



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, trafikknaster, etc.
- Utvecklar marknadsföring och trafikinformation
- Verka för samordning av biljett- och betalsystem

Ekonomi

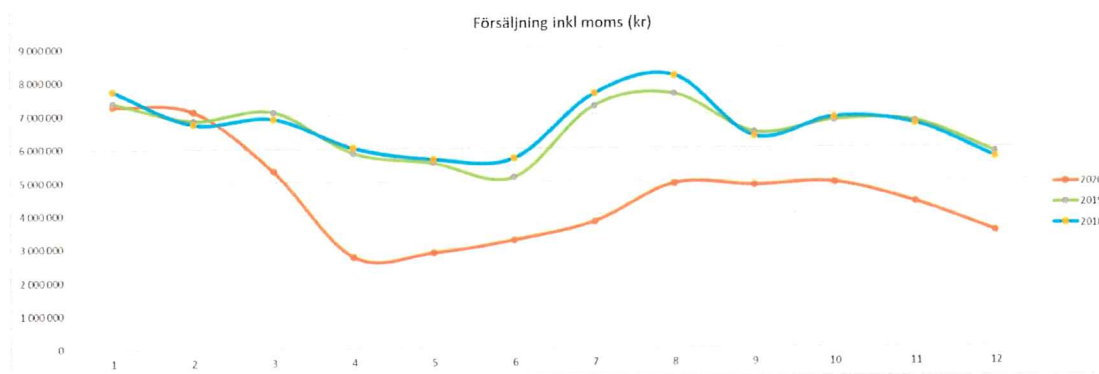
Finansieringsmodellen för Länstrafiken i Norrbotten innebär att det årliga underskottet per linje inklusive en andel av Länstrafikens gemensamma kostnader ska täckas av den som är politiskt och ekonomiskt ansvarig för linjen. Det får till följd att det redovisade resultatet för bolaget i budget och resultat 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, Internkontroll 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 värdar som kan hjälpa sjukresenärer. Årets pandemi har inneburit begränsad service på två av tre komfortbussar då de bemannas av Röda Korset vars värdar 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 avvecklingen av bolaget. Detta års förlust var 21 Mkr och ökade Länstrafikens behov av tilläggsfinansiering. Vidare har Trafikverkets bidrag över åren succesivt 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 finansiärerna. 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

Materiella anläggningstillgångar

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

Finansiella anläggningstillgångar

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

Kortfristiga fordringar

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

Kassa och bank

Summa omsättningstillgångar		19 397	86 184
		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

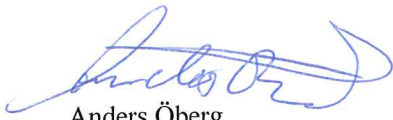
Verksamheten i Länstrafiken i Norrbotten AB fortsätter påverkas rejält av den pågående pandemin. Passagerarbortfallet under januari månad är ett fortsatt tapp på ca 50% (3,9 mkr) jämfört med samma period föregående år.

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.

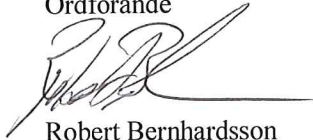
Fr o m den 1 januari 2021 hanteras 13 av länets 14 kommuner av Länstrafikens beställningscentral i Överkalix. Under 2020 har antalet beställningar minskat både avseende sjukresor och färdtjänst med anledning av pågående pandemi. Bedömning är att även 2021 kommer att innebära ett mindre resande men att 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

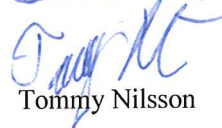


Fredrik Hansson



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 revisions sed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Länsstrafiken i Norrbotten AB enligt god revisors sed 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 revisions sed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

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

Luleå den 27 april 2021

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB



Conny Erkheikki
Auktoriserad revisor