


Årsredovisning 2013

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

VB 

Förord

Kollektivtrafik är en viktig kugge i den framtida utvecklingen av Norrbottens infrastruktur och samhällsplanering. I dagsläget etableras många nya näringar och samtidigt sker planering av omfattande samhällsförändring runt om i länet. För att människor ska kunna bo och leva i hela Norrbotten så krävs ett sammanhängande trafiksystem där (både eventuella kommersiella och) samhällsbetalda person- och godstransporter från både väg, spår och sjö flätas samman till en effektiv och rationell kollektivtrafiklösning med positiva effekter och nytta för hela länet.

Att vi i Norrbotten behöver bilen i det dagliga livet ser jag både som en självklarhet och nödvändig resurs för oss som bor här. Däremot så måste vi försöka skapa förutsättningar för ett minskat bilanvändande där kollektivtrafiken får ett större utrymme och marknadsandel än dagens tio procent. Att åka kollektivt med buss och tåg är både säkrare, bekvämare och dessutom får det en stor positiv effekt på vår miljö.

Vi har en bra kollektivtrafik i Norrbotten, det visar sig inte minst i den kollektivtrafikbarometer som organisationen Svensk kollektivtrafik ansvarar för. Där redovisas bland annat att vi i Norrbotten är mycket nöjda med vår kollektivtrafik både som resenärer och invånare. Vi ska även i fortsättningen visa på bra resultat genom att systematiskt och fortlöpande göra vår kollektivtrafik till det bästa och mest miljövänliga resealternativet.

Regionala kollektivtrafikens (RKM) resultat för 2013 uppvisar ett överskott om ca 500 tkr, vilket till störst del beror på att RKM även under verksamhetsåret 2013 är under uppbyggnad och därmed inte har full helårseffekt på vissa kostnader (exempelvis personal och lokaler)

Kent Ögren

Ordf. i kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Årsredovisning 2013

1. Inledning

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

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

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

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 2013

Kent Ögren (S) Ordf.	Övertorneå	Birgitta Persson (S) vice Ordf.
Ann Kristin Nilsson (S)	Arjeplog	Britta Flinkfeldt Jansson (S)
Agneta Lipkint (S)	Arvidsjaur	Jerry Johansson (S)
Britt Westerlund (S)	Pajala	Kurt Wennberg (S)
Leif Bogren (S)	Kiruna	Kristina Zakrisson (S)
Monica Carlsson (V)	Luleå	Yvonne Stålnacke (S)
Glenn Berggård (V)	Piteå	Helena Stenberg (S)
Agneta Grånström (MP)	Älvsbyn	Helena Öhlund (S)
Kenneth Backgård (NS)	Jokkmokk	Stefan Andersson (S)
Bo Ek (NS)	Kalix	Elinor Söderlund (S)
Johnny Åström (NS)	Haparanda	Bengt-Olov Innala (S)
Hans Swedell (M)	Gällivare	Tommy Nyström (S)
Jens Sundström (FP)	Övertorneå	Roland Kemppainen (S)
Per-Arne Kerttu (C)	Boden	Torbjörn Lidberg (S)

3. Arbetsutskott (AU)

Direktionen har ett arbetsutskott (AU) på 9 ledamöter. AU har under verksamhetsåret 2012 träffats och genomfört 6 beredningsmöten.

Kent Ögren (S) Ordf.	Birgitta Persson (S) Vice ordf.
Ann Kristin Nilsson (S)	Britta Flinkfeldt Jansson (S)
Agneta Grånström (MP)	Tommy Nyström (S)
Kenneth Backgård (NS)	Yvonne Stålnacke (S)
Hans Swedell (M)	

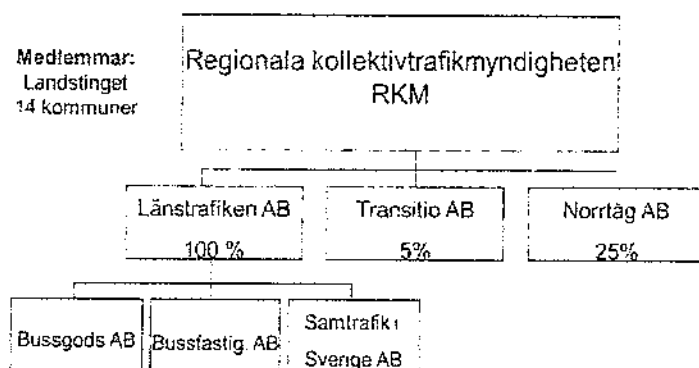
4. Ändamål och Uppdrag

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. Allmän trafikplikt

Myndigheten har under verksamhetsåret 2013 fattat beslut om allmän trafikplikt på ett antal linjer i Luleå, Piteå, Gällivare. Därutöver finns beslut om allmän trafikplikt i regionala trafikförsörjningsprogrammet som i sin helhet innefattar all kollektivtrafik med beslut om allmän trafikplikt.

7. 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. Några anmälningar om att starta upp kollektivtrafik från kommersiella aktörer har inte inkommit till myndigheten under verksamhetsåret 2013.

8. Personal

RKM har under verksamhetsåret anställt 2 personer, en myndighetschef och en kollektivtrafikstrateg som finns stationerad i Luleå på smedjegatan 19.

9. Ekonomi

Myndighetens finansiering av verksamhet och investeringar sker genom driftbidrag från medlemmarna. Under verksamhetsåret 2013 har medlemmarna tillskjutit driftbidrag enligt följande;

Driftbidrag 2013

Medlemmarna har tillskjutit medel för drift av myndighetens verksamhet med 3 230 tkr. Myndigheten har inte ansökt om driftbidrag för investeringar för verksamhetsåret 2013. Detta eftersom verksamheten när den startade upp 2012 med ett driftbidrag om 330 tkr (för investeringar) inte hunnit införskaffa kontorslokaler till myndigheten och därmed heller inte kunnat införskaffa och investera i nödvändig utrustning

Investeringar 2013

Myndigheten har under verksamhetsåret investerat för 213 tkr.

Driftbidrag	2013
Arjeplog	115,36
Arvidsjaur	115,36
Boden	115,36
Gällivare	115,36
Haparanda	115,36
Jokkmokk	115,36
Kalix	115,36
Kiruna	115,36
Luleå	115,36
Pajala	115,36
Piteå	115,36
Älvsbyn	115,36
Överkalix	115,36
Övertorneå	115,36
Landstinget	1 615,00
SA	3 230,00

Övrig ekonomisk redovisning, se resultat- och balansräkning nedan.

10. Lokalisering, kansli och administration

Myndigheten har under verksamhetsåret 2013 hitta lämpliga kontorslokaler centralt belägen på Smedjegantan 19 i Luleå. Lokalerna fick RKM tillträde till under försommaren och i samband med detta har även lämplig utrustning införskaffats.

Myndighetens ekonomiadministration och lönehantering sköts i Överkalix av den administrativa personalen inom Länstrafiken i Norrbotten AB.

11. Koncernföretag**Koncernföretag**

<i>Bolag</i>	<i>Ägarandel</i>	<i>Rörelse- intäkter 2012</i>	<i>Resultat före skatt 2012</i>	<i>Tillgångar 2012-12-31</i>	<i>Medelantal anställda 2012</i>
Länstrafiken i Norrbotten AB	100 %	363 238	184	112 429	35
Busstationsfastigheter i Norrbotten AB	100 %	1 245	-699	13 442	
Norrbottens Bussgods AB	51 %	57 682	6	11 913	34
Nortåg AB	25 %	197 431	6	120 318	3

Uppdragsföretag

<i>Bolag</i>	<i>Ägarandel</i>	<i>Rörelse- intäkter 2012</i>	<i>Resultat före skatt 2012</i>	<i>Tillgångar 2012-12-31</i>	<i>Medelantal anställda 2012</i>
AB Transitio	5 %				

12. Trafikförsörjningsprogram

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska även upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län. Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer.

Trafikförsörjningsprogrammet utgör den plattform för arbetet som gör det möjligt att utveckla kollektivtrafiken i regionen som ett hållbart trafikslagsövergripande transportsystem med ambitionen att öka antalet resande. Programmet utgår från de nationella transportpolitiska målen och är samordnat med den regionala utvecklingsstrategin samt kommunernas och landstingets trafikplaner. Det omfattar all kollektivtrafik inom länet, inom kommuner och den trafik som tillgodoser behov av arbetspendling och annat dagligt resande över läns- och landsgräns.

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten har formulerat sin vision om kollektivtrafiken i länet: *"Kollektivtrafiken är en självklar del av vardagsresandet i ett hållbart samhälle"*.

Direktionen fastställde det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Norrbotten den 1 oktober 2012. Trafikförsörjningsprogrammet kan i sin helhet inklusive bilagor laddas ner från www.rkmbd.se

13. Färdtjänststrategi för Norrbottenskommunerna

Regionala kollektivtrafikmyndigheten har under verksamhetsåret arbetat fram en färdtjänststrategi som går ut på att RKM lämnar en möjlighet till kommunerna i Norrbotten att överlåta färdtjänsthanteringen i sin helhet till myndigheten. 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 minska i takt med att dotterbolaget Länstrafiken kommer kunna upphandla och avtala om särskild kollektivtrafik i respektive kommun, en samordning som i princip innebär att landstinget och en kommun delar på trafikkostnaden eftersom fordonet i fråga har både sjukresenäring och färdtjänstresenäring i samma fordon.

I december 2013 skickades ett missivbrev till kommunförbundet Norrbotten där RKM föreslår att kommunförbundet i Norrbotten rekommenderar sina medlemmar (kommunerna) att överlåta färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

14. Kollektivtrafikmyndighetens mål

Kollektivtrafikmyndigheten har i det fastställda trafikförsörjningsprogrammet ett antal långsiktiga mål som utgår från lagstiftningen, regeringens transportpolitiska mål. Under verksamhetsåret 2013 har ambitionen varit att försöka finna uppföljningsbara nyckeltal på samtliga fastställda mål. Några av målen har inte gått att följa upp, de redovisas och kommenteras också i denna årsredovisning nedan.

Nationella transportpolitiska mål

- Vidgade arbetsmarknadsregioner
- Att ta bort flaskhalsar
- Klimateffektiva val
- Bättre tillgänglighet i storstäder
- Väl skött infrastruktur som klarar klimatet
- Trafiksäkerhet
- Väl fungerande reskedjor och transporter
- Ökad samhällsnytta

Det nationella transportpolitiska målet är att *säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.*

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

Både Länstrafiken och Luleå lokaltrafik är bäst i landet vad gäller nöjdhet och får högsta betyg av allmänheten/kunderna, via kollektivtrafikbarometern. *Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av serviceorganisationen Svensk Kollektivtrafik. Kollektivtrafikbarometern har gjorts sedan 2001 och görs månadsvis i syfte att löpande följa utvecklingen av kund- och marknadskapitalet. I juni 2009 kompletterades Kollektivtrafikbarometern med en resvanedel där ett statistiskt urval av svenska folket intervjuas per telefon om sina resvanor med olika färdmedel. De som intervjuas i undersökningen är ett statistiskt urval av svenska folket mellan 15-75 år, både de som använder kollektivtrafiken och de som inte gör det. Kollektivtrafikbarometern innebär att varje månad intervjuas 100 länabor respektive 100 Lulebor via telefon och får svara på frågor om kollektivtrafiken i länet/Luleå tätort. Av länets alla tätorter är det endast Luleå Lokaltrafik som är med i Kollektivtrafikbarometern. I de andra orterna med tätortstrafik genomförs inga liknande regelbundna mätningar.*

Länstrafiken i Norrbotten och Luleå Lokaltrafik, LLT mäter nöjdheten, där den sammanfattande nöjdheten gällande LTN under år 2012 för allmänheten var 56 % (allmänheten är de som inte reser eller reser sällan) och för kund var 75 %. Motsvarande siffror för LTN år 2013 var 57 % respektive 78 %, det vill säga en ökning med 1 % respektive 3 %. Målet 80 % är ett långsiktigt mål.

Nöjdhet allmänhet och kund.

År	Länstrafiken i Norrbotten (LTN)	Luleå lokaltrafik (LLT)
2012	56*/75%**	68*/80%**
2013	57*/78%**	74*/87%**

*Allmänheten (de som reser sällan eller aldrig)

**Kund (de som reser regelbundet)

Andel tillgänglighetsanpassade fordon

Vad gäller andelen tillgänglighetsanpassade fordon har Länstrafiken inga fordon som är tillgänglighetsanpassade. Enligt definitionen är ett tillgänglighetsanpassat fordon utrustat med ramp/lift, rullstolsplats och har audiovisuellt utrop. Länstrafiken har prioriterat rullstolsramp och ramp/lift, 97 % av fordonen i Länstrafikens linjenät har ramp/lift. 92 % har rullstolsplats. 0 % av fordonen har audiovisuellt utrop. Under år 2013 har ett arbete påbörjats med att inventera audiovisuellt utrop på stomlinjetrafiken. Försöksperiod startar under år 2014 på linje 10 med att implementera audiellt utrop i ett antal bussar. Saknaden av audiellt utrop gäller samtliga bussar i kommuner, i Norrbotten, med tätortstrafik med undantag för Luleå kommun och LLT bussar. LLT uppfyllde kravet på tillgänglighetsanpassade fordon år 2012 med 89,8% och under år 2013 med 91,8%.

Andelen fordon som är tillgänglighetsanpassade.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Piteå
2012	0%*	0	0	0	0	0	89,8%	0
2013	0%*	0	0	0	0	0	91,8%	0

Andel tillgänglighetsanpassade hållplats

Det finns ingen samlad/dokumenterad information om andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser i länet, varken hos kommuner eller Trafikverket. Bristen är påtalad och en inventering förväntas påbörja under sommaren 2014. Under år 2014 genomför RKM tillsammans med Länstrafiken kommunmöten och då ställs frågan om hållplatser. Detta kommer att sammanställas och användas för att bland annat se över prioriterade stråk och hållplatsernas funktion längs dessa stråk. Det är av stor vikt att se hela resan, inte bara hållplatsen.

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
2012	2 387 242*	351 400*	395 280*	13 025*	77 580*	307 208*	4 116 724**	392 434*
2013	2 355 962*	336 032*	396 307*	19 604*	78 287*	358 000*	4 310 908**	384 004*

*Siffror från Länstrafiken

**Siffror från LLT (inklusive skolkort?)

Marknadsandelen totalt

Marknadsandelen mäts sedan år 2009 i kollektivtrafikbarometern. Då endast Länstrafiken i Norrbotten och Luleå Lokaltrafik är med i Kollektivtrafikbarometern är det endast deras värden som redovisas. Under år 2012 hade Länstrafiken i Norrbotten marknadsandel på 7 % och år 2013 6 %. Luleå Lokaltrafik hade en marknadsandel år 2012 på 52 % och år 2013 på 54 %.

Marknadsandel totalt.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Luleå lokaltrafik (LLT)
2012	7	52
2013	6	54

Miljömålet

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

- Andel fordon som drivs med förnybara bränslen
- Fordonens utsläpp (emissioner) totalt och per resa
- Energiförbrukning per resa

Andel fordon som drivs med förnybara bränslen

All linjetrafik i Norrbotten förutom Bodens tätort drivs enbart med Miljöklass 1 MK1-diesel. Bodens kommun kör fordon med fordonsgas som inte är förnyelsebart drivmedel.

Andel fordon som drivs med förnyelsebara bränslen.

År	Länstrafiken Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå (LLT)	Piteå
2012	0%*	0%**	Inga uppgifter	Inga uppgifter	Inga uppgifter	Inga uppgifter	29,2%	0%***
2013	0%*	0%**	0%	Inga uppgifter	Inga uppgifter	Inga uppgifter	30,0%	0%***

* Länstrafiken har inga upphandlade fordon som drivs med förnyelsebara drivmedel. All linjetrafik bedrivs med MK 1 Diesel.

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

*** Piteå kör endast med diesel.

Fordonens utsläpp (emissioner) totalt och per resa

Värdena är hämtade från databasen FRIDA. Alla kommuner har inte rapporterat in alla värden varför några värden saknas.

Fordonens utsläpp (emissioner) totalt.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Luleå Lokaltrafik (LLT)
----	---------------------------	-------------------------

2012 CO2 (kg)	9 284 000	2 732 000
2012 NOX (kg)	42 639	16 549
2012 PM (<kg)	259	94
2012 HC (kg)	475	265
2013 CO2 (kg)	9 260 000	2 926
Energianvändning total fossil (MWh/år)	32 475	10 360
Energianvändning total fossil/påstigande, år 2013	$32\,475 / 2\,355\,962^{**} = 0,0137$ energiförbrukning/påstigande år 2013	$10\,360 / 4\,310\,908^{*} = 0,0240$ energiförbrukning/påstigande år 2013
2013 NOX (kg)	35 569	17 145
2013 PM (kg)	264	90
2013 HC (kg)	525	264

Energiförbrukning per resa

Energianvändning per resa eller per påstigande redovisas i tabell ovan. För Länstrafiken är det under år 2013 0,0137 MWh/påstigande och för Luleå lokaltrafik 0,0240 MWh/påstigande under samma år.

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
2012	130 068*	2 400*	6 015*	34**	350*	185*	48 442***	4 802*
2013	131 156*	2 200*	5 876*	45**	338*	185*	50 790**	4 918*

*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 (utöver detta finns övriga rörelseintäkter 5 005 tkr år 2012 och 4 247 tkr år 2013 / uppdragsersättning 53 936 tkr år 2012 och 59 559 tkr år 2013)).

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 sjukigt i andra. I Haparanda tätort har den största förändringen skett.

Kostnadstäckningsgrad, totalt i länet.

År	Länstrafiken i Norrbotten	Boden	Gällivare	Haparanda	Kalix	Kiruna	Luleå lokaltrafik (LLT)	Piteå
2012	52,80*	16,8*	45,5*	3,6*	10,7*	2,6*	51,1**	24,5*
2013	53,51*	17,3*	43,0*	8,9*	9,6*	2,4*	48,7**	26,8*

*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
2012	1,42*	7,34*	3,74*	22,24*	12,73*	4,59*	5,08**	10,61*
2013	1,46*	7,86*	4,06*	15,51*	13,72*	4,13*	5,25**	6,96*

*Siffror från Länstrafiken

**Siffror från LLT

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 (redovisas tidigast 2014)
- Resmöjligheter mellan ett urval av kommunhuvudorter och viktiga målpunkter för arbetspendling i angränsande län (utbud och restid) (redovisas tidigast 2014)

Arbetspendlingens utveckling

Kvinnor och män

År 2010	Bostadsort													
Arbetsort	Arvidsjaur	Arjeplog	Jokkmokk	Överkalix	Kalix	Övertorneå	Pajala	Gällivare	Ålvsbyn	Luleå	Piteå	Boden	Haparanda	Kiruna
Arvidsjaur	2518	39	4	0	0	0	0	1	107	17	66	11	1	1
Arjeplog	83	1256	1	0	1	1	0	1	9	9	22	3	0	0
Jokkmokk	14	11	2086	1	4	2	4	45	20	30	29	46	2	14
Överkalix	0	0	1	1297	47	21	19	14	1	51	4	7	2	1
Kalix	17	4	11	32	6140	41	28	5	18	235	88	43	185	2
Övertorneå	0	0	2	13	13	1576	18	4	0	33	5	1	54	3
Pajala	2	0	3	6	6	36	2078	12	0	48	4	11	11	19
Gällivare	12	7	105	50	23	12	105	8536	19	122	44	33	21	139
Ålvsbyn	19	9	12	0	3	1	0	1	2689	87	227	55	0	3
Luleå	44	12	59	57	592	88	55	122	279	31327	2209	3111	90	133
Piteå	45	24	12	15	22	10	7	8	256	446	15535	124	13	11
Boden	19	11	39	6	51	11	4	14	88	1024	108	8744	6	13
Haparanda	0	0	0	1	165	64	14	2	0	62	7	10	3093	3
Kiruna	18	1	21	11	19	33	187	215	46	130	54	37	25	11128

Kvinnor och män

År 2011	Bostadsort													
Arbetsort	Arvidsjaur	Arjeplog	Jokkmokk	Överkalix	Kalix	Övertorneå	Pajala	Gällivare	Ålvsbyn	Luleå	Piteå	Boden	Haparanda	Kiruna
Arvidsjaur	2634	32	5	1	2	0	0	2	106	28	72	17	2	1
Arjeplog	85	1338	3	0	1	2	0	1	3	10	15	5	0	1
Jokkmokk	13	17	2143	0	4	1	3	50	17	32	26	43	1	16
Överkalix	0	0	3	1353	44	28	20	4	2	57	8	8	3	2
Kalix	15	2	11	40	6366	50	22	11	21	225	64	54	203	1
Övertorneå	0	1	0	16	28	1700	19	5	1	32	4	5	54	1
Pajala	4	2	2	7	12	43	2247	15	2	49	8	8	12	18
Gällivare	19	5	128	57	32	20	100	8762	18	179	71	45	22	106
Ålvsbyn	26	6	14	2	6	2	4	2	2740	87	254	49	2	0
Luleå	57	14	57	57	594	79	74	122	287	32165	2275	3203	102	129
Piteå	37	24	17	13	23	7	7	6	252	400	15916	82	4	16
Boden	10	4	33	11	63	12	8	21	103	1171	101	9147	38	27
Haparanda	0	1	1	3	159	56	7	2	1	55	4	8	3209	1
Kiruna	17	7	21	13	27	33	191	226	41	148	62	50	25	11619

Kvinnor och män

År 2012	Bostadsort													
Arbetsort	Arvidsjaur	Arjeplog	Jokkmokk	Överkalix	Kalix	Övertorneå	Pajala	Gällivare	Ålvsbyn	Luleå	Piteå	Boden	Haparanda	Kiruna
Arvidsjaur	2557	28	5	1	0	0	0	2	114	31	76	14	1	0
Arjeplog	107	1321	2	0	0	0	0	1	4	5	11	11	2	1
Jokkmokk	16	18	2111	0	5	1	4	36	19	21	35	48	1	15
Överkalix	1	0	1	1354	46	29	18	4	3	49	13	4	4	0
Kalix	0	1	4	33	6381	44	24	7	1	231	29	39	186	2
Övertorneå	1	1	1	16	24	1686	19	5	4	33	1	6	51	1
Pajala	5	4	1	8	14	50	2307	26	1	50	9	5	12	20
Gällivare	13	5	167	64	34	14	92	8868	24	158	61	50	24	103
Ålvsbyn	43	7	14	3	7	0	4	1	2815	99	268	64	1	0
Luleå	83	15	62	56	649	83	67	117	292	33179	2261	3297	130	156
Piteå	48	29	13	14	23	5	6	10	257	401	16252	87	13	22
Boden	16	3	35	11	65	11	14	21	100	1082	110	9057	9	18
Haparanda	0	0	0	2	162	69	38	4	4	61	2	9	3223	1
Kiruna	23	6	30	12	42	52	186	223	45	160	66	59	45	11890

Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet, 222000-2949

Kvinnor

År 2010	Bostadsort													
Arbetsort	Arvidsjaur	Arjeplog	Jokkmokk	Överkalix	Kalix	Övertorneå	Pajala	Gällivare	Älvsbyn	Luleå	Piteå	Boden	Haparanda	Kiruna
Arvidsjaur	1267	17	1	0	0	0	0	0	29	3	29	3	0	1
Arjeplog	16	637	0	0	1	0	0	0	2	3	8	1	0	0
Jokkmokk	2	3	1023	0	0	1	0	18	4	10	6	20	2	6
Överkalix	0	0	0	633	13	10	2	6	0	16	0	3	0	1
Kalix	0	0	4	6	3021	10	4	1	2	103	17	9	77	2
Övertorneå	0	0	1	12	8	749	8	3	0	7	0	0	21	3
Pajala	2	0	1	1	2	16	996	2	0	18	1	2	5	13
Gällivare	1	1	35	8	2	1	18	3919	3	25	15	10	3	75
Älvsbyn	2	2	3	0	0	0	0	1	1404	45	100	24	0	0
Luleå	20	4	26	25	195	33	16	61	80	15278	808	1484	27	60
Piteå	15	7	7	4	5	3	2	1	78	177	7701	48	7	2
Boden	2	0	6	0	13	2	2	6	23	429	29	4365	0	3
Haparanda	0	0	0	1	92	27	6	1	0	30	3	5	1619	0
Kiruna	3	0	7	2	5	5	31	57	4	40	8	8	2	5099

Kvinnor

År 2011	Bostadsort													
Arbetsort	Arvidsjaur	Arjeplog	Jokkmokk	Överkalix	Kalix	Övertorneå	Pajala	Gällivare	Älvsbyn	Luleå	Piteå	Boden	Haparanda	Kiruna
Arvidsjaur	1274	17	1	0	2	0	0	1	27	7	26	5	0	0
Arjeplog	18	655	0	0	0	1	0	0	0	3	5	2	0	0
Jokkmokk	4	3	1024	0	1	0	1	19	1	12	2	20	1	7
Överkalix	0	0	1	647	15	13	7	2	1	27	2	3	0	1
Kalix	0	0	4	11	3031	15	3	1	2	93	23	12	85	1
Övertorneå	0	0	0	12	18	793	7	2	1	8	0	0	22	1
Pajala	1	0	1	1	3	17	1063	6	1	13	4	1	4	12
Gällivare	1	1	41	9	4	2	18	3981	2	43	21	13	2	53
Älvsbyn	5	2	2	0	1	0	1	1	1436	43	106	20	0	0
Luleå	25	2	21	22	194	22	28	61	77	15472	839	1521	31	50
Piteå	14	2	8	4	5	1	2	1	81	149	7794	23	2	6
Boden	2	0	16	3	23	1	4	6	34	542	34	4443	21	17
Haparanda	0	0	0	0	85	22	3	1	0	24	2	4	1661	1
Kiruna	2	0	8	3	2	7	29	65	3	36	16	11	7	5315

Kvinnor

År 2012	Bostadsort													
Arbetsort	Arvidsjaur	Arjeplog	Jokkmokk	Överkalix	Kalix	Övertorneå	Pajala	Gällivare	Älvsbyn	Luleå	Piteå	Boden	Haparanda	Kiruna
Arvidsjaur	1300	16	1	0	0	0	0	1	31	11	30	4	0	0
Arjeplog	23	643	0	0	0	0	0	0	2	2	4	5	1	0
Jokkmokk	3	2	1050	0	2	0	0	15	2	6	6	21	1	7
Överkalix	1	0	0	653	19	13	5	2	1	19	3	1	1	0
Kalix	0	0	2	12	3053	12	6	0	0	105	16	17	75	0
Övertorneå	0	0	1	11	13	782	9	2	1	8	0	1	19	1
Pajala	1	1	1	2	1	19	1095	9	0	15	5	2	4	10
Gällivare	0	0	51	14	4	2	16	4085	3	37	19	16	5	55
Älvsbyn	5	1	2	0	1	0	1	1	1479	46	110	23	0	0
Luleå	30	3	21	25	207	26	29	56	63	16044	829	1557	49	61
Piteå	15	6	6	3	3	1	1	3	81	153	7985	22	6	9
Boden	2	1	10	4	22	3	7	8	31	479	36	4467	1	6
Haparanda	0	0	0	1	89	22	4	1	1	21	1	5	1678	0
Kiruna	4	1	12	3	6	11	33	66	4	40	14	8	3	5497

Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet, 222000-2949

Män

År 2010	Bostadsort													
Arbetsort	Arvidsjaur	Arjeplog	Jokkmokk	Överkalix	Kalix	Övertorneå	Pajala	Gällivare	Älvsbyn	Luleå	Piteå	Boden	Haparanda	Kiruna
Arvidsjaur	1251	22	3	0	0	0	0	1	78	14	37	8	1	0
Arjeplog	67	629	1	0	0	1	0	1	7	6	14	2	0	0
Jokkmokk	12	8	1063	1	4	1	4	27	16	20	23	26	0	8
Överkalix	0	0	1	664	34	11	17	8	1	35	4	4	2	0
Kalix	17	4	7	26	3119	31	24	4	16	132	41	34	108	0
Övertorneå	0	0	1	1	5	827	10	1	0	26	5	1	33	0
Pajala	0	0	2	5	4	20	1082	9	0	30	3	9	6	6
Gällivare	11	6	70	42	21	11	87	4617	16	97	29	23	18	64
Älvsbyn	17	7	9	0	3	1	0	0	1285	42	127	31	0	3
Luleå	24	8	33	32	397	55	39	61	199	15049	1401	1627	63	73
Piteå	30	17	5	11	17	7	5	7	178	269	7834	76	6	9
Boden	17	11	33	6	38	9	2	8	65	595	79	4379	6	10
Haparanda	0	0	0	0	73	37	8	1	0	32	4	5	1474	3
Kiruna	15	1	14	9	14	28	156	158	42	90	46	29	23	6029

Män

År 2011	Bostadsort													
Arbetsort	Arvidsjaur	Arjeplog	Jokkmokk	Överkalix	Kalix	Övertorneå	Pajala	Gällivare	Älvsbyn	Luleå	Piteå	Boden	Haparanda	Kiruna
Arvidsjaur	1360	15	4	1	0	0	0	1	79	21	46	12	2	1
Arjeplog	67	683	3	0	1	1	0	1	3	7	10	3	0	1
Jokkmokk	9	14	1119	0	3	1	2	31	16	20	24	23	0	9
Överkalix	0	0	2	706	29	15	13	2	1	30	6	5	3	1
Kalix	15	2	7	29	3335	35	19	10	19	132	41	42	118	0
Övertorneå	0	1	0	4	10	917	12	3	0	24	4	5	32	0
Pajala	3	2	1	6	9	26	1184	9	1	36	4	7	8	6
Gällivare	18	4	87	48	28	18	82	4781	16	136	50	32	20	53
Älvsbyn	20	4	12	2	5	2	3	1	1304	44	148	29	2	0
Luleå	32	12	36	35	400	57	46	61	210	16693	1436	1682	71	79
Piteå	23	22	9	9	18	6	5	5	171	251	8122	59	2	10
Boden	8	4	17	8	40	11	4	15	69	629	67	4704	17	10
Haparanda	0	1	1	3	74	34	4	1	1	31	2	4	1548	0
Kiruna	15	7	13	10	25	26	162	161	38	112	46	39	18	6304

Män

År 2012	Bostadsort													
Arbetsort	Arvidsjaur	Arjeplog	Jokkmokk	Överkalix	Kalix	Övertorneå	Pajala	Gällivare	Älvsbyn	Luleå	Piteå	Boden	Haparanda	Kiruna
Arvidsjaur	1257	12	4	1	0	0	0	1	83	20	46	10	1	0
Arjeplog	84	678	2	0	0	0	0	1	2	3	7	6	1	1
Jokkmokk	13	16	1061	0	3	1	4	21	17	15	29	27	0	8
Överkalix	0	0	1	701	27	16	13	2	2	30	10	3	3	0
Kalix	0	1	2	21	3328	32	18	7	1	126	13	22	110	2
Övertorneå	1	1	0	5	11	904	10	3	3	25	1	5	32	0
Pajala	4	3	0	6	13	31	1212	17	1	35	4	3	8	10
Gällivare	13	5	116	50	30	12	76	4783	21	121	42	34	19	48
Älvsbyn	38	6	12	3	6	0	3	0	1336	53	158	41	1	0
Luleå	53	12	41	31	442	57	38	61	229	17135	1432	1740	81	95
Piteå	33	23	7	11	20	4	5	7	176	248	8267	65	7	13
Boden	14	2	25	7	43	8	7	13	69	603	74	4590	8	12
Haparanda	0	0	0	1	73	47	34	3	3	40	1	4	1545	1
Kiruna	19	5	18	9	36	41	153	157	41	120	52	51	42	6393

15. Samråd

Samråd med andra myndigheter, medlemmar och intresseorganisationer är ett ansvar som ligger under RKM. Under 2013 har samråd hållits med kommunerna i Norrbotten samt Trafikverket, Nordlands fylkes kommune, RKM i Västerbotten.

Rådet för Tillgänglighetsanpassning, RFTA, träffas två gånger per år. Under 2013 har träffarna genomförts den 25 april 2013 i Skellefteå, i samband med *Helaresan-konferensen* samt den 29 oktober 2013 i Umeå. Trafikverket är sammankallande och Trafikverkets Regionchef Arnold Vonkavaara är ordförande. Regionala kollektivtrafikmyndigheten / Länstrafiken AB i Norrbotten, i både Norr- och Västerbotten, finns representerade i rådet.

Trafikverket Region Norr består av både Norr- och Västerbotten varför rådet träffas varannan gång i Norrbotten och varannan gång i Västerbotten. Syftet med rådet är att handikapporganisationerna ska komma till tals och kunna påverka det som planeras och byggs, etc.

Under året har RKM tillsammans med Länstrafiken och Trafikverket träffats och diskuterat hållplatser inom länet gällande det statliga vägnätet. Skrivelser som inkommit har behandlats och prioriterats.

16. Samordning gods- och persontransporter

Under senhösten 2013 påbörjades ett samordningsprojekt mellan Norrbottens läns landsting, Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten, Länstrafiken AB i Norrbotten och Bussgods AB i Norrbotten gällande samordning av gods- och persontransporter. Syftet är att hitta ett gemensamt system för att lägga in alla beställningar gällande transporter av resenärer och/eller paket, detta för att samordna ytterligare. Under 2013 har två fysiska möten genomförts, dels ett allmänt möte med information om möjligheter dels ett arbetsgruppsmöte. Nästa steg är att ta fram en projektbeskrivning och genomföra ett första projekt i Pajala kommun.

17. Flygbil – flygbuss projekt tillsammans med Trafikverket

Under 2013 har Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten tillsammans med Länstrafiken AB i Norrbotten och Trafikverk påbörjat ett projekt för att öka tillgängligheten för flygresenärer i Norrbotten.

Projektet syfte är att möjliggöra för de boende i ett antal utvalda kommuner att resa till Luleå Airport utan den egna bilen. Kommunerna som var intressanta i början av projektet var Boden, Jokkmokk, Luleå, Piteå, Älvsbyn, Övertorneå och Övertorneå. Efter ett antal möten, diskussioner resulterade projektet i att Boden och Piteå inte kommer att ingå i projektet då dessa kommuner redan har alternativ till flygtaxi och den egna bilen.

Under 2013 har RKM, LTN och TRV haft cirka fem arbetsmöten, lika många telefonmöten samt träffat berörda kommuner vid två tillfällen. Information om projektet har bland annat spridits till politiker i länet via RKM:s Arbetsutskott och Direktion.

Kostanden för projektet skall delas mellan de deltagande parterna, dvs TRV (40%), RKM (40%) och de som nyttjar flygbil/flygbuss (20%).

Flygbilen/-bussen kommer att avgå två till tre gånger per dag från respektive kommunhuvudort (förslagsvis busstationen) samt avgå lika många gånger från Luleå Airport och till kommunhuvudorten. Bilen/bussen kommer att vara efterfrågestyrd, vilket innebär att om ingen bokar turen så kommer den inte att gå. Flygbilen/-bussen består av fyra linjer:

- Övertorneå-Överkalix-Luleå Airport
- Haparanda-Kalix-Luleå Airport
- Jokkmokk-Luleå Airport
- Älvsbyn-Luleå Airport

18. Kollektivtrafikkonferens

En kollektivtrafikkonferens genomfördes under februari månad 2013. Syftet med kollektivtrafikkonferensen var att visa på ett antal goda exempel hur kollektivtrafik har utvecklats i Sverige. Jönköpings landsting berättade bland annat om den färdtjänststrategi som utarbetats och hur kommunerna i Jönköpingslän var på väg att överlåta myndighetshandlingen till kollektivtrafikmyndigheten. RKM i Norrbotten informerade även om hur organisationsstrukturen i Norrbotten har utformats. Konferensen hade cirka 100 deltagare. RKM diskuterade upplägget och konferensen och bestämde sig för att till nästa år 2014 presentera fler goda exempel på kollektivtrafikens utveckling, samt försöka blicka framåt och exempelvis fråga ungdomar i Norrbotten om hur de tycker kollektivtrafiken i länet ska utvecklas.

19. Polysump

Polysump är ett EU-projekt som syftar till att ta fram trafikstrategier för polycentriska regioner i Europa. SUMP = Sustainable Urban Mobility Plans, den europeiska motsvarigheten till trafikstrategi. SARETS är en del av detta EU-projekt. SARETS - Samverkan regional trafikstrategi är ett projekt som påbörjades juni 2013 och omfattar "fyrkantkommunerna", Luleå, Piteå, Boden och Älvsbyn samt Kalix. Utöver kommunerna har bland annat RKM och Länsstyrelsen i Norrbotten medverkat. Trafikverket har drivit processen tillsammans med Trivector i Lund. Projektets syfte är att genom att använda metoden Future Search Workshop som är en workshopsmetod ta fram ett underlag till en regional trafikstrategi. Varje kommun har ett antal uppsatta mål som ska uppfyllas, en trafikstrategi ska hjälpa kommunen att uppnå dessa mål och beskriver bland annat hur trafiksystemet ska utformas för att uppnå mål i kommunen.

Under hösten 2013 har ett antal möten genomfört för att diskutera workshopen som genomfördes januari 2014. Workshopen syfte var att under tre dagar skapa en gemensam förståelse av nuläget i regionen och arbeta fram gemensamma insatsområden som de deltagande parterna kommer att arbeta vidare med.

20. Hållbarhetsveckan

I augusti 2013 hölls en sk hållbarhetsvecka där RKM tillsammans med landstinget, Kommunerna, kommunala och landstingsägda bolag (LLT, NENet, Norrtåg, Bussgods och Länstrafiken). Ett trevlig arrangemang där det bland annat fanns ett erbjudande att åka två till priset av en under en hel helg. Några av kommunerna bland annat Piteå och Boden hade erbjudandet åk två för en under hela veckan. Bussar var uppställda för visning på busstation i Luleå och Norrtåg hade även gratisåkning av tåg från Luleå tågstation till Notvikens tågstation tur och retur.

Övriga medverkande var Arvidsjaur Trafik, Biltema, Botnietåg, Bussgods, Centrala Buss i Norrbotten, Cykelfrämjandet, Luleå Lokaltrafik, Länstrafiken AB i Norrbotten, Norrtåg, Scanomat och Trafikverket.

21. Taxe- och produktutredning för kollektivtrafiken i de fyra nordliga länen

Under sommaren 2013 har en taxeutredning påbörjats inom de fyra nordliga länen. En konsult (WSP) har anlåtats för att ta fram ett analysunderlag för fortsatt arbete gällande gemensamma taxor och produkter i de fyra nordligaste länen; Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland.

Under sommaren och hösten har de fyra nordligaste länen träffats för att diskutera konsultens arbete. Konsulten har vid ett par tillfällen presenterat delresultat från utredningen. Norrbotten har skapat en arbetsgrupp som träffats vid några tillfällen och diskuterat produkter, taxor, etc. Projektet fortsätter under 2014.

22. Åtgärdsvalsstudie skolskjuts

Under 2013 har en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) genomförts i Norrbottens län för att tydliggöra hanteringen av skolskjutsfrågan i länet. Trafikverket har varit beställare av ÅVS och tillsammans med kommunerna Piteå, Boden och Jokkmokk samt Länstrafiken i Norrbotten och Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten (RKM) har syftet varit att finna samsyn i processen att hantera skolskjutsrelaterade frågor och skapa ökad trafiksäkerhet och trygghet för de barn som varje dag åker skolskjuts till och från skolan med buss.

Arbetet med ÅVS har bedrivits genom att parterna träffats i vid två tillfällen, två workshops med cirka 3 veckors mellanrum. Mellan träffarna har deltagande parter förankrat frågor/diskussioner om ansvar, tydlighet och information/upphandling och avtal/processer och samordning och planering samt hållplats, trafiksäkerhet och utformning inom den egna organisationen. Utöver dessa två workshops har telefonmöten och ytterligare fysiska träffar genomförts.

Trafikverket Region Nord kommer att driva det fortsatta arbetet.

23. Framtida inriktning

En av kollektivtrafikmyndighetens ambitioner för framtiden, både på kort och på lång sikt, är att analysera nuläget för de olika typerna av kollektivtrafik som bedrivs i länet för att hitta synergieffekter och optimera transporter av både personer och gods. Detta gäller både för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. För att få en så god trafikförsörjning som möjligt, med effektiv ekonomi, är det viktigt att identifiera och satsa på stråk med stora resandeströmmar samt att etablera en fungerande matartrafik till dessa stråk. Länets utveckling är beroende av en tillfredsställande kompetensförsörjning, vilket kräver en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik. Ett kommande utvecklingsområde blir att hitta optimala trafiklösningar mot bakgrund av att kommersiella trafikföretag får möjlighet att etablera trafik på linjer i länet.

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. För att nå denna vision kommer det bli nödvändigt med utökade samråd och fördjupade analyser. Kommunernas och landstingets medverkan i denna process är en förutsättning för att visionen ska kunna bli verklighet.

Kollektivtrafikmyndigheten har för avsikt att revidering av trafikförsörjningsprogrammet kunna ange mer konkreta ambitioner och utvecklingsplaner, med beaktande av övriga samhällsförändringar som demografifrågor, samhällsbyggnadsfrågor, näringslivsutveckling mm.

24. Resultat- och balansräkning 2013

Nedan redovisas resultat och balansräkning för RKM som koncern och som moderbolag. I Koncernen är först och främst 51 % av Bussgods i Norrbotten AB och 100 % av Busstationsfastigheter i Norrbotten AB konsoliderade och eliminerade via dotterbolaget Länstrafiken i Norrbotten AB som RKM äger till 100 %. 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.

Resultaträkning - koncernen			
Belopp i kr	Not	2013-01-01	2012-01-01
		-2013-12-31	-2012-12-31
Verksamhetens intäkter	1	447 386 909	437 124 222
Övriga rörelseintäkter		1 030 912	1 179 903
		<u>448 417 821</u>	<u>438 304 125</u>
Rörelsens kostnader			
Trafikkostnader		-399 900 290	-380 910 058
Övriga externa kostnader		-19 414 483	-19 936 404
Personalkostnader		-26 442 618	-24 065 368
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	2	-2 725 415	-2 742 864
Upplösning av negativ goodwill		-	20 711 200
Rörelseresultat		<u>-64 985</u>	<u>31 360 631</u>
Resultat från finansiella poster			
Resultat från värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar		-	19 147
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		429 252	1 142 990
Räntekostnader och liknande resultatposter		-14 316	-9 911
Resultat före skatt		<u>349 951</u>	<u>32 512 857</u>
Skatt på årets resultat		-4 500	-1 500
Årets resultat		<u>345 451</u>	<u>32 511 357</u>

Balansräkning - koncernen			
<i>Belopp i kr</i>	<i>Not</i>	<i>2013-12-31</i>	<i>2012-12-31</i>
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Byggnader och mark	3	8 242 386	8 449 851
Inventarier, verktyg och installationer	4	9 626 915	8 981 758
		<u>17 869 301</u>	<u>17 431 609</u>
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andra långfristiga värdepappersinnehav	6	1 030 000	1 030 000
Andra långfristiga fordringar		890 563	890 563
		<u>1 920 563</u>	<u>1 920 563</u>
Summa anläggningstillgångar		19 789 864	19 352 172
Omsättningstillgångar			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar		63 432 436	35 672 846
Övriga fordringar		12 139 151	7 546 177
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	7	17 527 319	23 939 550
		<u>93 098 906</u>	<u>67 158 573</u>
<i>Kassa och bank</i>		<u>89 313 306</u>	<u>67 831 186</u>
Summa omsättningstillgångar		182 412 212	134 989 759
SUMMA TILLGÅNGAR		202 202 076	154 341 931
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
<i>Eget kapital</i>			
Fria reserver	8	32 511 357	—
Årets resultat		345 451	32 511 357
		<u>32 856 808</u>	<u>32 511 357</u>
<i>Kortfristiga skulder</i>			
Leverantörsskulder		47 517 611	38 620 923
Aktuella skatteskulder		28 250	6 000
Övriga skulder		9 249 225	4 090 543
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	9	112 550 182	79 113 108
		<u>169 345 268</u>	<u>121 830 574</u>
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		202 202 076	154 341 931

Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser - koncernen		
<i>Belopp i kr</i>	<i>2013-12-31</i>	<i>2012-12-31</i>
Ställda säkerheter	Inga	Inga
Ansvarsförbindelser		
Garantiförbindelse	38 250 000	38 250 000
	<u>38 250 000</u>	<u>38 250 000</u>

Kassaflödesanalys - koncernen		
<i>Belopp i kr</i>	<i>2013-01-01 -2013-12-31</i>	<i>2012-01-01 -2012-12-31</i>
Den löpande verksamheten		
Resultat efter finansiella poster	349 951	32 512 857
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.	2 725 415	-17 799 620
Betald skatt	-4 500	-
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	<u>3 070 866</u>	<u>14 713 237</u>
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>		
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar	-25 940 333	-24 807 303
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder	47 514 694	34 056 633
Kassaflöde från den löpande verksamheten	<u>24 645 227</u>	<u>23 962 567</u>
Investeringsverksamheten		
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	-3 163 107	-1 419 483
Förvärv av finansiella anläggningstillgångar	-	-1 290 563
Kassaflöde från investeringsverksamheten	<u>-3 163 107</u>	<u>-2 710 046</u>
Årets kassaflöde	21 482 120	21 252 521
Likvida medel vid årets början	67 831 186	-
Likvida medel i förvärvad verksamhet	-	46 578 665
Likvida medel vid årets slut	<u>89 313 306</u>	<u>67 831 186</u>

Tilläggsupplysningar till kassaflödesanalys - koncernen

<i>Belopp i kr</i>	<i>Not</i>	<i>2013-01-01 -2013-12-31</i>	<i>2012-01-01 -2012-12-31</i>
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m m			
Avskrivningar av tillgångar		2 725 415	2 742 864
Upplösning av negativ goodwill		–	-20 711 200
Övrigt		–	168 716
		<u>2 725 415</u>	<u>-17 799 620</u>
Förvärv av koncernföretag			
<i>Förvärvade tillgångar och skulder:</i>			
Materiella anläggningstillgångar		–	18 923 706
Finansiella tillgångar		–	630 000
Rörelsefordringar		–	42 351 270
Likvida medel		–	56 578 665
Summa tillgångar		<u>–</u>	<u>118 483 641</u>
Rörelseskulder		–	87 772 411
Summa avsättningar och skulder		<u>–</u>	<u>87 772 411</u>
Köpeskilling		–	10 000 000
Avgår: Likvida medel i den förvärvade verksamheten		–	-56 578 665
Påverkan på likvida medel (minus = ökning)		–	<u>-46 578 665</u>

Resultaträkning - myndigheten

<i>Belopp i kr</i>	<i>Not</i>	<i>2013-01-01</i>	<i>2012-01-01</i>
		<i>-2013-12-31</i>	<i>-2012-12-31</i>
Ågarbidrag		3 230 044	14 160 440
		<u>3 230 044</u>	<u>14 160 440</u>
<i>Rörelsens kostnader</i>			
Externa kostnader		-1 140 115	-1 711 187
Personalkostnader		-1 588 372	-207 227
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	2	-26 812	-
Rörelseresultat		<u>474 745</u>	<u>12 242 026</u>
<i>Resultat från finansiella poster</i>			
Ränteintäkter och liknande resultatposter		27 329	78 174
Räntekostnader och liknande resultatposter		-2 734	-1 055
Årets resultat		<u>499 340</u>	<u>12 319 145</u>

Balansräkning - myndigheten			
<i>Belopp i kr</i>	<i>Not</i>	<i>2013-12-31</i>	<i>2012-12-31</i>
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Inventarier, verktyg och installationer	4	213 109	-
		<u>213 109</u>	<u>-</u>
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andelar i koncernföretag	5	10 500 000	10 500 000
Andra långfristiga värdepappersinnehav	6	1 000 000	1 000 000
		<u>11 500 000</u>	<u>11 500 000</u>
Summa anläggningstillgångar		11 713 109	11 500 000
Omsättningstillgångar			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Fordringar hos koncernföretag		9 598 790	742 105
Övriga fordringar		45 226	264 981
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	7	58 900	7 500 000
		<u>9 702 916</u>	<u>8 507 086</u>
<i>Kassa och bank</i>		3 262 572	1 585 960
Summa omsättningstillgångar		12 965 488	10 093 046
SUMMA TILLGÅNGAR		24 678 597	21 593 046
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
<i>Eget kapital</i>			
Balanserad vinst	8	12 319 145	-
Årets resultat		499 340	12 319 145
		<u>12 818 485</u>	<u>12 319 145</u>
<i>Kortfristiga skulder</i>			
Leverantörsskulder		7 709 047	9 163 683
Övriga skulder		4 115 872	67 934
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	9	35 193	42 284
		<u>11 860 112</u>	<u>9 273 901</u>
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		24 678 597	21 593 046

**Ställda säkerheter och
ansvarförbindelser -
myndigheten**

<i>Belopp i kr</i>	2013-12-31	2012-12-31
Ställda säkerheter	Inga	Inga
Ansvarförbindelser	Inga	Inga

Kassaflödesanalys - myndigheten

<i>Belopp i kr</i>	2013-01-01 -2013-12-31	2012-01-01 -2012-12-31
Den löpande verksamheten		
Resultat efter finansiella poster	499 340	12 319 145
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.	26 812	-
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	526 152	12 319 145
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>		
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar	-1 195 830	-8 507 086
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder	2 586 211	9 273 901
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 916 533	13 085 960
Investeringsverksamheten		
Förvärv av koncernföretag	-	-11 500 000
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	-239 921	-
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-239 921	-11 500 000
Årets kassaflöde	1 676 612	1 585 960
Likvida medel vid årets början	1 585 960	-
Likvida medel vid årets slut	3 262 572	1 585 960

Tilläggsupplysningar till kassaflödesanalys - myndigheten

<i>Belopp i kr</i>	<i>Not</i>	2013-01-01 -2013-12-31	2012-01-01 -2012-12-31
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m m			
Av- och nedskrivningar av tillgångar		26 812	-
		26 812	-

Noter med redovisningsprinciper och bokslutskommentarer

Belopp i kr 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.

Eliminering av transaktioner mellan koncernföretag

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

Not 1	Verksamhetens intäkter	2013-01-01	2012-01-01
		-2013-12-31	-2012-12-31
Koncernen			
	Ägarbidrag landsting och kommuner	143 678 536	150 157 581
	Intäkter personbefordran	123 630 508	120 855 888
	Intäkter serviceresor	75 890 385	76 555 341
	Intäkter godsbefordran	32 425 086	33 994 844
	Intäkter Rikstrafiken	19 911 806	21 157 975
	Intäkter tjänster	9 572 088	8 966 122
	Tåghyror	20 900 250	11 492 511
	Bidrag Trafikverket	21 378 250	13 943 960
		447 386 909	437 124 222
Not 2	Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	2013-01-01	2012-01-01
		-2013-12-31	-2012-12-31
Koncernen			
	Byggnader och mark	-207 465	-237 122
	Inventarier, verktyg och installationer	-2 517 950	-2 505 742
		-2 725 415	-2 742 864
Myndigheten			
	Inventarier, verktyg och installationer	-26 812	-
		-26 812	-

Not 3	Byggnader och mark	2013-12-31	2012-12-31
<i>Koncernen</i>			
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>			
	Vid årets början	12 407 031	–
	Förvärv av dotterföretag	–	12 407 031
		<u>12 407 031</u>	<u>12 407 031</u>
<i>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</i>			
	Vid årets början	-3 957 180	–
	Förvärv av dotterföretag	–	-3 720 058
	Årets avskrivning enligt plan	-207 465	-237 122
		<u>-4 164 645</u>	<u>-3 957 180</u>
	Redovisat värde vid perioden slut	8 242 386	8 449 851
Not 4	Inventarier, verktyg och installationer	2013-12-31	2012-12-31
<i>Koncernen</i>			
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>			
	Vid årets början	36 521 226	–
	Förvärv av dotterföretag	–	34 915 625
	Nyanskaffningar	3 163 107	1 419 483
	Avyttringar och uträningar	–	-73 950
	Omklassificeringar	–	260 068
		<u>39 684 333</u>	<u>36 521 226</u>
<i>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</i>			
	Vid årets början	-27 539 468	–
	Förvärv av dotterföretag	–	-25 073 168
	Avyttringar och uträningar	–	39 442
	Årets avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden	-2 517 950	-2 505 742
		<u>-30 057 418</u>	<u>-27 539 468</u>
	Redovisat värde vid periodens slut	9 626 915	8 981 758

	<u>2013-12-31</u>	<u>2012-12-31</u>
Myndigheten		
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	–	–
Nyanskaffningar	239 921	–
	<u>239 921</u>	<u>–</u>
 <i>Ackumulerade avskrivningar enligt plan</i>		
Vid årets början	–	–
Årets avskrivning enligt plan på anskaffningsvärden	-26 812	–
	<u>-26 812</u>	<u>–</u>
Redovisat värde vid periodens slut	213 109	–

Not 5	Andelar i koncernföretag	<u>2013-12-31</u>	<u>2012-12-31</u>
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>			
Vid årets början		10 500 000	–
Inköp		–	10 500 000
		<u>10 500 000</u>	<u>10 500 000</u>
Redovisat värde vid periodens slut		10 500 000	10 500 000

Spec av myndighetens innehav av andelar i koncernföretag

<i>Koncernföretag / Org nr / Säte</i>	<i>Antal andelar</i>	<i>Andel i % i)</i>	<i>Redovisat värde</i>
Länstrafiken i Norrbotten AB, 556156-20258, Överkalix	10 000	100,0	10 000 000
<i>Busstationsfastigheter i Norrbotten AB, 556083-7196, Luleå</i>		100,0	
<i>Norrbottens Bussgods AB, 556256-4590, Luleå</i>		51,0	
Norrtåg AB, 556758-3496, Luleå	500	25,0	500 000
			<u>10 500 000</u>

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

Not 6 Andra långfristiga värdepappersinnehav

	<i>Koncernen</i>	<i>Myndigheten</i>
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	1 030 000	1 000 000
Redovisat värde vid årets slut	1 030 000	1 000 000

	<i>Koncernen</i>	<i>Myndigheten</i>
<i>Specifikation av värdepapper</i>	<i>Redovisat värde</i>	<i>Redovisat värde</i>
AB Transitio	1 000 000	1 000 000
Samtrafiken i Sverige AB	30 000	–
	1 030 000	1 000 000

Not 7 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	<i>Koncernen</i>	<i>Myndigheten</i>
Förutbetalda leverantörsfakturor	1 428 063	–
Upplupna intäkter trafik	13 000	–
Övriga poster	385	–
	3 098 871	58 900
	17 527	
	319	58 900

Not 8 Eget kapital

	<i>Koncernen</i>	<i>Myndigheten</i>
Vid årets början	32 511	12 319 145
Årets resultat	357	–
	345 451	499 340
Vid årets slut	32 856	12 818 485
	808	

Not 9 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	<i>Koncernen</i>	<i>Myndigheten</i>
Interima skulder trafikutövare	20 172	–
	291	–
Förutbetalda ägartillskott	64 200	–
	000	–
Förutbetalda verksamhetsintäkter	17 760	–
	000	–
Upplupna personalkostnader	2 979 661	35 193
Övriga poster	7 438 230	–
	112 550	
	182	35 193

8. Färdtjänstbudget 2015

Bilaga 8

Färdtjänst Budget 2015			
	2015	2016	2017
Intäkter FJT	-3226	-4509	-4610
Personalkostnader			
Färdtjänst tjänster inkl enhetschef	2 399	3 506	3 593
Personalomkostnader 10 %	240	351	359
Materialkostnader	50	50	50
Övriga omkostnader			
Poolbil	48	49	50
Diversie omkostnader	150	154	158
Tjänsteköp	100	100	100
IT System, drift	240	300	300
Hyra 150 m2			
Värme			
El			
Städning och vaktnästertjänster			
SA	0	0	0

Kommun	Tillstånd	Beslut KF – JA
Arvidsjaur	Kommunfullmäktige 2014-02-24.	2014-02-24
Chivare	Hos socialnämnden, tjänstemännen är positiva, KF 19 maj.	
Haparanda	Kommunfullmäktige	2014-04-14
Jokkmokk	Ärendet behandlats i socialnämnden 8 april 2014 därefter kommunfullmäktige (socialtjänsten ser positivt på detta).	
Kalix	KF 10 februari 2014, överlåta färdtjänst.	2014-02-10
Pajala	KF 17 mars till beslut.	2014-03-17
Älvsbyn	KF har fattat ett positivt beslut 2014-02-17.	2014-02-17
Överkalix	KF beslut den 25 nov 2013 att överlåta färdtjänst till RKM.	2013-11-25
Övertorneå	KF beslutat 24 februari 2014.	2014-02-24
Arjeplog	Hos socialchefen.	
Boden	Pågång. Träff 12 maj.	
Kiruna	Socialförvaltningen skall ta fram ett underlag hur det påverkar de som nyttjar positivt och negativt. Ny träff 9 april med RKM o LTN.	
Luleå	Kommunstyrelsen positiv till att överlåta färdtjänst, 2014-02-10, rekommendation av Socialnämnden 2013-12-13. Ny träff 28 april.	
Piteå	Träff 2 april. Kostnadsberäkning från Piteå. RKM/LTN ser över denna.	

9. Flygbuss projekt inom RKM 2015 – 2018

Budget Driftbidrag tkr	Förslag 1 2015	Förslag 2 2015
Arjeplog	25	
Arvidsjaur	52	
Boden	222	
Gällivare	147	
Haparanda	80	333
Jokkmokk	41	333
Kalix	133	333
Kiruna	185	
Luleå	603	
Pajala	51	
Piteå	330	
Ålvsbyn	66	333
Övertorneå	28	333
Övertorneå	38	333
Landstinget	2 000	2 000
Trafikverket	4 000	4 000
SA	8 000	8 000