

årsredovisning för
LÄNSTRAFIKEN I JÄMTLANDS LÄN AB
räkenskapsåret 2016-01-01–2016-12-31

Organisationsnummer: 556437-0194



Innehåll	Sida
Sammanfattning	2
Förvaltningsberättelse	9
Resultaträkning	12
Balansräkning	13
Rapport förändring eget kapital	15
Kassaflödesanalys	16
Noter	17

Sammanfattning 2016

Verksamhet

Länstrafiken bedriver allmän kollektivtrafik med buss och bil samt tåg inom Jämtlands län, samt interregional trafik i norrlandslänen. Verksamheten omfattar också godstrafik med terminaler i Östersund, Sveg och Strömsund under namnet Bussgods.

Ägare av Länstrafiken i Jämtlands Län AB är från och med 2015 Region Jämtland Härjedalen efter skatteväxling med kommunerna i länet.

Länstrafikens uppgift är att skapa ett sammanhängande trafiksystem med en enhetlig prissättning. Målet är att öka tillgängligheten genom att erbjuda ett kollektivt resealternativ som ska göra länet ”rundare”.

Både trafik med buss och bil sköts helt via ca 100 trafikentreprenörer. Dessa är utvalda efter anbudsupphandlingar vilket borgar för en bra kvalitet, och produktivitet utveckling av verksamheten till rimliga inköspriser.

Vision och affärsidé

Vision

Länstrafiken är det självklara resvalet i en hållbar och växande region!

Kunden ska alltid kunna välja Länstrafiken när det passar som bäst – till jobbet, till skolan, till fritidsaktiviteter och nöjen – allt för en bättre resa. Det ska vara trevligt att åka buss. Som resenär och förare ska man gilla att åka respektive att köra buss. Vi vill att det skall kännas självklart att välja bussen som färdmedel. Det är helt rätt för den miljö vi vistas i men också för individens välbefinnande. Kunden känner sig nöjd, har möjlighet till avstressning och avkoppling samt att man på köpet får egen tid. Genom att erbjuda Internet och andra mervärden på bussarna lägger vi grunden för en skön stund ombord. Så stärker vi den positiva attityden till det kollektiva resandet.

Affärsidé

Vi erbjuder våra kunder tid till annat genom säkra, smidiga och prisvärda resor.

Som Länstrafikens affärsidé säger ska bolaget erbjuda sina kunder tid till annat genom säkra, smidiga och prisvärda resor. För att lyckas med det erbjudandet bör de val av strategier som görs stötta erbjudandet. Det kan handla om nya trafiklösningar, möjligheterna till biljettköp, anpassade fordon samt flexiblare och innovativa avtal med operatörerna.

Marknadsaktiviteter

De marknadsaktiviteter som gjorts under året har till stor del bestått av att stötta väsentliga händelser i bolaget, så som kortbyte, nya resealternativ och kontantfritt. Utöver stöttningen av nämnda aktiviteter gjordes också en kampanj för att stärka attityden till att åka kollektivt och visa på fördelarna. Exempelannonser:



Länstrafikens webbsida, LTR.se har haft en positiv utveckling. Besökantalet under 2016 har ökat med 10 % (25 000 besök) jämfört med 2015 och användningen av webbsidan sker till 74 % från en mobil enhet, jämfört med 68 % 2015.

Bolagets facebookside har blivit en oerhört viktig kanal för att nå ut snabbt med information. Antalet gillare ökar varje månad och per sista december var antalet gillare 4470 st.

Bussgods

I Länstrafikens regi bedrivs godshantering med linjetrafik inom länet, till grannlänerna samt övriga landet. I länet finns tre godsterminaler, Östersund, Sveg och Strömsund, samt 53 godsombud på olika orter i länet.

Bussgods har under året utvecklat samarbetet med de fyra nordligaste länen och ett projekt har genomförts med syfte att bilda Bussgods Norr AB, där Länstrafiken i Jämtlands län AB blir delägare till ¼ av bolaget.

Bussgods kommer under 2017 att genomföra detta och nya bolaget skall enligt plan, vara i drift 1 januari 2018.

Särskild kollektivtrafik

Länstrafikens uppdrag¹

Länstrafiken har getts i uppdrag att verkställa Region Jämtland Härjedalens och kommunernas uppgifter som ansvariga för särskild kollektivtrafik i nedanstående omfattning:

Länstrafikens uppdrag är att samordna de samhällsbetalda resorna oavsett om det är kommunerna, Region JH eller Länstrafiken som har ansvaret för dessa. Detta sker genom att Länstrafiken bedriver:

-beställnings- och samordningsfunktion (BC) för samhällsbetalda resor

-transporttjänster avseende särskild kollektivtrafik

Verksamheten skall bedrivas med hjälp av entreprenörer som upphandlas i konkurrens, alternativt i egen regi.

Verksamheten skall bedrivas så att:

-samordning och planering av resor minimerar kostnaden för verksamheten och

-överenskommen kvalitet på resor och tjänster upprätthålls.

Länstrafiken skall vidare

-aktivt arbeta med utveckling av resmöjligheter för att minska behovet av särskild kollektivtrafik genom att fler skall kunna nyttja den allmänna kollektivtrafiken.

De kommuner som så väljer kan överlåta samtliga uppgifter för handläggningen av färdtjänst respektive riksfärdtjänst till Kollektivtrafikmyndigheten, dvs. även myndighetsutövningen²,

Länstrafiken sköter utredningsarbetet och myndigheten fattar de formella besluten.

Uppdragsgivare

Region JH samt Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokom, Ragunda och Åre kommun. Samtliga har valt att även överlämna myndighetsutövningen.

Organisation

Avdelningen för särskild kollektivtrafik består av Chef samt tre stycken handläggare.

Beställningscentral³ och transportörer⁴ är upphandlade i konkurrens.

Verksamheten under året

Länstrafiken har under 2016 skött uppdraget avseende den särskilda kollektivtrafiken för 6 av länets 8 kommuner samt för Region Jämtland Härjedalen.

¹ Kollektivtrafikmyndigheten (Regionförbundet i Jämtlands län) är egentlig avtalspart, men formuleringen i uppdragsavtalet är följande: *Kollektivtrafikmyndigheten eller den de utser...*

² Uppdragsavtal om samordning av samhällsbetalda resor i Jämtlands län

³ BC Jämtland AB: avtalet löper till 2018-09-30

⁴ Taxiservice i Bergs kommun AB, Norra Jämtlands taxi AB, Taxi glesbygd AB, Taxi Östersund AB, V.A Trafikentreprenader AB, Taxi Ragunda AB, Taxi Västjämtland AB, Centrala Buss AB.

Myndighetsutövningen får anses ha fungerat väl. Handläggningstiden har under året legat mellan 1-2 veckor, vilket står sig mycket bra vid en nationell jämförelse.

Myndighetsutövningen har varit föremål för prövning (överklaganden) av Länsrätten i 9 fall under året, varav samtliga ärenden avgjordes till Länsstrafikens förmån.

Andelen färdtjänstillstånd i de 6 ingående kommunerna var vid årsskiftet 1269 st. Andelen tillstånd har minskat med 46 % sedan starten, jämfört med antalet legitimerade som kommunerna lämnade över vid start.

För att mäta hur effektiv samordningen är jämförs den verkliga kostnaden för taxiresor med hur stor kostnaden skulle ha varit om resorna gjordes utan samordning. Differensen benämns samordningsvinst. Samordningsvinsten under 2016 var 24,93 %, i pengar 18,4 miljoner kr.

Ett instrument för att mäta nöjdheten hos resenärerna är Svensk kollektivtrafiks kvalitetsbarometer⁵. Vi jämförs med resten av riket och har haft topplaceringar (1-3) sedan starten 2008. 2016 var det 96 % av resenärerna som gav bästa betyg⁶ (riksgenomsnitt 90 %)

Under året har det hållits 2 st. Samrådsmöten, varje uppdragsgivare är representerad. Samrådsgruppen är central och möjliggör för varje part att nå insyn/inflytande på verksamheten.

Avseende ekonomin kan sägas att verksamheten gick totalt 3 011 003:- bättre än budgeterade kostnader som totalt var beräknade till 65 692 000 kr.

Intäkts- och kostnadsutveckling

Trafikintäkter

Persontrafikintäkterna har under 2016 minskat med 3 Mkr inom regionaltrafiken jämfört med 2015. Total årsomsättning för regionaltrafiken är 82,9 Mkr.

Inom Östersunds tätort – Stadsbussarna – har persontrafikintäkterna ökat jämfört med föregående år till en total årsomsättning för tätorten på 45,3 Mkr, vilket motsvarar en ökning med 3,5 Mkr.

Intäkterna från godstrafiken uppgår för 2016 till ca 12,8 Mkr, vilket en minskning med 0,3 Mkr f.g. år.

Trafikkostnader

Trafikkostnaderna följer de i avtalen uppsatta indexvärden. Använda värden är KPI (Konsumentprisindex), AKI (Arbetskraftsindex) och PPI (Prisindex för dieselolja); ITPI (Index för inhemsk tillgång) samt Stibor 3 månader med olika viktning beroende på typ av trafik.

Resandet

Resandet med kollektivtrafiken under 2016 exklusive tätortstrafiken uppgår till 2 465 000 registrerade resor, vilket är ca 260 000 fler resor än 2015. Ökningen kan tillskrivas att det under hösten 2015 infördes ungdomskort i flera kommuner.

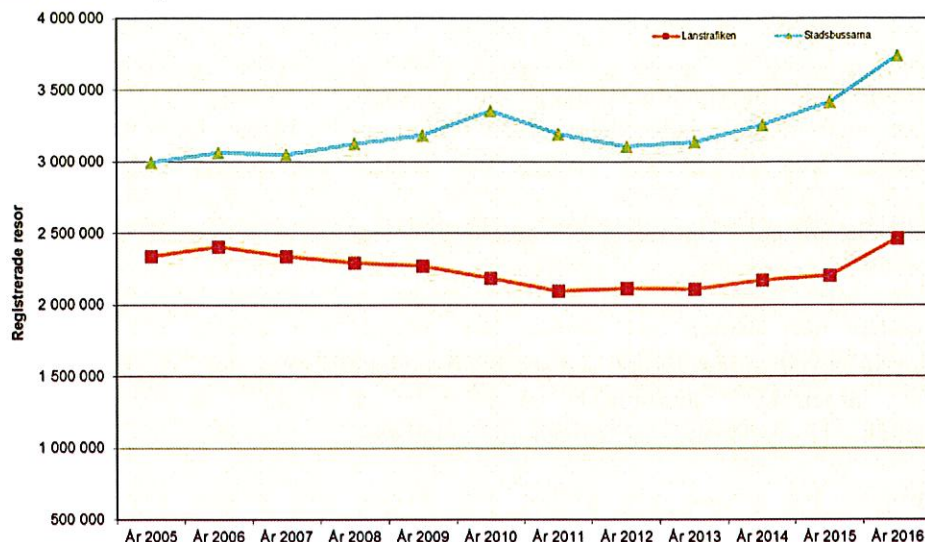
I tätortstrafiken gjordes 3 740 000 registrerade resor 2016, vilket är ca 327 000 fler resor än föregående år. I antalet resor med Stadsbussarna ingår ca 978 000 resor med Länsstrafikens färdbevis, s.k. övergångar, där ungdomskort, seniorkorten och periodkorten står för den största andelen. I trafikförsörjningsprogrammet finns målet att antalet resor ska öka med 5 % 2016, jämfört med 2015, vilket är uppfyllt.

⁵ Barometer för anropsstyrd kollektivtrafik ANBARO (sjukresor samt färdtjänst)

⁶ På frågan- Totalt sett, vilket betyg vill du ge hela resan, d.v.s. om du tänker på både beställningen och resan sammantaget.



Resandeutveckling



I programmet finns även målet att marknadsandelens ska öka, genom att ökningen tas från privatbilisten ges en positiv miljöeffekt. Mätningen görs genom kundundersökning.

	Utfall 2016-12	Utfall 2015-12
Länstrafiken	7 %	8,5 %
Tätortstrafiken Östersund	16 %	15,5 %

Trafikutbud

För tidtabellperioden 2016 gjordes ett tidtabellskifte i december 2015. Tabellen gällde för perioden 13 december 2015 till 10 december 2016.

Till tidtabellskiftet december 2015 och under trafikåret 2016 har förändringar, utöver smärre justeringar av tider och sträckningar, gjorts enligt följande.

Lokal trafik – Berg

- Ny tur Åsarna - Svenstavik på morgonen under skoltid.

Lokal trafik – Bräcke

- Utökad kapacitet från höstterminsstart på linje 127 och 212 p.g.a. skolnedläggning i Pilgrimstad och Fjällsta.
- Tidiga morgonturen Våle – Gällö och eftermiddagsturen Gällö – Våle görs anropsstyrd.
- Ny tur på eftermiddagar Gimdalen – Bräcke under skoltid.

Lokal trafik – Härjedalen

- Nya turer Sveg – Lofsdalen – Sveg, Sveg – Vemdalen – Sveg och Hede – Funäsdalen – Sveg under skidsäsong. Trafiken finansieras av Härjedalens kommun.

Lokal trafik - Krokom

- Linje 530 Rödön – Östersund går via Frösö park och angör Krokomsporten på eftermiddagen.
- Ny tur Alsen – Kaxås lördagar för anslutning mot Östersund via Krokom.
- Ny anropsstyrd tur Föllinge – Valsjöbyn måndag-torsdag skoltid.

- Ny anropsstyrd tur Valsjöbyn - Föllinge – Valsjöbyn lördagar.

Lokal trafik – Ragunda

- Ny tur Hammarstrand – Bispgården- Hammarstrand på förmiddagen.
- Ny tur Bispgården – Hammarstrand – Bispgården lördag för anslutning till/från Östersund.

Lokal trafik – Strömsund

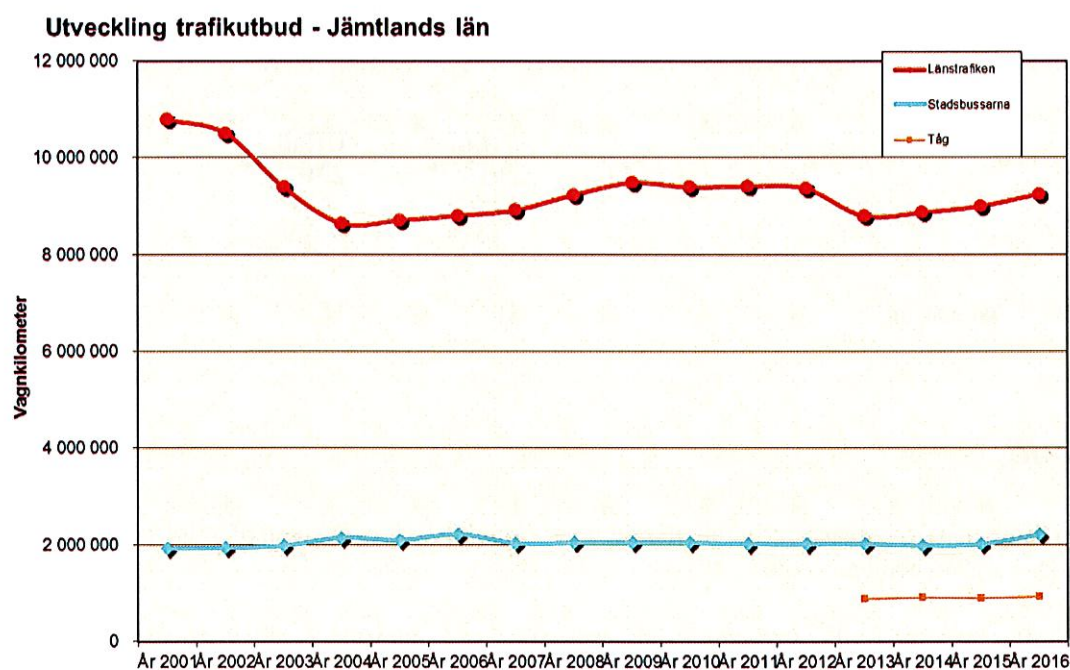
- Tidigare anropsstyrd tur Strömsund – Hoting på eftermiddag linjelagd.

Lokal trafik – Åre

- Nattbuss tas bort p.g.a. lågt resandeantal.
- Utökat med en tur Mörsil-Duved-Mörsil lördag och söndag under skidsäsong.
- Ny tur Järpen - Mörsil – Järpen från höstterminsstart.
- Ny anropsstyrd tur Järpen – Huså eftermiddag tisdagar och torsdagar.
-

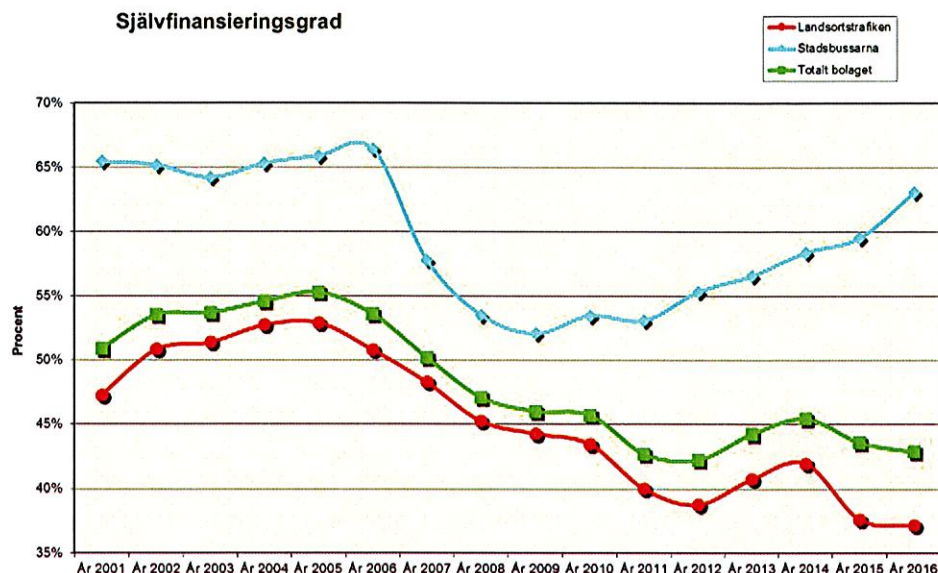
Lokal trafik – Östersund

- Linje 530 Rödön – Östersund går via Frösö park.
- En morgontur Östersund – Lit togs bort p.g.a. lågt resandeantal.



Ekonomi

Ett mått som speglar bolagets ekonomi är självfinansieringsgraden. Den visar hur stor del av verksamheten som finansieras med intäkter från kunder. I det redovisade värdet har vi sorterat bort intäkter och kostnader rörande den s.k. särskilda kollektivtrafiken. Detta eftersom möjligheterna till jämförelse med andra huvudmän blir missvisande. Utfallet för 2016 slutade på 37 %, utfall f.g. år var 38 %, mål för 2016 var 46 %.



Kvalitet inom Regionaltrafiken

Länstrafiken har under året gjort en kundundersökning, i maj månad. den av kund och allmänhet upplevda totalkvaliteten – Nöjd Kund Index (NKI) – genom telefonintervjuer som gjorts 3 gånger under året, april, september och december. Som kund definieras person som nyttjar Länstrafiken minst någon/några gånger per månad.

	Utfall 2016-12	Utfall 2015-12
Den av kund** upplevda totalkvaliteten*	59 %	62 %
Den av allmänhet upplevda totalkvaliteten*	31%	31 %

* = Andel av svarande som angivit betyget 4 eller 5 i en 5-gradig skala.

** = De som nyttjar Länstrafiken någon/några gånger per månad eller oftare.

Resalternativ

Inom ovan nämnda kundundersökning mäter Länstrafiken i vilken mån allmänhet och kunder upplever att det finns avgångstider som passar behoven. Resultatet är följande:

	Utfall 2016-12	Utfall 2015-12
Länstrafiken	17 %	21,5 %
Tätortstrafiken Östersund	43 %	45,5 %

* = Andel av svarande som angivit betyget 4 eller 5 i en 5-gradig skala.

** = De som nyttjar Länstrafiken någon/några gånger per månad eller oftare.

Restidskvot tåg-bil

Reserelation	Avstånd km	Restid bil	Restid Tåg	Restidskvot tåg/bil
Storlien-Östersund	160	132	111	0,84
Duved-Östersund	108	90	77	0,86
Sundsvall-Östersund	188	154	146	0,95

Målet på 0,8 uppfylls f.n. inte.

Minskade nettoutsläpp av CO₂

I den allmänna kollektivtrafiken ska utsläppen minska. 2014 uppgick utsläppen av CO₂ till 6 633 ton i busstrafiken, vilket motsvarar 0,67 kg/km. Värde för 2016 saknas i januari 2016.

	år 2014	år 2016	år 2018	år 2020
CO ₂ utsläpp per kg per km, busstrafik	0,67	mål 0,65	mål 0,65	mål 0,63

Tillgängligheten ska öka

Andelen fordon med låggolv eller hiss ska öka. F.n. finns 25 fordon med låggolv/hiss, dessa fordon beräknas vara i trafik till slutet av 2018 då ny avtalsperiod börjar.

	2014	2016	2018	2020
Tågtrafik, Norrtåg	100 %	100 %	100 %	100 %
Interregional trafik	100 %	100 %	100 %	100 %
Tätortstrafik	100 %	100 %	100 %	100 %
Stomlinjetrafik	49 %	49 %	49 %	49 %

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE 2016

Väsentliga händelser 2016

Upphandlingar

Stadstrafikavtalet med operatören Nettbuss Stadsbussarna AB startade i juni.

Upphandling startades under hösten för Buss 2018 som omfattar 6 kommuners Länstrafik. Det är den största upphandlingen för Länstrafikens del. Region Jämtland Härjedalens upphandlingsenhet ansvarar för själva upphandlingen och arbetet leds av en styrgrupp bestående av styrelserepresentanter och bolagets VD.

En upphandling av receptionen Busstorget i Östersund genomfördes under året. Nettbuss Stadsbussarna AB vann upphandlingen och avtalet gäller från och med 2016-12-01.

Elbussprojekt i Östersund samt linjenätsutredning

Östersunds Kommun beviljades medel ur Stadsmiljöavtalet bland annat för investering av två laddstationer i Östersund. Ett projekt startades under året där målet är att 2019 trafikera en linje i staden med 6 elbussar. I projektet deltar förutom kommunen och Ltr, Krokoms Kommun, Jämtkraft, Nettbuss Stadsbussarna och Region Jämtland Härjedalen. Slutgiltiga beslut om finansiering är inte taget ännu.

Projekt Egen Regi

De senaste upphandlingarna av Landsbygdstrafiken i länet har blivit betydligt mer kostsamma. Mellan 15 och 30 % fördyringar från ett år till ett annat. Småbilstrafiken har haft en kostnadsökning på 69 % sedan 2007. Detta är oacceptabelt har styrelsen konstaterat och med tanke på att Buss 2010-avtalet efter 2 optionsår avslutas i december 2018 har bolaget beslutat att starta ett projekt Egen Regi. Projektet hade till uppgift att analysera Buss 2010-avtalet och komma med förslag till bolaget och sedan Region JH om det är realistiskt eller ej att helt eller delvis köra den trafiken i egen regi. Projektet avslutades den 1 februari 2016. Länstrafikens styrelse var positiv till att delar av trafiken i framtiden ska ske i egen regi men Region JH beslutade att Buss 2018 ska upphandlas.

Bolag eller förvaltning

Ärendet i Region JH om att överföra bolagets verksamhet till förvaltning i den Regionala Utvecklingsnämnden avgjordes i Regionfullmäktige i november. Beslutet blev att verksamheten tills vidare ska bedrivas som tidigare d.v.s. i bolagsform.

Kontantfritt på bussarna

Den 22:a augusti infördes kontantfritt ombord på Länstrafikens bussar, skälet var ökad säkerhet för busschaufförerna. För att möta upp behovet av att köpa Länstrafikens biljetter med kontanter träffades avtal med Ica Supermarket i varje kommuncentra som sedan dess säljer Länstrafikens färdbevis. Samtidigt lanserades även funktionen att söka och köpa resa i mobilen för hela länet.

Nya resealternativ och priser

I maj 2016 infördes nya resealternativ och priser. Best Price-systemet som användes allt mindre och var svårt att förstå togs bort och istället infördes ett 20-resorskort och ett sträckbundet Periodkort.

Nya busskort

För att öka säkerheten på våra busskort infördes en ny kortstandard. Kortbytet påbörjades redan hösten 2015 och under 2016 har succesivt övriga kort bytts ut. För att uppmärksamma kortbytet gjordes en reklamkampanj och en kommuntorné i november/december.

Bussgods Norr

Bussgodsverksamheten har under flera år gått med förlust. Trots en satsning under vintern på ökad försäljningsaktivitet visar resultatet för 2016 en fortsatt minskning av antal försändelser. Liknande tendenser finns i andra närliggande län. Presidiekonferensen för de 4 norrlandslänen i februari 2016

gav cheferna i uppdrag att genomföra en utredning och komma med förslag till en gemensam lösning av Bussgodsförslaget. Förslaget blev att de 4 länen gemensamt bildar ett bolag Bussgodsförslaget Norr AB. Bolaget ska bildas under 2017 och verksamheten starta 2018. Samtliga 4 län har under 2016 fattat beslut att genomföra detta förslag.

Styrelse och VD

Styrelsen beslutade att inte förlänga dåvarande VD's förordnande, utan tjänsten utlystes. Ny VD från och med 2017-01-01 är Per-David Wennberg. Nya i styrelsen är, ordförande Elisabet Sjöström samt ledamöterna Abbas Khanahmadi och Karin Ekblom. Thomas Andersson är kvar i styrelsen men numera som vice ordförande.

Ekonomi

Trafikkostnaderna har totalt sett varit lägre än budget med 1,2 Mkr, trots att utfall för index varit högre än beräknat.

Utfall för förstärkningskostnaderna under 2016 blev betydligt högre än budgeterat, ca 3,4 Mkr högre. Bolaget har erhållit 1 Mkr extra i ersättning av ägaren för dessa kostnader då ökningen till stor del avser kostnader i samband med migration.

Intäkterna i den regionala trafiken understeg budget med 3,9 Mkr. Minskningen beror till största delen på en uppbokad skuld i bokslutet på 3,3 Mkr, avser ersättning till annat län som varit för hög tidigare år. Godsintäkterna blev lägre än budgeterat då förväntade affärer inte kommit till stånd. Trafikomkostnader och personalkostnader ligger något under budget. Övriga kostnader är något lägre än budget, beror på lägre kostnad för värdehantering samt lägre marknadsföringskostnader.

Sammanfattningsvis visade bolaget ett resultat på 0 Mkr. Bolaget har inte uppfyllt kravet på finansieringsgrad på 46 % för 2016 i trafikförsörjningsprogrammet, utfallet blev 37 %.

Framtida utveckling

I Jämtlands län har vi en befolkning som dels stagnerar i antal, dels blir äldre. Vi har också en nedgång av antal barn i skolåldern som "vandrar" genom olika skolnivåer. Detta börjar i regionens glesare delar. Det leder till en minskande marknad totalt sett. Samtidigt som antalet skolelever minskar ser vi också att antalet skolor minskar. Ett minskande antal skolor ökar behovet av transporter till och från skolan. Antalet 16-åringar beräknas öka något under ett par år, ökningarna är ganska måttliga och kommer inte vara trafikdimensionerande.

Utmaningar

Bolagets största utmaning är främst att förmå flera att välja kollektivtrafiken som sitt främsta sätt att genomföra sina vardagsresor såsom till och från arbetet, skolan, fritidsaktiviteter samt nöjen. Ytterligare en utmaning är att göra kollektivtrafiken säker, smidig och prisvärd. Detta kan göras med hjälp av nya trafiklösningar, tydligare prioriteringar, anpassade fordon samt flexibla och innovativa avtal med operatörerna.

Utmaningen består även i att börja prioritera hur ett kollektivtrafikutbud som motsvarar antalet boende i det geografiska området/stråket/platsen skall se ut. Trafikutbudet och trafiklösningen bör motsvara hur många som inom området/stråket/platsen kan och kommer att nyttja den kollektivtrafik som erbjuds. På senare år har nya bostadsområden vuxit fram och handelsplatser har expanderats vilket påverkar människors behov av att resa. Därför behövs också en fortsatt analys av länets reseströmmar.

Bolagets ägare har lämnat nya ägardirektiv som gäller från 2017. Direktivet innebär att årsresultatet inte längre ska bokas upp som skuld eller fordran mot ägaren. Det ställer större krav på bolaget när gäller förändringar i trafik under året som kan påverka resultatet negativt samt kan påverka måluppfyllelsen avseende självfinansieringsgraden.

Viktiga satsningar

Ny affärsplan antogs under 2016 och bolaget kommer att arbeta utifrån de satsningar som finns angivna där.

Verksamhet inom forskning och utveckling

Bolaget är bl.a. medlem i branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik som är en nationell deltagare inom FoU-området. Genom Svensk Kollektivtrafik tar vi del av arbete som genomförs hos Statens Väg- och Transportforskningsinstitut (VTI), Trafikanalys m.fl.

Flerårsjämförelse	2016	2015	2014	2013
Nettoomsättning	484 909 390	487 372 144	450 843 515	414 110 194
Rörelseresultat	-8 209	2 630	-10 027	49 899
Rörelseresultat efter finansiella poster	0	0	0	-12 479
Balansomslutning	49 394 883	36 527 742	45 446 303	46 779 989
Soliditet*	17 %	18,6 %	17,7 %	17,1 %
Medeltal anställda	25	27	30	30

* Justerat eget kapital/Balansomslutning.

Förslag till resultatdisposition

Styrelsen och verkställande direktören föreslår bolagsstämman besluta

att det till förfogande stående balanserade resultatet på 0 kr och årets resultat på 0 kr totalt 0 kr, överförs i ny räkning.

Resultaträkning	Not	2016-12-31	2015-12-31
	1		
Rörelsens intäkter m m			
Nettoomsättning	2	<u>484 909 390</u>	<u>487 372 144</u>
Summa intäkter m m		484 909 390	487 372 144
Rörelsens kostnader			
Trafikkostnader	3	- 456 823 159	- 460 398 177
Övriga externa kostnader	4	- 11 297 651	- 10 404 905
Personalkostnader	5	- 13 512 277	- 13 526 046
Av- och nedskrivningar av materiella anläggningstillgångar	-	- 3 284 513	- 3 040 386
Summa rörelsens kostnader	-	- 484 917 599	- 487 369 514
Rörelseresultat	-	8 209	2 630
Resultat från finansiella investeringar			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	6	10 571	- 10 988
Räntekostnader och liknande resultatposter	-	- 2 361	- 8 357
Summa resultat från finansiella investeringar		8 210	- 2 630
Resultat efter finansiella poster		0	-
Skatt		-	-
Årets resultat		0	0

Balansräkning	Not	2016-12-31	2015-12-31
	1		
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
<u>Materiella anläggningstillgångar</u>			
Maskiner och andra tekniska anläggningar	7	5 568 745	8 066 893
Inventarier, verktyg och installationer	8	1 671 304	412 434
		<u>7 240 049</u>	<u>8 479 327</u>
<u>Finansiella anläggningstillgångar</u>			
Övriga långfristiga värdepappersinnehav	9	30 000	30 000
		<u>30 000</u>	<u>30 000</u>
Summa anläggningstillgångar		<u>7 270 049</u>	<u>8 509 327</u>
Omsättningstillgångar			
<u>Kortfristiga fordringar</u>			
Kundfordringar		16 054 205	14 807 837
Övriga kortfristiga fordringar	10	1 078 762	3 631 752
Fordringar koncernföretag	11	15 813 571	4 849 686
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	12	8 903 306	4 106 551
		<u>41 849 845</u>	<u>27 395 826</u>
<u>Kassa och bank</u>	13	274 989	622 588
Summa omsättningstillgångar		<u>42 124 834</u>	<u>28 018 415</u>
Summa tillgångar		<u>49 394 883</u>	<u>36 527 742</u>

Balansräkning	Not	2016-12-31	2015-12-31
Eget kapital och skulder			
Eget kapital			
<u>Bundet eget kapital</u>			
Aktiekapital		8 000 000	8 000 000
8 000 aktier		29 262	29 262
Reservfond			
		<u>8 029 262</u>	<u>8 029 262</u>
<u>Fritt eget kapital</u>			
Balanserat resultat		0	0
Årets resultat		0	0
		<u>0</u>	<u>0</u>
		<u>8 029 262</u>	<u>8 029 262</u>
Summa eget kapital			
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		14 283 218	18 065 105
Övriga kortfristiga skulder	14	290 905	288 178
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	15	26 791 497	10 145 197
		<u>41 365 620</u>	<u>28 498 480</u>
Summa kortfristiga skulder			
		<u>49 394 883</u>	<u>36 527 741</u>
Summa eget kapital och skulder			

dl

AS

Rapport över förändring av eget kapital

	<u>Budet eget kapital</u>		<u>Fritt eget kapital</u>		Eget kapital totalt
	Aktiekaptial	Reservfond	Balanserat resultat	Årets resultat	
Ingående balans 1 januari 2015	8 000 000	29 262	0	0	8 029 262
Årets resultat				0	
Utgående balans 31 december 2015	8 000 000	29 262	0	0	8 029 262
Ingående balans 1 januari 2016	8 000 000	29 262	0	0	8 029 262
Årets resultat				0	0
Utgående balans 31 december 2016	8 000 000	29 262	0	0	8 029 262



Kassaflödesanalys

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Den löpande verksamheten		
Rörelseresultat före finansiella poster	- 8 209	2 630
Avskrivningar och nedskrivningar	3 284 513	3 040 386
	3 276 304	3 043 016
Erhållen ränta	10 571	- 10 988
Erlagd ränta	- 2 361	8 357
	<u>3 284 513</u>	<u>3 040 385</u>
Ökning/minskning kundfordringar	- 1 246 366	- 2 741 182
Ökning/minskning övriga kortfristiga fordringar	- 13 207 651	- 139 864
Ökning/minskning leverantörsskulder	- 3 781 887	678 762
Ökning/minskning övriga kortfristiga skulder	<u>16 649 027</u>	<u>- 822 902</u>
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 697 637	15 199
Investeringsverksamheten		
Investering i materiella anläggningstillgångar	- 2 045 235	- 1 500 052
Erhållen likvid avyttrade finansiella anläggningstillgångar	-	500 000
Kassaflöde från investeringsverksamheten	<u>- 2 045 235</u>	<u>- 1 000 052</u>
Finansieringsverksamheten		
Årets kassaflöde	- 347 598	- 984 853
Likvida medel vid årets början	<u>622 588</u>	<u>1 607 441</u>
Likvida medel vid årets slut	<u><u>274 990</u></u>	<u><u>622 588</u></u>

Noter

Not 1 Redovisningsprinciper

Årsredovisningen är upprättad enligt Årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens normgivning enligt BFNAR 2012:1 Årsredovisning K3.

Intäktsredovisning

Intäkter redovisas när inkomsten kan beräknas på ett tillförlitligt sätt och när huvudsakligen alla risker och rättigheter som är förknippade med ägandet övergått till köparen.

Ersättningar till anställda

Ersättningar till anställda i form av löner, bonus, betald semester, betald sjukfrånvaro m m samt pensioner redovisas i takt med inlöjandet. Beträffande pensioner och andra ersättningar efter avslutad anställning klassificeras dessa som avgiftsbestämda eller förmånsbestämda pensionsplaner. Det finns inga övriga långfristiga ersättningar till anställda.

Leasetagare

Samtliga leasingavtal redovisas som operationella leasingavtal, vilket innebär att leasingavgiften fördelas linjärt över leasingperioden.

Fordringar

Fordringar upptas till det belopp, som efter individuell bedömning beräknas bli betalt.

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar avskrivs systematiskt över den bedömda ekonomiska livslängden. Härvid tillämpas följande avskrivningstider:

	<u>Antal år</u>
Maskiner och andra tekniska anläggningar	7
Inventarier, verktyg och installationer	3-10

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod i enlighet med Redovisningsrådets rekommendation RR 7. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medför in- eller utbetalningar.

Not 2 Nettoomsättning

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Biljettintäkter	127 650 034	127 113 194
Vidarefakturerade kostnader	40 657 803	35 080 259
Skoltrafik/Färdtjänstintäkter	119 269 554	124 091 242
Godsintäkter	12 490 185	12 937 794
Driftsbidrag från Region Jämtland Härjedalen	174 361 751	177 550 068
Statsbidrag inlandstrafiken	9 375 884	9 411 023
Övriga intäkter	1 104 179	1 188 564
	<u>484 909 390</u>	<u>487 372 144</u>

Specifikation av ägarbidrag Region Jämtland Härjedalen	Preliminärt utbetalt 170 500 000	Bokslut 174 361 751	Skillnad - 3 861 751
---	-------------------------------------	------------------------	-------------------------

Not 3 Trafikkostnader

Operationella leasingavtal	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Årets kostnad för operationella leasingavtal.	15 837 502	15 112 575
Framtida leasingavgifter avseende operationella leasingavtal med återstående löptid överstigande 1 år, med reservation för indexjusteringar	75 182 032	82 060 480

Not 5 Medelantal anställda, löner, andra ersättningar och sociala avgifter

Medelantal anställda, med fördelning på kvinnor och män uppgår till	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Kvinnor	12	12
Män	15	15
Totalt	<u>27</u>	<u>27</u>
Löner och ersättningar uppgår till		
Styrelsen och verkställande direktören	1 079 897	913 542
Övriga anställda	8 459 874	8 597 273
Totala löner och ersättningar	<u>9 539 771</u>	<u>9 510 815</u>
Sociala avgifter enligt lag och avtal	3 014 480	2 944 752
Pensionskostnader (varav för styrelse och verkställande direktör 93 654 (112 712))	650 787	677 275
Totala löner, ersättningar, sociala avgifter och pensionskostnader	<u>13 205 038</u>	<u>13 132 842</u>

	2016		2015	
	<u>antal på balansdagen</u>	<u>varav kvinnor</u>	<u>antal på balansdagen</u>	<u>varav kvinnor</u>
Styrelseledamöter	7	43%	6	17%
Verkställande direktör och andra ledande befattningshavare	6	50%	6	67%

Avtal om VD:s avgångsvederlag: 6 månaders uppsägningstid.

Not 6 Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Ränteintäkter	10 571	10 988

Bolaget har under året haft en räntabilitet på likvida medel uppgående till 0,04 % (0,03 %)

Not 7 Maskiner och andra tekniska anläggningar

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Ingående anskaffningsvärden	37 344 315	35 844 263
Årets förändringar		
-Inköp	308 283	1 500 052
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	37 652 598	37 344 315
Ingående avskrivningar enligt plan	- 29 277 422	- 26 418 822
Årets förändringar		
-Avskrivningar enligt plan	- 2 806 432	- 2 858 600
Årets nedskrivning	-	-
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	- 32 083 854	- 29 277 422
Utgående bokfört värde	<u>5 568 744</u>	<u>8 066 893</u>

Not 8 Inventarier, verktyg och installationer

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Ingående anskaffningsvärden	8 190 969	8 190 969
Årets förändringar		
-Inköp	1 736 952	-
-Försäljningar och utrangeringar	-	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	9 927 921	8 190 969
Ingående avskrivningar enligt plan	- 7 778 534	- 7 596 749
Årets förändringar		
-Avskrivningar enligt plan	- 478 080	- 181 785
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	- 8 256 614	- 7 778 534
Utgående bokfört värde	<u>1 671 307</u>	<u>412 435</u>

Handwritten signature

Handwritten signature

Not 9 Övriga långfristiga värdepappersinnehav

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Samtrafiken i Sverige AB, 556467-7598 30 aktier à nominellt 1000kr, from 12/1 2006 2000kr (fondemission) Bokfört värde	30 000	30 000

Not 10 Övriga kortfristiga fordringar

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Momsfordran	536 567	1 233 585
Skattefordran	424 944	462 309
Övrig kortfristig fordran	117 251	1 935 858
	<u>1 078 762</u>	<u>3 631 752</u>

I övriga kortfristiga fordringar ingår skattefordran med kronor 424 944 (667 059 kronor). From 2015 ingår även fordran på ägaren genom vissa underkonton på Swedbank.

Not 11 Fordringar koncern

Beviljad checkkredit på koncernkonto 25 000 000 kr.

Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Övriga upplupna trafikintäkter	427 793	773 187
Förutbetalda hyror	8 475 513	3 333 364
Summa	<u>8 903 306</u>	<u>4 106 551</u>

Not 13 Kassa och bank

I kassa och bank ingår from 2015 ej underkonton till ägaren på Swedbank.

Handwritten signatures and initials in blue ink.

Not 14 Övriga kortfristiga skulder

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Källskatt personal, särskild löneskatt	379 517	329 313
Övr kortfristiga skulder	- 88 612	- 41 135
Summa	290 905	288 178

Not 15 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Upplupna semesterlöner	831 034	881 264
Upplupna sociala avgifter	493 496	511 764
Upplupna trafik kostnader	6 968 121	4 453 483
Upplupen indexkostnad	3 455 316	845 476
Förutbetalda biljettintäkter	14 396 052	3 453 210
Övriga upplupna kostnader	647 478	-
Summa	26 791 497	10 145 197

Not 16 Ställda säker och eventalförpliktelser

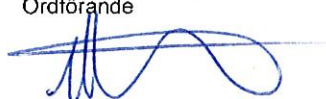
Ställda säkerheter	Inga	Inga
Eventalförpliktelser	Inga	Inga

Länstrafiken i Jämtlands län AB
Årsredovisning för 2016

Östersund 2017 -02-10



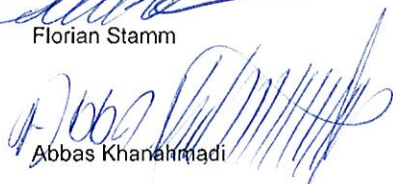
Elisabet Sjöström
Ordförande



Anders Frimert



Florian Stamm



Abbas Khanahmadi



Per-David Wennberg
Verkställande direktör



Thomas Andersson



Mona Modin Tjulin



Karin Ekblom

Vår revisionsberättelse har avgivits 2017-02-15

Deloitte AB



Lars Magnusson
Auktoriserad revisor

Vår granskningsrapport har avgivits 2017-02-13



Eva Simonsson
Lekmannarevisor

REVISIONSBERÄTTELSE

Till bolagsstämman i Länstrafiken i Jämtlands Län AB, org.nr 556437-0194

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Länstrafiken i Jämtlands Län AB för räkenskapsåret 2016-01-01 - 2016-12-31. Bolagets årsredovisning ingår på sidorna 9-22 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Länstrafiken i Jämtlands Län ABs finansiella ställning per den 31 december 2016 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.

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 Jämtlands Län AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om 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 på fel, och att lämna en

revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på fel, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen

återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

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 Länstrafiken i Jämtlands Län AB för räkenskapsåret 2016-01-01 - 2016-12-31 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Länstrafiken i Jämtlands Län AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

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

Revisorns ansvar

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

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller

- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

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

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

Som en del av en revision enligt god revisionsssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Östersund den 15 februari 2017

Deloitte AB



Lars Magnusson
Auktoriserad revisor

REGION
JÄMTLAND
HÄRJEDALEN



GRANSKNINGSPROMEMORIA 2016

**Länstrafiken
i Jämtlands län AB**

Innehållsförteckning

1	INLEDNING/BAKGRUND	3
1.1	SYFTE, REVISIONSFRÅGA OCH AVGRÄNSNING	3
1.2	REVISIONSKRITERIER.....	3
1.3	METOD	4
1.4	AVGRÄNSNING	4
2	IAKTTAGELSER.....	4
2.1	GRUNDLÄGGANDE GRANSKNING	4
2.1.1	Ändamålsenlighet.....	4
2.1.2	Ekonomi	6
2.1.3	Intern kontroll.....	6
2.2	BEDÖMNING OCH REKOMMENDATIONER	7
3	KVALITETSSÄKRING	8
4	ANSVARIGA FÖR GRANSKNINGENS GENOMFÖRANDE	8



1 INLEDNING/BAKGRUND

Länstrafiken i Jämtlands län AB ägs av Regionala utvecklingsnämnden som är Regional Kollektivtrafikmyndighet (RKM). Ändamålet med bolagets verksamhet är att bedriva kollektivtrafik, administration av kollektivtrafik och andra tjänster avseende kollektivtrafik. Även godshantering med linjetrafik i länet, till grannlänen samt övriga landet kan bedrivas¹. I Länstrafikens regi bedrivs godshantering med linjetrafik i länet, till grannlänen samt övriga landet².

Lekmannarevisorernas uppdrag

Lekmannarevisorn ansvarar för att granska om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, samt om den interna kontrollen är tillräcklig³. Lekmannarevisorerna i Länstrafiken i Jämtlands län AB, utför sitt uppdrag med sakkunnigt biträde från Region Jämtland Härjedalens revisionskontor.

Bedömningen av vilka granskningsinsatser som anses nödvändiga att genomföra för att ge den förtroendevalda revisorn tillräckligt underlag för att med rimlig säkerhet kunna lämna uttalanden i revisionsberättelsen, utgår från en risk- och väsentlighetsanalys. Vid denna analys tas bl.a. hänsyn till verksamhetsmässiga och ekonomiska risker. Vid analysen beaktas såväl information och erfarenhet från tidigare års granskningar som information om det aktuella verksamhetsåret.

1.1 SYFTE, REVISIONSFRÅGA OCH AVGRÄNSNING

Syftet med granskningen är att ge lekmannarevisorn underlag för uttalanden i den enligt aktiebolagslagen föreskrivna granskningsrapporten genom att besvara följande frågor:

- ❖ Har bolagets verksamhet sköts på ett ändamålsenligt sätt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt?
- ❖ Har bolagets interna kontroll varit tillfredsställande?

1.2 REVISIONSKRITERIER

Följande revisionskriterier utgör utgångspunkt för revisionen och är de bedömningsgrunder som bildar underlag för revisionens analyser, slutsatser och bedömningar:

- Aktiebolagslag (2005:551)
- Beslut i bolagsstämma
- Bolagsordning
- Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020
- Uppdragsavtal regional kollektivtrafik
- Ägardirektiv

¹ Bolagsordning för Länstrafiken i Jämtlands län AB

² Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020

³ Aktiebolagslagen 10 kap. 3-6 §§ och Kommunallagen 9 kap. 9 §

1.3 METOD

Den grundläggande granskningen har utförts i enlighet med *God revisionssed i kommunal verksamhet 2014* och har omfattat dokumentstudier av protokoll och handlingar från bolagsstyrelsens och bolagsstämman sammanträden, bolagets årsredovisning m.m. Information har även inhämtats genom intervju, mail- och telefonkontakt med bolagets VD och ekonomichef samt styrelsens ordförande.

1.4 AVGRÄNSNING

Den auktoriserade revisorn ansvarar för granskning av bolagets räkenskaper samt av om årsredovisningen upprättats enligt gällande lagstiftning och god redovisningssed.

2 IAKTTAGELSER

2.1 GRUNDLÄGGANDE GRANSKNING

Den grundläggande granskningen syftar till att bedöma om Länstrafiken under året 2016 har bedrivit sin verksamhet i enlighet med bolagsordning, uppdragsavtal, ägardirektiv, regionalt trafikförsörjningsprogram, beslut i bolagsstämman m.m.

Lekmannarevisorn ansvarar för att granska om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, samt om den interna kontrollen är tillräcklig. Definitioner av dessa uttryck framgår i respektive stycke som följer.

2.1.1 Ändamålsenlighet

Med ändamålsenlig verksamhet menas att verksamheten ska efterleva och leva upp till ägarens och fullmäktiges mål, beslut och riktlinjer samt de föreskrifter som gäller för verksamheten. Det innebär också att verksamheten skapar avsedd effekt för de medborgare som berörs av verksamheten.

Beslut om att Länstrafiken ska fortsätta som bolag

Frågan om Länstrafiken ska inordnas i förvaltningen eller fortsätta som bolag har fortsatt varit aktuell under 2016. Ärendet återremitterades av regionfullmäktige i april 2015 och bordlades i maj 2016 med motivering att avvakta beslut om ny regionbildning. Efter att den nya regionindelningen avblåsts beslutade fullmäktige 2016-11-23 att Länstrafiken ska fortsätta drivas som bolag.

Med anledning av ökade kostnader för upphandlad trafik har en utredning om "Egen regi" genomförts. Utifrån utredningens resultat lämnade bolagets styrelse förslag till ägaren om att köra viss trafik i egen regi⁴, men ägaren beslutade att fortsätta upphandla trafiken⁵.

Förändringar inom styrelsen och rekrytering av ny VD

Vid föregående års granskning rekommenderades styrelsen att överväga lämpligheten av att bolagets VD även var vice ordförande i styrelsen bl.a. med anledning av att en av presidietts uppgifter är att förhandla lön och andra anställningsförmåner med VD.

⁴ Styrelsens protokoll 2016-02-15 §6

⁵ Regionala utvecklingsnämndens protokoll 2016-05-03 §82

Vid styrelsens sammanträde 2016-05-09 utsågs en ny vice ordförande inom styrelsen och 2016-06-15 ersattes tidigare vice ordförande med en ny ledamot utsedd av regionfullmäktige. Samtidigt utsåg regionfullmäktige en ny ordförande som antogs av styrelsen 2016-06-20. Samma datum beslutade styrelsen om att rekrytera en ny VD. Bolagets nya VD tillträdde den 1 januari 2017.

Vi har noterat att vice ordförande vid dessa tillfällen utsetts inom styrelsen och inte av regionfullmäktige, som enligt bolagsordning ska välja ordförande och vice ordförande bland styrelsens ledamöter.

Reviderade styrdokument beslutade av ägaren, men inte av stämman

Regionfullmäktige beslutade i oktober 2016 om reviderad bolagsordning och ägardirektiv. Enligt tidigare ägardirektiv har vinst eller förlust i verksamheten kostnadsförts som fordran eller skuld hos ägaren. I det reviderade ägardirektivet är skrivningen om vinst och förlust ersatt med att "Bolaget ska drivas med god ekonomisk hushållning och ökad självfinansieringsgrad är ett mål" vilket innebär att bolaget ska bära sina vinster och förluster. Konsekvenser vid redovisat överskott blir att vinsten beskattas och vid underskott att en kontrollbalansräkning kan behöva upprättas vid risk för underskott.

Ägardirektivet har daterats att gälla fr.o.m. 2016-10-19 och bolagsordning fr.o.m. 2017-01-01, men de har inte antagits av bolagsstämman vilket är en förutsättning enligt ABL 3 kap. 4 § och SKL⁶. Länstrafikens styrelse har givits möjlighet att komma med synpunkter på de reviderade styrdokumenterna innan beslut fattats av ägaren⁷.

Verksamhetsmål

I bolagets ägardirektiv och uppdragsavtal mellan ägare och bolag hänvisas verksamhetskrav och mål till *regionalt trafikförsörjningsprogram* som innehåller mål som ska svara mot riksdagens transportpolitiska mål, mål från den Regionala utvecklingsstrategin (RUS) och åtta mätbara mål.

I tidigare granskning framkom att de mål som fanns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för 2013-2015 var otydliga och svåra att följa upp bl.a. då vissa mål involverade flera ansvariga parter och att det inte framgick till vem återredovisning skulle ske. Ett nytt trafikförsörjningsprogram har under 2016 antagits av regionfullmäktige för år 2016-2020.

Programmet har åtta mätbara mål, varav sju har återrapporterats i årsredovisningen. Länstrafiken når inte målen om restidskvot, ökad självfinansieringsgrad, resealternativ som passar behov, marknadsandel landsbygd.

Samtliga Länstrafikens trafikavtal innehåller miljökrav, exempelvis ska entreprenören rapportera in nettoutsläpp per fordon. En fordonsdatabas som ägs av Länstrafiken används av leverantörerna för att rapportera in t.ex. bränsleförbrukning. Enligt den tidigare upphandlingschefen gjordes ingen löpande återrapportering av miljömålen till styrelsen utan sammanställs direkt av kollektivtrafikstrategen på regionala utvecklingsnämnden.

Mål om minskade nettoutsläpp av CO₂ regleras i de avtal som sluts med leverantör efter upphandling. I årsredovisningen saknas målvärde för 2016. Detta uppges bero på att leverantören har på sig till februari att rapportera in uppgifterna. Enligt ekonomichefen kommer rutinerna för inrapportering förändras vilket innebär att målet om

⁶ Lekmannarevision i praktiken SKL, 2013 ISBN: 978-91-7164-906-5

⁷ Styrelsens protokoll 2016-08-17 §96



nettoutsläppen kommer att kunna redovisas i nästkommande årsredovisning. En upphandling av landsbygdstrafiken med start 2018 pågår. VD uppger att man inför denna tagit hänsyn till de miljökrav som gäller.

2.1.2 Ekonomi

Att verksamheten sköts på ett tillfredsställande ur ekonomisk synpunkt avser om verksamhetens resultat och resurser står i ett rimligt och tillfredställande förhållande till varandra. Det handlar om god ekonomisk hushållning utifrån verksamhetens kvalitet och produktivitet.

Måluppfyllelse ekonomi

Enligt ägardirektiv är det ekonomiska målet att behålla aktiekapitalet intakt. Bolagets underskott på 3,3 mkr har kostnadsförts hos Region Jämtland Härjedalen, i enlighet med det ägardirektiv som gällde vid årets slut.

Antalet resor har under året ökat men intäkterna har minskat med anledning av en justerad ersättning till annat län. Ersättningen avser felaktig debitering för länsöverskridande trafik som hanterats i annat län. Åtgärder för att liknande fel inte ska kunna ske kommer att vidtas.

De förändringar av resealternativ och priser som gjorts under året har inte gett de intäkter som budgeterats men förväntas, enligt ekonomichefen, ge positiv effekt på sikt.

Mål om självfinansieringsgrad på 46 % är inte uppnådd, utfall är 37 %. Enligt bolagets ekonomichef är målet om självfinansiering svårt att uppnå och för högt satt från början.

Bussgods fortsatt i ett ekonomiskt bekymmersamt läge

Bussgodsverksamheten, som ska bära sina egna kostnader för att konkurrera med andra godstransportörer på lika villkor, går fortsatt med underskott, -2,7 mkr för 2016 jämfört med -2,1 mkr för år 2015 och -2,5 mkr för 2014.

2.1.3 Intern kontroll

Den interna kontrollen ska säkerställa en ändamålsenlig, effektiv och säker verksamhet vilket omfattar att styrning, ledning, uppföljning och kontroll är tydlig och aktiv.

Styrelsens sammanträden

Styrelsen har under året haft 13 protokollförda sammanträden. Verksamhetsrapport och den ekonomiska utvecklingen har löpande återrapporterats och verksamhetsaktiviteter har följts upp med stöd av ett "Styrkort" där de olika aktiviteternas läge löpande har uppdaterats.

En utvärdering av VD och styrelse har genomförts och styrelsen beslutade vid sammanträde i mars 2016 att en handlingsplan utifrån utvärderingens resultat skulle tas fram⁸. Ingen återkoppling kring detta har enligt protokollen skett. Enligt styrelsens ordförande bestod handlingsplanen av en diskussion inom styrelsen kring det som framkommit.

Vid det konstituerade styrelsesammanträdet 2016-05-09 har arbetsordning, firmateckning, attestnivåplan och internkontrollplan reviderats och fastställts.

⁸ Styrelsens protokoll 2016-03-13 § 20

Som tidigare nämnts har bussgods åtgärdsplan löpande föredragits, men endast en gång har ärendet lett till beslut om att uppdra till VD att vidta några åtgärder. Bussgods har även ingått i behandlingen av ärendet "styrkort".

Stöd för den interna kontrollen

Bolagets riskanalys har reviderats en gång under året. Riskanalysen innehåller 25 identifierade riskhändelser som värderats utifrån sannolikhet och konsekvens. Av samtliga risker har åtta risker klassificerats högre, men riskanalysen är inte komplett avseende åtgärder och ansvariga för att de reducerar de risker som klassificerats högre. Den som ansvarat för risker avseende upphandlingar har under året slutat vid bolaget.

Bolagets internkontrollplan är en förteckning över uppgifter som ska genomföras för att säkerställa den ekonomiska redovisningen blir rätt och fullständig och är formulerad som en rutinbeskrivning för ekonomiavdelningen och VD.

Med anledning av att upphandlingschefen slutat har upphandlingen av Buss 2018 överlämnats till region Jämtland Härjedalens upphandlingskontor. Styrelsens har informerats och beslutat om avtal gällande överlämningen⁹.

Åtgärdsplan Bussgods

Länstrafikens styrelse gav 2015 VD i uppdrag att genomföra de åtgärder som är nödvändiga för att uppnå ett balanserat resultat senast 2016-07-01. En åtgärdsplan för Bussgods beslutades av bolagets styrelse i december 2015. VD har vid styrelsens sammanträden föredragit kring planen, men det framgår inte om åtgärderna i planen gett avsedd effekt eller om styrelsen varit nöjd med de insatser som genomförts. Vid sammanträdet i maj rapporterades ett negativt resultat för Bussgods som vid delårsbokslut i augusti hade försämrats, men enligt protokoll fattades inget beslut om åtgärd med anledning av det uppdrag styrelsen gett VD om ekonomi i balans 2016-07-01.

Enligt styrelsens ordförande har styrelsen vid varje sammanträde där ekonomi redovisats, givit VD i uppdrag att fortlöpande driva på beslutade åtgärder och tillägger att styrelsen sett allvarligt på att dessa inte gett avsedd effekt. Denna information framgår dock inte av sammanträdesprotokollen.

Regionala utvecklingsnämnden har beslutat att ställa sig positiv till att bilda ett gemensamt aktiebolag för bussgods tillsammans med Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län. Enligt tidplan planeras "Bussgods Norr AB" vara i drift 2018.

2.2 BEDÖMNING OCH REKOMMENDATIONER

Vi bedömer att återrapporteringen av ägarens mål har blivit tydligare jämfört med tidigare år. Ungefär hälften av ägarens mål har uppnåtts. Störst avvikelse har målet om självfinansieringsgrad 37 % jämfört med 46 %.

Vi rekommenderar att åtgärder vidtas för att förbättra självfinansieringsgraden och att diskutera med ägaren om målet eventuellt kan behöva förändras.

Bussgodsverksamheten är fortsatt i ett bekymmersamt läge då underskottet ökar och antalet transporter minskar. Styrelsens uppföljning av uppdraget till VD om att nå en ekonomi i balans under året har inte varit tillfredsställande. Enligt de uppgifter som erhållits under granskningen har styrelsen sett allvarligt på situationen, men det går inte utifrån protokoll och handlingar verifiera vilken effekt åtgärder gett eller om styrelsen varit nöjd med de åtgärder som vidtagits.

⁹ Styrelsens protokoll 2016-08-17 § 91

Styrelsens bristande uppföljning av ärendet bussgoods har under granskningen kommunicerats med bolagets nya VD, sekreterare och ordförande och enligt VD är ambitionen att uppföljning av beslut och åtgärder vid styrelsens sammanträden kommer att förbättras och bli tydligare.

Vi rekommenderar att styrelsens sammanträdesprotokoll utvecklas för att tydligare återge uppföljning av de beslut som fattats och de åtgärder som vidtagits.

Idag tillämpas internkontrollplan, styrkort och riskanalys varav styrkortet är det enda som löpande behandlas och bedöms som ett "levande dokument". Riskanalysen bör uppdateras och kompletteras med åtgärder och aktuella personer som ansvariga för de risker som klassificerats som höga.

Vi rekommenderar att strukturen för hantering av den interna kontrollen ses över.

Styrelsen rekommenderades vid föregående års granskning att löpande följa trafikleverantörernas efterlevnad av avtal för att stärka kontrollen över att kvalitet uppnås i upphandlad trafik. I årsredovisningen har mål om nettoutsläpp inte återrapporterats med anledning av att leverantören har på sig till februari att registrera uppgifterna. Detta stärker anledningen till att styrelsen bör följa upp miljömålet löpande under året för att tillgodose ägarens krav och den interna kontrollen av leverantörens efterlevnad av avtal.

Rekommendationen om att löpande följa upp leverantörernas efterlevnad av avtal kvarstår.

Vid föregående års granskning bedömde vi det vara olämpligt att VD var vice ordförande i styrelsen med anledning av de uppgifter presidiet och vice ordförande har som t.ex. omfattar att förhandla med VD. Vi bedömer att risker för förtroendeskada och jäv har hanterats och ser positivt på de åtgärder som vidtagits av styrelsen.

3 KVALITETSSÄKRING

Berörda uppgiftslämnare och verksamhetsansvariga har faktagranskat lämnade uppgifter som finns med i rapporten.

Ansvarig för kvalitetssäkring har det övergripande ansvaret för att kontrollera om granskningen har en tillräcklig yrkesmässig och metodisk kvalitet samt att det finns en överensstämmelse mellan revisionsfrågorna/kontrollmålen, metoder, fakta, slutsatser/bedömningar och framförda förslag.

4 ANSVARIGA FÖR GRANSKNINGENS GENOMFÖRANDE

Granskningen har genomförts av Therese Norrbelius, sakkunnigt biträde och kommunal yrkesrevisor vid Region Jämtland Härjedalens revisionskontor. Kvalitetssäkring har gjorts av revisionsdirektör Leif Gabrielsson, Region Jämtland Härjedalens revisionskontor.

Östersund den 2017-02-10



Therese Norrbelius
Kommunal yrkesrevisor
Sakkunnigt biträde



Leif Gabrielsson
Revisionsdirektör
Kvalitetssäkring

Till årsstämman i
Länstrafiken i Jämtlands län AB
Org nr: 556437-0194

Till fullmäktige i Region Jämtland
Härjedalen

GRANSKNINGSRAPPORT FÖR ÅR 2016

Jag, av fullmäktige i Region Jämtland Härjedalen utsedd lekmannarevisor, har granskat Länstrafiken i Jämtlands län AB:s verksamhet för år 2016.

Styrelse och VD ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de föreskrifter som gäller för verksamheten. Lekmannarevisorn ansvarar för att granska verksamhet och intern kontroll samt pröva om verksamheten bedrivits enligt ägarens uppdrag och mål samt de föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen, god revisionsred i kommunal verksamhet och revisionsreglemente samt utifrån bolagsordning och av bolagsstämman fastställda ägardirektiv.

Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge en rimlig grund för bedömning och prövning.

Årets granskning

Bolaget redovisar underskott mot budget med 3,3 mkr som i enlighet med ägardirektiv har bokats som en fordran hos ägaren. Jag bedömer att åtgärder måste vidtas för att nå de mål om självfinansieringsgrad som ägaren beslutat om.

Avseende de åtgärder som vidtagits för att bussgodsverksamheten ska nå en ekonomi i balans rekommenderar jag att styrelsen på ett tydligare sätt följer upp dessa för att stärka den interna kontrollen.

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

Jag bedömer att bolagets interna kontroll har varit tillräcklig.

Som stöd för min bedömning åberopas bifogad granskningspromemoria.

Östersund den 14/2 2017


Eva Simonsson

Bilaga

Granskningspromemoria 2016

