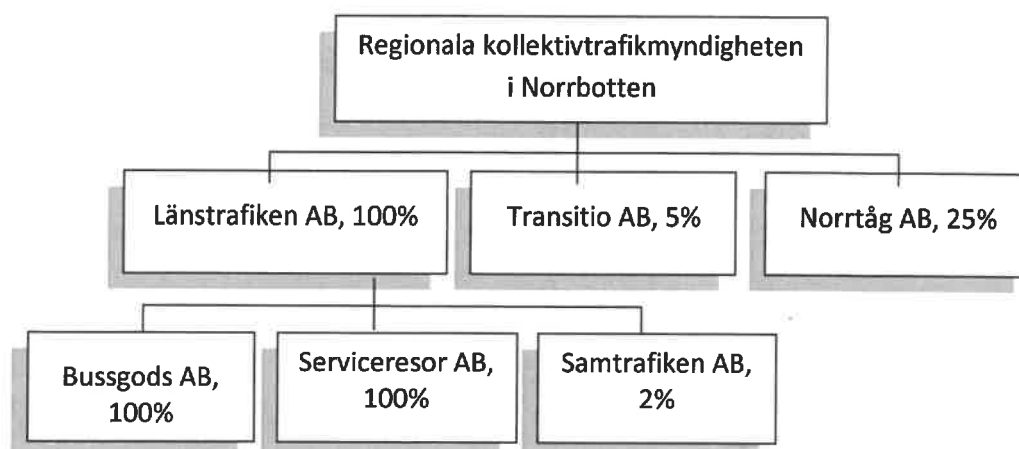
Kristina Zakrisson (S), Kiruna kommun
Lenita Ericson (S), (vice ordf), Luleå kommun
Mikael Larsson (V), Överkalix kommun
Helena Öhlund (S), Älvsbyns kommun

4. Ändamål och Uppdrag

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

5. Koncern och organisation

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten utgör en koncern med följande organisationsstruktur



6. Sammanställd redovisning koncernföretag bokslut 2018

I bokslut 2018 visar den sammanställda redovisningen av koncernens ett resultat på 0,0 Mnkr. De olika verksamheterna visar i princip nollresultat var och en eftersom underskotten täcks enligt överenskommelser. Före underskottstäckning var resultatet sammantaget ca - 8,9 Mnkr där den stora resultatpåverkande posten var Bussgods underskott -9,4 Mnkr. Den extra finansieringen av underskotten fördelas enligt överenskommelser för varje resultatenhet.

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

Sammanställt Bokslut för år 2018

		RKM	RKM	LTN	BGN	SRN	NT
Resultaträkning Tkr		Sammanställd	Myndigh	Länstraf	Bussgods	Serviceres	Norrtåg
Koncernen, myndigheten och bolag		Konsolidering	100%	100%	100%	100%	25%
INTÄKTER	Nettoomsättning	380 429	3 821	299 046	47 147	3 207	108 832
	Statliga bidrag	25 279	0	25 182	0	97	0
	Övriga rörelseintäkter	23 264	40	6 277	480	951	62 062
	Verksamhetens intäkter	428 972	3 861	330 505	47 627	4 255	170 894
	Upplösn negativ Goodwill	0	0	0	0	0	0
KOSTNADER	Trafikkostnader	-530 052	0	-439 524	-19 833	-1	-282 776
	Övriga externa kostnader	-30 329	-2 613	-13 475	-12 101	-1 526	-2 456
	Personalkostnader	-57 142	-6 742	-21 868	-24 407	-2 645	-5 921
	Verksamhetens kostnader	-617 523	-9 355	-474 867	-56 341	-4 172	-291 153
	Avskrivningar	-7 312	-26	-6 311	-765	-81	-517
VERKSAMHETENS NETTOKOSTNADER		-195 864	-5 520	-150 673	-9 479	2	-120 776
	Bidrag från medlemmarna	195 897	5 572	160 134	0	0	120 764
	Räntenetto	13	0	-37	43	0	27
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER		46	52	9 424	-9 436	2	15
	Koncernbidrag	0	0	-9 436	9 436	0	0
	Skatter	6	0	12	0	-2	-15
ÅRETS RESULTAT		52	52	0	0	0	0

Summa Omsättning 624 869 9 433 490 639 47 627 4 255 291 658

Serviceresors underskott (-143 Tkr) täcks av Regionen och Kiruna kommun.

Bussgods underskott -9 436 Tkr täcks av Länstrafiken genom koncernbidrag.

Länstrafiken underskott efter koncernbidrag -8 934 Tkr täcks av Regionen och kommunerna.

RKMs överskott 52 Tkr är koncernens resultat år 2018.

Koncernen budgetavvikelse 2018

(Före koncernbidrag till Bussgods)

	Budget	Utfall	Diff
Intäkter	383 092	386 428	3 336
Trafikkostnader	-453 010	-459 357	-6 347
Övriga kostnader	-28 926	-29 689	-763
Personalkostnader	-51 156	-55 869	-4 713
Avskrivningar o räntor	-6 772	-16 603	-9 831
Medlemsbidrag	156 772	165 706	8 934
Resultat	0	-9 384	-9 384

7. Allmän trafikplikt

Under 2018 har Regional kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten beslutat om allmän trafikplikt för följande:

Arvidsjaurs kommun

Buslinjen 135

Boden kommun

Buslinje 265, 266

Gällivare kommun

Buslinje 135, 423, 424 och 425 samt Gällivare tätort

Luleå kommun

Buslinje 222 (Mjöfjärden-Sundom-Börjelslandet)

Buslinje Sinksundet - Porsön

Skärgårdstrafik 2018, turbotrafik och pendelbåttrafik

Överkalix kommun

Buslinje 341

Övertorneå kommun

Buslinje 361, 362 och 363

Region Norrbotten

Buslinje 15 (Råneå- Sunderby sjukhus)

Buslinje 17, 18, 52 och 61.

Buslinje 26, 44, 53, 54, 63

Buslinje 14, 46, 21, 31, 32

Buslinje 23, 28, 29, 30, 97

Buslinje 20/100

8. Kommersiell kollektivtrafik

Kommersiella aktörer har i och med inträdet av den lagstiftningen (lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1056)) möjlighet att inom den sk 21-dagars regeln anmäla till den regionala kollektivtrafikmyndigheten att man avser att starta upp kollektivtrafik som inte omfattas av beslut om allmän trafikplikt. Under verksamhetsåret 2018 har ingen kommersiell aktör lämnat in anmälan om kollektivtrafik.

9. Personal

RKM har sedan januari 2016 sex färdtjänsthandläggare, där fyra är stationerade i Luleå och två i Överkalix. Under 2018 har det, på kontoret i Luleå under vissa perioder, funnit ytterligare en resurs som arbetat med handläggning av färdtjänstärenden.

Inom RKM finns därutöver en myndighetschef och en kollektivtrafikstrateg stationerad i Luleå. Under 2018 har RKM fått finansiering från Region Norrbotten för en resurs som arbetar med tågfrågor i Norrbotten, denna är placerad i Luleå.

Skifte av myndighetschef

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

10. Lokalisering, kansli och administration

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

11. Ekonomi

Myndighetens finansiering av verksamhet och investeringar sker genom driftbidrag från medlemmarna. Under verksamhetsåret 2018 har medlemmarna tillskjutit driftbidrag enligt följande;

Driftbidrag att fakturera medlemmarna

BudgetRKM Driftbidrag tkr	2018	2019	2020
Arjeplog	199	202	205
Arvidsjaur	199	202	205
Boden	199	202	205
Gällivare	199	202	205
Haparanda	199	202	205
Jokkmokk	199	202	205
Kalix	199	202	205
Kiruna	199	202	205
Luleå	199	202	205
Pajala	199	202	205
Piteå	199	202	205
Älvsbyn	199	202	205
Överkalix	199	202	205
Övertorneå	199	202	205
Landstinget	2 786	2 824	2 869
SA	5 572	5 648	5 738

För 2018 har medlemmarna tillskjutit medel för drift av myndighetens verksamhet med 5 572 Tkr, varav investeringar utgör 200 Tkr.

Övrig ekonomisk redovisning, se resultat- och balansräkning punkt 31.

12. Trafikförsörjningsprogram

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

Den reviderade versionen av Trafikförsörjningsprogrammet beslutas i Direktionen den 27 februari 2018. Målen som finns med i TFP ska årligen följas upp, några av målen är svåra att mäta, varför en översyn och utveckling av målen är relevant och ska genomförs löpande. Tillgänglighet, miljö, färdtjänst och stomlinjenätet är viktiga områden som beaktas i TFP. Kopplat till TFP ska en handlingsplan finnas för att möjliggöra måluppfyllelse.

Trafikförsörjningsprogrammet omfattar kollektivtrafik på väg, spår och sjöfart inom länet, inom kommuner och den trafik som tillgodoser behov av arbetspendling och annat resande över läns- och landsgräns.

13. Internkontrollplan

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

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

Punkter för internkontroll som analyserats nu:

- Hur säkerställer vi att vi lever efter, och uppfyller, de krav och mål som direktion eller styrelse fattat?
 - Målen är beskrivna i dokument som styr verksamheten, trafikförsörjningsprogram och ägardirektiv.
 - Måluppfyllelse mäts och redovisas i förvaltningsberättelsen i årsboksluten och vid bokslut för T2.
 - Budgetuppföljning görs löpande och mer detaljerat vid årsbokslut och tertialboksluten.

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

- Hur säkerställer vi validitet och reliabilitet av information i våra IT-system?
 - Framtagen statistik dubbelkontrolleras
 - Rimlighetskontroller mot tidigare värden

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

- Hur hanterar vi stöldbegärliga tillgångar (kontanter, bensinkort och inventarier etc.)?
 - Kontanter hanteras endast i samband med biljettförsäljning på busstationerna. Dagskassor redovisas av busstationspersonalen till Länstrafikens administration genom fastställda rutiner för dagskasseredovisning.

- Kontanterna transporteras till banken av personal från Nokas.
- Bensinkort kan bara användas för inköp av bränsle. Kvitto med notering om person som tankat och fordon lämnas till Länstrafikens administration för avstämning mot faktura.
- Tankning av fordon noteras i körjournal som finns i respektive fordon.
- Stöldbegärliga inventarier registreras i anläggningsregistret oavsett inköpsvärde.

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

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

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

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

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

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

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

14. SAM - Systematiska arbetsmiljöarbetet

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

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

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

Ett arbete för att förbättra de negativa resultat som framkom i personalens hälsoundersökning som gjordes under våren/sommaren 2017 har genomförts under året. En rapport om föreslagna åtgärder har tagits fram och har resulterat i bl.a. att en stegtävling genomfördes. Uppföljning

ska göras för att se eventuella effekter när nästa hälsokontroll görs under våren/sommaren 2019.

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

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

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

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

I december 2017 har 13 av länets 14 kommuner fattat beslut att överlåta färdtjänsten till RKM. Piteå kommun har fattat beslut om att överlåta och diskussioner om en tidpunkt för ett övertagande kommer att föras mellan RKM och Piteå kommun. Diskussioner kommer även att genomföras med Bodens kommun under kommande år (Boden har beslutat att inte överlåta).

Länstrafiken i Norrbotten AB är operativt ansvarig för den allmänna kollektivtrafiken och även den särskilda kollektivtrafiken i Norrbotten och genomför upphandlingar löpande av färdtjänst, sjukresor mm. Under 2019 upphandlas särskild kollektivtrafik i elva av länet kommuner.

16. Färdtjänstråd

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

Färdtjänstrådet har som målsättning att träffas två gånger per år för att diskutera och informera om färdtjänsten, samt ta del av information, förslag och idéer från medverkande intresseorganisationer. Under 2018 har färdtjänstrådet haft två sammankomster.

17. Norrbottens Bussgods

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

18. Kollektivtrafikmyndighetens mål

Det nationella transportpolitiska övergripande målen är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbart transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målen har

preciserats i funktionsmål och hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

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

Målen i TFP är avgörande för i vilken riktning kollektivtrafiken ska utvecklas samt vilka satsningar som ska göras i framtiden i Norrbotten

Funktions- och hänsynsmål, fem olika funktionsområden

TILLGÄNGLIGHETSMÅLET

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

Målet följs upp genom att mäta:

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

Nöjdhet allmänhet och kund

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

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

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

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

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

Nöjdhet med bolaget (NKI)		
År	Länstrafiken i Norrbotten	Luleå lokaltrafik (LLT)
2013	57%* / 78%**	75%* / 87%**
2014	53%* / 74%**	76%* / 85%**
2015	54%* / 70%**	74%* / 85%**
2016	50%* / 69%**	74%* / 83%**
2017	60%* / 64%**	73%* / 75%**
2018	51%* / 61%**	73%* / 79%**

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

NKI-resultatet för länets kollektivtrafikkunder (dvs LTN och LLT) är 72% (70% 2017) och för allmänheten 58% (59% 2017).

Den totala nöjdheten i riket uppgår till 59% bland kunder och 53% bland allmänheten.

Andel tillgänglighetsanpassade fordon

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

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

Andelen fordon som är tillgänglighetsanpassade.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Piteå
2013	0 %*	0	0	0	0	0	91,8%	0
2014	0 %*	0	0	0	0	0	92,0%	0
2015	0 %*	0	0	0	0	0	93,0 %	0
2016	0 %*	0	0	0	0	0	92,0 %	0
2017	32,6 %*	0	0	0	0	0	93,0 %	0
2018	32,6 %*	0	0	0	0	0	93,0 %	0

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

Andel tillgänglighetsanpassade hållplats

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

Attraktivitetsmålet

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

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

Nöjdhet allmänhet och kund

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

Antal påstigande (exklusive årskort)

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

Antal påstigande totalt per år (inklusive skolkort).

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda (ringlinjen)	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Piteå
2014	2 240 197*	336 282 *	376 221*	18 014*	77 500*	372 298*	4 638 000**	358 968*
2015	2 280 685*	406 905*	344 488*	20 959*	76 665*	402 506*	4 757 368**	351 342*
2016	2 356 062*	492 071*	343 234*	20 984*	72 480*	480 223*	5 123 534**	390 492*
2017	2 241 056*	572 229*	324 144*	24 850*	76 800*	487 569*	5 207 000**	407 575*
2018	2 299 299*	568 108*	278 451*	24588*	75 323*	503 783*	5 353 000**	408 207*

*Siffror från Länstrafiken

**Siffror från LLT (inklusive skolkort)

Kollektivtrafikens marknadsandel (av det motoriserade resandet)

Marknadsandelen mäts i den riksomfattande kollektivtrafikbarometern. Då endast Länstrafiken i Norrbotten och Luleå lokaltrafik är med i Kollektivtrafikbarometern från Norrbottens län, är det endast dessa värden som redovisas. Tabellen redovisar marknadsandel av totalbefolkningen och andel av befolkningen som rest någon gång med Luleå lokaltrafik respektive Länstrafiken i Norrbotten. Kollektivtrafikens marknadsandel beräknas som andelen resor med kollektiva färdmedel bland samtliga resor med motordrivna fordon.

	Marknadsandel totalt	Andel kunder av befolkningen	Marknadsandel totalt	Andel kunder av befolkningen
År	Länstrafiken i Norrbotten	Länstrafiken i Norrbotten	Luleå lokaltrafik (LLT)	Luleå lokaltrafik (LLT)
2013	6%	22%	18%	54%
2014	6%	24%	21,5%	56%
2015	5,5%	21%	19%	57%
2016	6%	22%	20%	57%
2017	8%	39%	29%	46%
2018	6%	32%	22%	47%

Det vanligaste färdmedlet inom kollektivtrafik i Norrbotten är stadsbuss (49 %) följt av regionbuss (45 %). Stadsbuss står för hälften av alla kollektivtrafikresor i Norrbotten medan regionbuss står för en nästan lika stor andel.

Miljömålet

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

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

Fossila bränslen

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

Förnybara drivmedel

De vanligaste förnybara drivmedlen är:

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

RME är en blandning av 90 % rapsolja och 10 % metanol, i processen bildas RME och glycerol, med RME kan befintliga fordonsflottor ställas om till förnyelsebart bränsle med minskad klimatpåverkan

som följd. Ett 100 % RME (som framställs av raps), minskar klimatutsläppen med upp till 60 %. Genom att byta ut 100 liter fossil diesel till RME minskar du koldioxidutsläppen med 173 kg.

HVO, tillverkas av slakteriavfall och vegetabiliska oljor. HVO kan användas som bränsle i alla typer av dieselmotorer och är identiskt med fossil diesel. HVO klarar ner till minus 32 grader Celsius. Om en jämförelse görs mellan fossil diesel och HVO har HVO ett lägre utsläpp; partiklar 33 % lägre, NOx, 9 % lägre, HC 30 % lägre och CO 24 % lägre utsläpp (<https://www.energifabriken.se/branslen/rme>).

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

Alternativa drivmedel

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

Andel fordonskilometer som drivs med förnybara bränslen

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

Andel fordon som drivs med förnyelsebara bränslen.

År	Länstrafiken Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Piteå
2013	0 %*	0 %**	0 %r	Inga uppgifter	Inga uppgifter	Inga uppgifter	30,0 %	0 %***
2014	0 %*	0 %**	0 %***	0 %***	0 %***	0 %***	28,1 %	0 %***
2015	0 %*	0 %**	0 %***	0 %***	0 %***	0 %***		0 %***
2016	8,9 %**	50 %**	0 %***	0 %***	0 %***	0 %***	29 %	0 %***
2017	18,5 %**	50 %**	0 %***	0 %***	0 %***	0 %***	100 %****	0 %***
2018	21,1 %**	37 %**	0 %***	0 %***	0 %***	0 %***	65 %****	0 %***

* Andel med MK 1 Diesel.

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

*** Endast med diesel.

****Förnybar energi

Fordonens utsläpp (emissioner) totalt

Värdena är hämtade från databasen FRIDA.

Fordonens utsläpp (emissioner) totalt.

Koldioxid CO₂

	2014	2015	2016	2017	2018
CO ₂ (KG)	CO ₂ (kg)	CO ₂ (kg)	CO ₂ (kg)	CO ₂ (kg)	CO ₂ (kg)
Länstrafiken i Norrbotten	9 190 000	8 978 653	7 524 000	9 349 000	9 188 000
Luleå Lokaltrafik	3 292 000	3 157 000	1 651 000	2 888 000	1 798 000

Effektivitetsmålet

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

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

Intäktsutveckling

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

Intäktsutveckling 1000-tal.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå lokaltrafik (LLT)	Piteå
2014	132 075*	2 043*	6 442*	44**	324*	135*	54 785***	Saknas
2015	134 290*	2 119*	6 344*	49**	324*	2 662*	55 784***	5 150*
2016	140 515*	2 140*	6 650*	43**	392*	2 301*	60 797***	5 397*
2017	142 409*	1966*	6 650*	43**	350*	2764*	65 451***	5 685*
2018	142 636*	2 935*	7 239*	56**	340*	2 764*	68 238***	5 983*

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

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

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

Kostnadstäckningsgrad: totalt och per linje och/eller stråk

Enligt konsortialavtalet har kommunerna i länet möjlighet att göra tillköp för att subventionera kommuninvånarnas biljetter gällande kollektivtrafiken. I till exempel Kiruna kan kommuninvånarna köpa ett årskort på bussen för en låg kostnad och sedan färdas med detta kort under ett helt år. Dessa tillköp påverkar kostnadstäckningsgraden. Varje tillköp gör att kostnadstäckningsgraden sjunker, varför värdena är låga för vissa kommuner. Boden, Gällivare, Haparanda, Kalix, Kiruna, Luleå och Övertorneå har egna taxesytem som ej är samordnat med Länstrafiken. Piteå följer Länstrafiken

taxor. Andra exempel i länet är att Luleå tekniska universitets pendlare subventioneras samt Älvsbyns kommun subventionerar arbetspendling. Tabellen visar att kostnadstäckningsgraden ökat i några av kommunerna och minskat i andra.

Kostnadstäckningsgrad, totalt i länet.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå lokaltrafik (LLT)	Piteå
2014	53,45*	18,4*	43,5*	3,8*	9,4*	1,8*	48,7 **	26,8*
2015	51,91*	15,5*	42,6*	4,2*	8,9*	7,0*	44,4**	25,5*
2016	52,87*	15,3*	44,5*	3,7*	10,9*	14,9*	46,3**	26,8*
2017	50,09*	13,5*	42,1*	3,3*	8,5*	21,1*	53,5**	38,0*
2018	51,11*	20,1*	24,3*	4,3*	7,1*	21,1*	48,2**	28,8*

* Siffror från Länstrafiken

**Siffror från LLT

Nettokostnad per personkilometer

Nedan visar nettokostnad per personkilometer.

Nettokostnad per personkilometer.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå lokaltrafik (LLT)	Piteå
2014	1,47*	7,72*	4,58*	20,88*	14,10*	4,04*	5,27**	7,47*
2015	1,46*	5,69*	5,08*	19,12*	14,62*	7,17*	3,26**	8,46*
2016	1,43*	4,82*	4,92*	19,20*	14,95*	6,80*	3,07**	7,56*
2017	1,52*	5,81*	5,75*	16,78*	16,97*	4,3*	3,15**	7,31*
2018	1,74*	4,21*	4,09*	16,85*	19,92*	4,20*	3,55**	7,25*

*Siffror från Länstrafiken

**Siffror från LLT

Nettokostnad per invånare i riket

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

Nettokostnad kollektivtrafik, kr/inv	2014	2015	2016	2017
Region Gotland	829	787	816	855
Norrbottens läns landsting	1 086	1 122	1 236	1 286
Västerbottens läns landsting	1 213	1 251	1 290	1 422
Region Gävleborg	1 289	1 362	1 412	1 516
Region Halland	1 245	1 084	1 423	1 527
Region Örebro län	1 367	1 470	1 561	1 797
Landstinget Västernorrland	1 317	1 498	1 573	1 646
Landstinget Dalarna	1 538	1 721	1 837	2 009
Region Skåne	1 710	1 674	1 847	1 711
Region Jönköpings län	1 537	1 609	1 849	1 843
Landstinget i Kalmar län	1 834	1 818	1 859	1 898
Landstinget Sörmland	-	-	1 873	1 794
Region Jämtland Härjedalen	1 363	1 582	1 917	1 906
Landstinget i Värmland	1 741	1 887	1 965	1 986
Region Östergötland	1 946	1 970	1 967	1 959
Riket (ovägt medel)	1 618	1 718	1 865	1934
Västra Götalandsregionen	2 712	2 771	2 884	2 934
Landstinget i Uppsala län	2 366	2 482	3 313	3 589
Stockholms läns landsting	3 371	3 585	3 854	3 945
Landstinget Västmanland	1 385	1 462	1 461	1 520
Landstinget Blekinge	1 133	1 747	1 792	1 895

Källa: Kolada, kommun- och landstingsdatabasen

Regionalt effektivitets mål

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

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

Total inpendling 2012 - 2017

Pendling mellan alla kommuner i Norrbotten redovisas per kommun i Bilaga 1. Respektive diagram visar arbetspendling gällande personer 16 år – 75 år som pendlar till/från olika kommuner i Norrbotten under åren 2012 till 2017. För respektive kommun redovisas dels inpendling, dels utpendling från kommunen. Antalet pendlare är antalet resenärer som pendlar över kommungräns, hur många gånger dessa resenären arbetspendlar per vecka, månad eller under året är okänt.

19. Samråd

Under 2018 har samråd skett med de flesta kommunerna i länet. Samråden har skett i samarbete mellan RKM och Länstrafiken och berörda tjänstemän och politiker på respektive kommun. Från respektive kommun har fyra/fem tjänstemän deltagit, oftast kommunalråd, trafikplanerare,

skolskjutshandläggare och ytterligare någon från samhällsbyggnadsavdelningen och/eller ytterligare en politiker.

Trafikverket har under 2018 träffats vid några tillfällen.

Samrådsmötet gällande färdtjänst har skett under två tillfällen (vår och höst) i RKM:s färdtjänstråd, med intresse- och brukarorganisationerna för färdtjänst och Riksfärdtjänst i Norrbotten. Trafikverkets RFTA, Råd för personer med funktionsnedsättning har under året haft två möten där RKM deltagit. Dessa samråd hålls för att olika intresseorganisationer ska kunna komma till tals gällande väginfrastruktur och tillgänglighet av både vägar, hållplatser, bytespunkter etc. i Norr- och Västerbotten.

Samråd sker löpande med Region Norrbotten, Länsstyrelsen i Norrbotten, turistnäringsen, SJ, Norrtåg och Tågkompaniet.

20. Trafikstrategi Luleå regionen

Under 2018 tog Älvsbyns kommun över ordförandeskapet från Piteå kommun för arbetet, med Trafikstrategin för Luleåregionen (SARETS). Luleåregionen omfattar Luleå, Boden, Kalix, Älvsbyn och Piteå och sker i samarbete med RKM, Länsstyrelsen och Region Norrbotten. Syftet med den gemensamma trafikstrategin är att hitta regionala samverkansformer samt att skapa ett bättre underlag och förutsättningar för aktörerna att ta beslut i planeringsarbetet. Fokus är arbets- och studiependling i/mellan de fem kommunerna. På mötena diskuteras hela resan för arbets- och studiependlare däribland hållplatser och pendlingstråk. Starten av Pendeltåget mellan Boden-Luleå som sker under 2019 är ett viktigt pendlingstråk för att få fler att välja kollektivtrafik framför bilen.

21. Flygbil – flygbuss projekt tillsammans med Trafikverket

Flygbilsprojektet startade april 2016. Ett projekt i samarbete mellan RKM, Trafikverket, Länstrafiken i Norrbotten, och region Norrbotten. En operatör upphandlades under 2015/2016 och projektet, startades 4 april 2016. Trafiken upphandlades på två + ett år. Optionen löstes ut under 2018 och projektet kommer att pågå i denna utformning fram till 3 april 2019. De fyra kommuner som deltar är Jokkmokk, Haparanda, Älvsbyn och Övertorneå, kommunerna går in med maximal 100 000 kronor var årligen under maximalt tre år. Projektet syftar till att möjliggöra för de boende i ett antal utvalda kommuner (med minst en timmes restid och maximalt två timmars restid till Luleå Airport) att resa till/från Luleå Airport utan den egna bilen och ta sig till och från Stockholm och hinna arbeta i åtta timmar under en och samma dag.

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

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

Flygbilen pågår från 4 april 2016 - 3 april 2019.

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

Linje	Ort	Pris vuxen, kr, enkel	Pris barn, kr (tom 18 år), enkel	Pris familj, kr (2 vuxna, 3 barn under 19 år eller 1 vuxen och 4 barn under 19 år), enkel
Linje 711	Haparanda	340	170	680
Linje 712	Jokkmokk	360	180	720
Linje 713	Älvsbyn	260	130	520
Linje 714	Övertorneå	360	180	720

Diagrammet nedan visar antalet personer som rest med flygbilen, under år 2016 (april-december), under 2017 (januari-december) och under 2018 (januari-december). Antalet resenärer är i båda riktningarna.

- Linje 711

Totalt har 344 + 979 + 1117 (år 2016 (april-december) / 2017 (januari-december) / 2018 (januari-december)) personer rest med flygbilen mellan Haparanda kommun – Luleå Airport - Haparanda kommun.

Linje 712

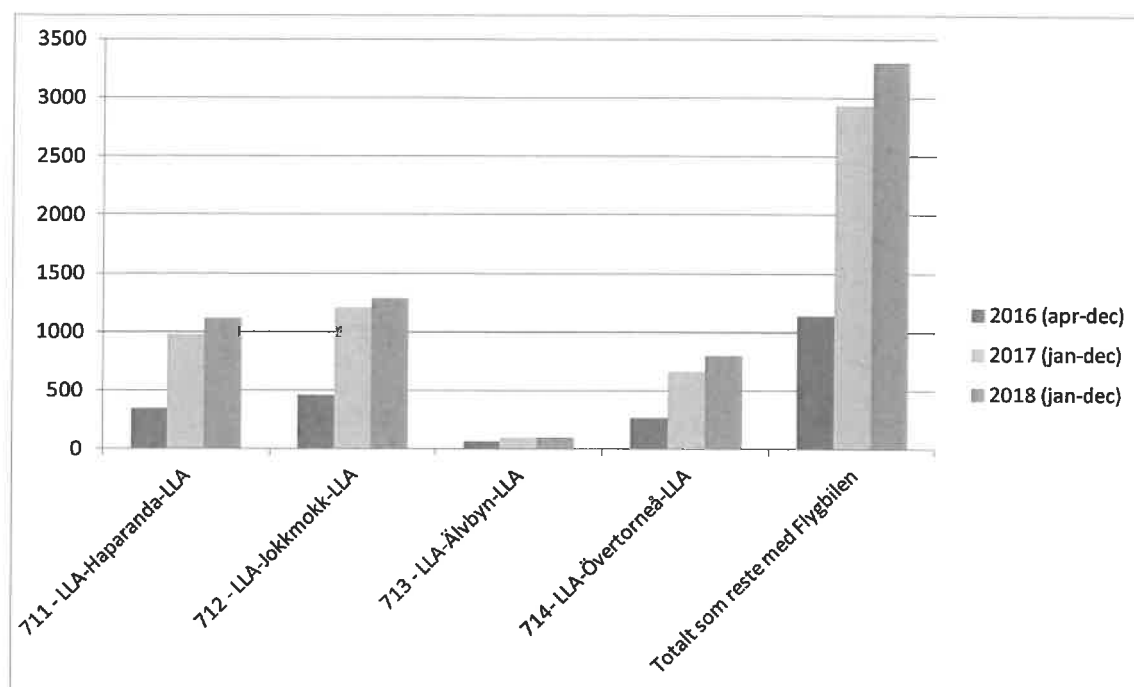
Totalt har 464 + 1202 + 1291 (år 2016 (april-december) / 2017 (januari-december) / 2018 (januari-december)) personer rest med flygbilen mellan Jokkmokks kommun – Luleå Airport - Jokkmokks kommun.

- Linje 713

Totalt har 64 + 95 + 102 (år 2016 (april-december) / 2017 (januari-december) / 2018 (januari-december)) personer rest med flygbilen mellan Älvsbyns kommun – Luleå Airport - Älvsbyns kommun.

- Linje 714

Totalt har 271 + 665 + 794 (år 2016 (april-december) / 2017 (januari-december) / 2018 (januari-december)) personer rest med flygbilen mellan Övertorneå kommun – Luleå Airport - Övertorneå kommun.



22. Kollektivtrafikkonferens

Den årliga kollektivtrafikkonferensen som RKM arrangerar hölls senast den 11 oktober 2017, där årets tema var taxor. Ett antal föreläsare föreläste om ungdomars syn på kollektivtrafik, deras resande och taxor. Konferensen belyste även Länstransportplanen och Trafikförsörjningsprogrammet. Norrtåg AB fanns på plats och berättade om sin verksamhet och tågtrafiken i Norrbotten. Under 2018 har ingen kollektivtrafikkonferens genomförts.

23. Tågutredning

Under 2018 har RKM arbetat med pendeltågstrafik på Haparandabanan fortsatt. Region Norrbotten har finansierat RKM under tre år för att arbeta med att utveckla tågtrafik i Norrbotten. Fokus ligger under första året på delen Luleå-Boden-Kalix-Haparanda där tågtrafik planeras för att starta april 2021. Tåg finns tillgänglig för denna sträcka redan från och med sommaren 2020, dock blir det en fördröjning då banan ska anpassas efter rätt version av ERTMS som kommer att ske under hösten 2020.

Två arbetsgrupper finns, dels för hela sträckan Luleå-Boden-Kalix-Haparanda, del för sträckan Luleå-Boden. Arbetsgrupperna träffas regelbundet, fysiskt och via telefon.

Ett intensivt arbete har pågått däribland marknadsföring gällande sträckan Boden-Luleå för att möjliggöra start av Pendeln Boden-Luleå, 1 april 2019. Se bilaga 2 resandestatistik för Boden-Luleå.

Ett arbete har skett med Länstrafiken, Luleå lokaltrafik, Boden lokaltrafik för att finna en lösning på ett gemensamt Pendlarkort. Politikerna har beslutat om ett pris på 999 kr för ett 30-dagars pendlarkort mellan Boden och Luleå. Pendlarkortet är giltigt på Luleå lokaltrafiks alla linjer, Bodens lokaltrafiks alla linjer, Norrtåg mellan Boden och Luleå, Länstrafiken alla busslinjer mellan Boden c och Luleå C.

Arbete har skett för att få till lämpliga betalsätt för Pendlarkortet. Pendlarkortet kan köpas på Bodens järnvägsstation, Luleå busstation, på Länstrafikens bussar mellan Boden och Luleå, på Länstrafikens webshop samt i Länstrafikens app.

24. Event

På stan utan bil maj 2018

Eventet "På stan utan bil" uppkom under Hållbarhetsveckan 2013 och var ett event i Luleå stad. Myndigheter och organisationer erbjöd, test av cyklar och utlottning av ihopfällbar cykel, fika under en lördag i samband med hållbarhetsveckan. Eventet "På stan utan bil" har växt och under år 2018 valdes eventet att arrangeras i maj i samband med Luleå stadsmara. Maj är en månad då många tar fram sin cykel och att då erbjuda service, möjlighet att vinna en cykel, information om cykling. Lördagen den 22 maj 2018 fanns RKM, tillsammans med LTN och Bussgods på plats på eventet. Andra medverkande var bland annat Luleå kommun (ansvarig), Cykelfrämjandet, NTF, Polisen, Cykelstället, Naturvårdsverket, VildaKidz, Sportoteket, Länsförsäkringar, LLT. Eventet skedde i korsningen Kungsgatan-Storgatan. Eventet var mellan kl 10-15 och handlade om att visa och informera för Luleåborna med fler om hållbara transporter. Bussgods visade upp sin bussgodscykel med släpvagn och informerade om Bussgods. LLT visade upp en biogasbuss, Länstrafiken visade upp en Länstrafikbuss. RKM berättade om det nya pendeltåget.

Tävling arrangerades och RKM, LTN, Bussgods lottade ut en ihopfällbar cykel, en barncykel, en kickbike hjälmar samt bussbiljetter.

Skördemarknaden augusti 2018

I Boden arrangeras årligen Skördemarknaden, 25-27 augusti 2018. Länstrafiken hade tillsammans med RKM en monter med minst 1500 besökare. Länstrafiken visade upp en buss samt informerade om verksamheten, tidtabeller, etc. RKM visade upp Norrtågsmodellen i en glasbur och hade fokus på Pendeltåg Boden-Luleå med start 1 april 2019. På plats fanns även RKM:s färdtjänsthandläggare som kunde svara på frågor om färdtjänst och sjukresor. Tävlning arrangerades med fina priser.

25. Taxe- och produktutredning för Norrbotten

Under 2017 och 2018 har en taxeutredning genomfört i samarbete RKM och Länstrafiken. Förslag finns att det istället för dagens cirka 40 zoner blir cirka 8 zoner.

Pendeltåget kommer att testa en zon 0-35 km och vad det innebär. En zon där lokaltrafik, länstrafiken och Norrtåg ingår i samma biljett. Tester är endast riktat mot 30-dagars kort, ej på enkelbiljett.

Idag är den mest sålda produkten 40-kort för arbets- och studiependlare. Dags produkt 30-dagarskort är ej lika attraktivt. Att erbjuda ett opersonligt 30-dagars kort innebär att resenären kan resa fritt under dessa dagar, på kvällar, helger eller då resenären inte arbetar / studerar kan en bussresa ersätta en bilresa. 40-dagarskortet blir i många fall endast ett kort för att resa till och från arbetet och på fritiden väljer resenären bilen för att inte "slösa" på sina resor.

Arbetet med taxor och produkter kommer att fortsätta.

26. Alternativa drivmedel (bränslen)

I Regionala kollektivtrafikens Trafikförsörjningsprogram står det att år 2030 ska fordonsflottan vara fossiloberoende. Upphandling pågår av stomlinjer bland annat mellan Boden-Luleå, Haparanda-Luleå. De nya trafikavtalen kommer troligen att gälla fram till 2030, kanske möjlighet till optionsår och då är det av stor vikt att redan nu upphandla för att klara detta. Det finns ett antal alternativa bränslen som är intressanta.

27. Drömtåget

Under 2018 arrangerades inget Drömtåg, fokus har varit på att starta Pendeltåg Boden-Luleå. Då Pendeltåget har kommit igång är nästa steg att marknadsföra tåget mellan Luleå – Boden – Kalix - Haparanda som kommer att starta under 2021, tidigast 13 december 2020.

28. Testresenärer

Trafikverket har ett Tillgänglighetsråd där RKM är en av deltagande parter. Tillgänglighetsrådet träffas två gånger per år. Från våren 2014 och framåt har RKM i Norr- och Västerbotten tillsammans med Trafikverket diskuterat och planerat ett antal lämpliga sträckor som personer med funktionsnedsättning kommer att få testresa, hela resan perspektivet. Resan kommer att ske med kollektivtrafik och resenären antecknar fel och brister och ger positiv och negativ feedback på resan. Under ett par år har ett antal testresenärer funnits i Västerbotten. Under 2017 och 2018 har ett antal testresor genomförts i Norrbotten. Resor har skett på Länstrafikens stomlinjer, lokallinjer samt på tåg. Resor har bland annat skett till/från Luleå busstation, Överkalix busstation, Piteå busstation, Jokkmokk olika hållplatser, Övertorneå busstation och Gällivare järnvägsstation.

29. Hållplatser

Under våren 2014 har ett samarbete inleddes mellan RKM, Länstrafiken och Trafikverket gällande busshållplatser i länet. Under sommaren 2014 har Trafikverket tillsammans med Piteå kommun sett över och dokumenterat skolskjutshållplatser i Piteå kommun. Sommaren 2015 har Trafikverket sett över alla Norrtågs perronger och ett antal busshållplatser ur ett tillgänglighetsperspektiv. RKM, Länstrafiken och Trafikverket träffas regelbundet för att diskutera hållplatser. Årligen träffas alla kommuner och bland annat diskuterar kommunens hållplatser. I Trafikförsörjningsprogrammet finns per kommun de viktigaste hållplatser/stationer. Utifrån denna sammanställning och prioritering kommer hållplatser/stationer att ses över.

30. Framtida inriktning

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

Att skapa förutsättningar för en hållbar kollektivtrafik som 2030 är fossilfri är det viktigaste miljömålet. Att satsa på pendeltåg där det finns förutsättningar är det mest miljövänliga alternativet. "Pendeln" mellan Luleå-Boden har startat 1 april 2019 och planer finns för att starta pendeltåg Haparanda-Luleå. Att satsa på bränslen som är fossilfria är också mycket viktiga faktorer för Norrbotten.

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

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

Ny teknik skapar ständigt bra möjligheter för att underlätta och göra det enkelt för resenären i vardagen. Bra och tydlig information via olika tekniker och vid bytespunkter ska ge resenären snabb och korrekt information inför och under resan. Även biljetter och färdbevis kommer i större

utsträckning att användas via ny teknik. Vi har redan idag möjlighet att erbjuda våra resenärer köp av biljetter och periodkort via en mobilapp och via internet (webshop). Vi jobbar här också tillsammans med de fyra nordliga länen för att möta framtiden och de tekniska möjligheter som finns för att göra vardagsresandet med kollektivtrafiken ännu enklare.

Styrelsen för Länstrafiken i Norrbotten AB beslutade den 29 januari 2019 att låta genomföra en omfattande analys av hela Bussgods verksamhet samt pausa den pågående fusionsprocessen för att bilda ett nytt Bussgodsbolag tillsammans med Västerbotten och Västernorrland. Orsaken till detta är att Bussgods under en längre tid visat en negativ resultatutveckling, med minskade intäkter och ökade kostnader. Analysen görs av PWC Corporate Finance och beräknas vara klar i slutet av april. Med analysen som underlag kan beslut tas om Bussgods framtida inriktning.

31. Resultat- och balansräkning 2018

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

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

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Resultaträkning - koncernen

Belopp i tkr	Not	2018-01-01	2017-01-01
		-2018-12-31	-2017-12-31
Verksamhetens intäkter	1	402 126	401 105
Övriga rörelseintäkter		21 906	5 582
		<u>424 032</u>	<u>406 687</u>
Verksamhetens kostnader			
Trafikkostnader		-528 216	-513 445
Övriga externa kostnader		-19 038	-20 496
Personalkostnader		-56 398	-54 240
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	3	-7 290	-6 990
Övriga rörelsekostnader		—	-20
Verksamhetens nettokostnader		<u>-186 910</u>	<u>-188 504</u>
Ägarbidrag		186 963	188 548
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter och liknande resultatposter		53	90
Räntekostnader och liknande resultatposter		-40	-61
Resultat före skatt		<u>66</u>	<u>73</u>
Skatt på årets resultat		<u>3</u>	<u>-76</u>
Årets resultat		<u>69</u>	<u>-3</u>

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Balansräkning - koncernen

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	4	3 234	3 416
Nedlagda kostnader på annans fastighet	5	1 826	2 110
Inventarier, verktyg och installationer	6	9 816	14 265
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	7	293	79
		<u>15 169</u>	<u>19 870</u>
Finansiella anläggningstillgångar			
Andra långfristiga värdepappersinnehav	8	1 045	1 045
Uppskjuten skattefordran		–	–
		<u>1 045</u>	<u>1 045</u>
Summa anläggningstillgångar		<u>16 214</u>	<u>20 915</u>
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		61 845	56 531
Skattefordringar		1 329	578
Övriga fordringar		3 190	24 842
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	10	25 786	10 083
		<u>92 150</u>	<u>92 034</u>
Kassa och bank		<u>109 416</u>	<u>92 765</u>
Summa omsättningstillgångar		<u>201 566</u>	<u>184 799</u>
SUMMA TILLGÅNGAR		<u>217 780</u>	<u>205 714</u>
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Fria reserver	11	29 724	29 726
Årets resultat		69	-3
		<u>29 793</u>	<u>29 723</u>
Avsättningar			
Avsättningar för uppskjuten skatt		30	38
Övriga avsättningar	12	4 432	4 600
		<u>4 462</u>	<u>4 638</u>
Långfristiga skulder			
Övriga skulder till kreditinstitut		458	823
		<u>458</u>	<u>823</u>
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut		358	345
Leverantörsskulder		40 714	41 379
Övriga skulder		1 925	12 940
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	13	140 070	115 866
		<u>183 067</u>	<u>170 530</u>
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		<u>217 780</u>	<u>205 714</u>

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser - koncernen

<i>Belopp i tkr</i>	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
Ställda säkerheter	Inga	Inga
Ansvarsförbindelser		
Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti om 15 år	–	
avseende den av INAB uppförda tågverkstaden på	–	
godsbangården i Umeå.	25 500	25 500
	<u>25 500</u>	<u>25 500</u>

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Kassaflödesanalys - koncernen

<i>Belopp i tkr</i>	2018-01-01	2017-01-01
	2018-12-31	-2017-12-31
Den löpande verksamheten		
Resultat efter finansiella poster	65	73
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.	6 877	6 937
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	6 942	7 010
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>		
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar	-116	-22 653
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder	12 537	14 941
Kassaflöde från den löpande verksamheten	19 363	-702
Investeringsverksamheten		
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	-2 918	-4 745
Avyttring av materiella anläggningstillgångar	641	269
Förvärv av finansiella anläggningstillgångar	-	-
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-2 277	-4 476
Finansieringsverksamheten		
Ökning av eget kapital	-70	-381
Upptagna lån	-	-
Amortering av lån	-365	-356
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-435	-737
Årets kassaflöde	16 651	-5 915
Likvida medel vid årets början	92 765	98 680
Likvida medel vid årets slut	109 416	92 765

Tilläggsupplysningar till kassaflödesanalys - koncernen

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	2018-01-01	2017-01-01
		2018-12-31	-2017-12-31
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m m			
Avskrivningar av tillgångar		7 290	6 990
Avsättningar		30	24
Övrigt		-443	-77
		6 877	6 937

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Resultaträkning - myndigheten

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2018-01-01</i>	<i>2017-01-01</i>
		<i>-2018-12-31</i>	<i>-2017-12-31</i>
Verksamhetens intäkter		2 941	2 919
Övriga rörelseintäkter		920	–
		<u>3 861</u>	<u>2 919</u>
<i>Verksamhetens kostnader</i>			
Trafikkostnader		2	-89
Externa kostnader		-2 615	-2 148
Personalkostnader		-6 742	-6 096
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	3	-26	-58
Verksamhetens nettokostnader		<u>-5 520</u>	<u>-5 472</u>
Ägarbidrag		5 572	5 444
<i>Resultat från finansiella poster</i>			
Räntekostnader och liknande resultatposter		-1	-1
Resultat efter finansiella poster		<u>51</u>	<u>-29</u>
Årets resultat		<u>51</u>	<u>-29</u>

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Balansräkning - myndigheten

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Inventarier, verktyg och installationer	6	11	38
		11	38
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	8	10 500	10 500
Andra långfristiga värdepappersinnehav	9	1 000	1 000
		11 500	11 500
Summa anläggningstillgångar		11 511	11 538
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		1 751	8 702
Fordringar hos koncernföretag		–	–
Skattefordringar		160	65
Övriga fordringar		130	124
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	10	195	57
		2 236	8 948
Kassa och bank		7 001	6 690
Summa omsättningstillgångar		9 237	15 638
SUMMA TILLGÅNGAR		20 748	27 176

EGET KAPITAL OCH SKULDER

Eget kapital			
Balanserad vinst	11	11 928	11 957
Årets resultat		51	-29
		11 979	11 928
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		150	7 353
Skulder till koncernföretag		–	1 593
Övriga skulder		1 829	137
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	13	6 790	6 165
		8 769	15 248
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		20 748	27 176

Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser - myndigheten

<i>Belopp i tkr</i>	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
Ställda säkerheter	Inga	Inga
Ansvarsförbindelser	Inga	Inga

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Kassaflödesanalys - myndigheten

<i>Belopp i tkr</i>	<i>2018-01-01</i> <i>2018-12-31</i>	<i>2017-01-01</i> <i>2017-12-31</i>
Den löpande verksamheten		
Resultat efter finansiella poster	52	-29
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.	26	58
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	78	29
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>		
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar	6 712	-711
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder	-6 479	1 053
Kassaflöde från den löpande verksamheten	311	371
Investeringsverksamheten		
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	-	-
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-	-
Årets kassaflöde	311	371
Likvida medel vid årets början	6 690	6 319
Likvida medel vid årets slut	7 001	6 690

Tilläggsupplysningar till kassaflödesanalys - myndigheten

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2018-01-01</i> <i>2018-12-31</i>	<i>2017-01-01</i> <i>2017-12-31</i>
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m m			
Av- och nedskrivningar av tillgångar		26	58
		26	58

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Noter med redovisningsprinciper och bokslutskommentarer

Belopp i tkr om inget annat anges

Allmänna redovisningsprinciper

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

Värderingsprinciper m m

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

Materiella anläggningstillgångar

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

Avskrivningsprinciper för materiella anläggningstillgångar

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

Följande avskrivningstider tillämpas:

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

Finansiella anläggningstillgångar

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

Fordringar

Fordringar är redovisade till anskaffningsvärde minskat med eventuell nedskrivning.

Sammanställd redovisning

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

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

Varje enskilt koncernföretag konsolideras för sig.

Negativ goodwill

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

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Eliminering av transaktioner mellan koncernföretag

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

Not 1	Verksamhetens intäkter	2018-01-01	2017-01-01
		2018-12-31	-2017-12-31
Koncernen			
	Intäkter personbefordran	143 932	145 372
	Intäkter servicersor	144 046	129 275
	Intäkter godsbefordran	45 553	48 011
	Intäkter Rikstrafiken	6 780	19 355
	Intäkter tjänster	12 877	14 608
	Tåghyror	22 863	26 798
	Bidrag	26 075	17 756
		<u>402 126</u>	<u>401 105</u>

Not 2 Anställda, personalkostnader och arvoden till styrelse och revisorer

Medelantalet anställda	2018-01-01	varav	2017-01-01	varav
	2018-12-31	män	-2017-12-31	män
Moderföretaget				
Sverige	9	11%	8	13%
Totalt i moderföretaget	<u>9</u>	<u>11%</u>	<u>8</u>	<u>13%</u>
Dotterföretag				
Sverige	94	49%	99	46%
Totalt i dotterföretag	<u>94</u>	<u>49%</u>	<u>99</u>	<u>46%</u>
Koncernen totalt	103	45%	107	47%

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

	2018-01-01--2018-12-31		2017-01-01 --2017-12-31	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderföretaget (varav pensionskostnad)	4 507	1 935 (515)	4 054	1 763 (447)
Dotterföretag (varav pensionskostnad)	34 944	12 690 (2 746)	37 070	17 777 (2 997)
Koncernen totalt (varav pensionskostnad)	<u>39 451</u>	<u>14 625</u> (3 261)	<u>41 124</u>	<u>19 540</u> (3 444)

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Not 3 Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar

	2018-01-01 2018-12-31	2017-01-01 -2017-12-31
Koncernen		
Byggnader och mark	-182	-186
Nedlagda kostnader på annans fastighet	-284	-283
Inventarier, verktyg och installationer	-6 824	-6 521
	<u>-7 290</u>	<u>-6 990</u>
Myndigheten		
Inventarier, verktyg och installationer	-26	-58
	<u>-26</u>	<u>-58</u>

Not 4 Byggnader och mark

	2018-12-31	2017-12-31
Koncernen		
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	5 850	5 565
Förvärv av dotterföretag	-	285
Avyttringar och utrangeringar	-	-
	<u>5 850</u>	<u>5 850</u>
<i>Ackumulerade avskrivningar enligt plan</i>		
Vid årets början	-2 434	-2 034
Förvärv av dotterföretag	-	-214
Avyttringar och utrangeringar	-	-
Årets avskrivning enligt plan	-182	-186
	<u>-2 616</u>	<u>-2 434</u>
Redovisat värde vid perioden slut	3 234	3 416

Not 5 Nedlagda kostnader på annans fastighet

	2018-12-31	2017-12-31
Koncernen		
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	2 835	-
Nyanskaffningar	-	1 446
Förvärv av dotterföretag	-	1 389
	<u>2 835</u>	<u>2 835</u>
<i>Ackumulerade avskrivningar enligt plan</i>		
Vid årets början	-725	-226
Förvärv av dotterföretag	-	-216
Årets avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden	-284	-283
	<u>-1 009</u>	<u>-725</u>
Redovisat värde vid periodens slut	1 826	2 110

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Not 6 Inventarier, verktyg och installationer

	2018-12-31	2017-12-31
Koncernen		
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	51 979	54 208
Förvärv av dotterföretag	–	3 599
Nyanskaffningar	2 704	5 059
Avyttringar och utrangeringar	-641	-10 887
Omklassificeringar	–	–
	<u>54 042</u>	<u>51 979</u>
<i>Ackumulerade avskrivningar enligt plan</i>		
Vid årets början	-37 715	-38 688
Förvärv av dotterföretag	–	-3 196
Avyttringar och utrangeringar	313	10 690
Omklassificeringar	–	–
Årets avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden	-6 824	-6 521
	<u>-44 226</u>	<u>-37 715</u>
Redovisat värde vid periodens slut	9 816	14 265

	2018-12-31	2017-12-31
Myndigheten		
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	330	330
Nyanskaffningar	–	–
	<u>330</u>	<u>330</u>
<i>Ackumulerade avskrivningar enligt plan</i>		
Vid årets början	-292	-234
Årets avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden	-26	-58
	<u>-318</u>	<u>-292</u>
Redovisat värde vid periodens slut	11	38

Not 7 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar

	2018-12-31	2017-12-31
Koncern		
Vid årets början	79	2 040
Omklassificeringar	–	-2 040
Investeringar	214	79
Redovisat värde vid periodens slut	293	79

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet

Org nr 222000-2949

Not 8 Andelar i koncernföretag

	2018-12-31		2017-12-31
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>			
Vid årets början	10 500		10 500
	10 500		10 500
Redovisat värde vid periodens slut	10 500		10 500
	<i>Antal</i>	<i>Andel</i>	<i>Redovisat</i>
<i>Koncernföretag / Org nr / Säte</i>	<i>andelar</i>	<i>i % i)</i>	<i>värde</i>
Länstrafiken i Norrbotten AB, 556156-20258, Överkalix	10 000	100,0	10 000
<i>Norrbottens Bussgods AB, 556256-4590, Luleå</i>		<i>100,0</i>	
<i>Servevresor i Norr AB, 559042-0492, Luleå</i>		<i>100,0</i>	
Norrtåg AB, 556758-3496, Luleå	500	25,0	500
			10 500

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

Kommunalförbundet Norrbottens läns Kollektivtrafikmyndighet
Org nr 222000-2949

Not 9 Andra långfristiga värdepappersinnehav

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

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

Not 10 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	<i>Koncernen</i>	<i>Myndigheten</i>
Förutbetalda leverantörsfakturor	8 556	58
Upplupna intäkter trafik	14 520	–
Övriga poster	2 710	137
	<u>25 786</u>	<u>195</u>

Not 11 Eget kapital

	<i>Koncernen</i>	<i>Myndigheten</i>
Vid årets början	29 723	11 928
Förvärv av dotterföretag		
Årets resultat	69	51
Vid årets slut	29 793	11 979

Not 12 Övriga avsättningar

	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
<i>Koncern</i>		
Avsättning för underhåll	4 432	4 600
	<u>4 432</u>	<u>4 600</u>

Not 13 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	<i>Koncernen</i>	<i>Myndigheten</i>
Interima skulder trafikutövare	2 218	–
Förutbetalda ägarillskott	81 172	5 572
Förutbetald statlig medfinansiering	7 994	–
Upplupna personalkostnader	5 284	499
Övriga poster	43 402	719
	<u>140 070</u>	<u>6 790</u>