

**Delårsrapport för
LÄNSTRAFIKEN I JÄMTLANDS LÄN AB**

180101-180831

Organisationsnummer: 556437-0194



Innehållsförteckning

Verksamhet	3
Vision och affärsidé	3
Vision.....	3
Affärsidé	3
Förvaltningsberättelse	3
Extra bolagstämma	3
Upphandlingar.....	4
Skolskjutsplanering	4
Bussgodsverksamheten	5
Särskild kollektivtrafik.....	5
Mål och målluppfyllelse	6
Självfinansieringsgrad	6
Kvalitet inom Regionaltrafiken	6
Resalternativ	7
Resande	7
Restidskvot tåg-bil	8
Minskade nettoutsläpp av CO2	8
Tillgängligheten ska öka.....	8
Resandet.....	9
Ekonomi.....	11
Ekonomiskt resultat för perioden 1801–1808.....	11
Analys mot utfall föregående år	13
Analys budget-prognos.....	15

Verksamhet

Länstrafiken bedriver allmän kollektivtrafik med buss och bil inom Jämtlands län, samt interregional trafik i norrlandslänen. Verksamheten omfattade fram till 2018-02 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 produktivitetsutveckling av verksamheten till rimliga inköpspriser.

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 flexibla och innovativa avtal med operatörerna.

Förvaltningsberättelse

Extra bolagstämma

Efter att bokslut 2017 färdigställts kunde bolaget konstatera att kapitaltäckningsgarantin ifrån ägaren om 8 000 tkr inte räckte för att återställa aktiekapitalet. I och med det genomfördes 2018-02-26 en extra bolagsstämma tillika första kontrollstämma. Ägaren beslöt vid stämman om fortsatt drift till kontrollstämma två som skall genomföras inom åtta månader.

Bolaget har haft täta dialoger med ägarna för att komma till rätta med ekonomin och kontrollstämma två kommer att genomföras under september månad.

Upphandlingar *Buss 2018*

Efter tilldelning begärde två bolag överprövning av upphandlingen samt att ett bolag även begärde överprövning av sekretessbeslutet rörande anbuds materialet.

Överprövningen av vårt sekretessbeslut avseende anbuds materialet avgjordes till vår fördel.

Däremot meddelade Förvaltningsrätten i dom den 14 maj 2018 att upphandlingen skall göras om. Skälet till det är att ägarnas beslut att lägga ner Bussgods i Jämtland Härjedalen som resulterade i att bussgods ströks under pågående upphandling var för stor förändring.

Regionbuss 2019, Jämtlands län

I och med att Buss 2018 fick avbrytas beslöt styrelsen att genomföra ny upphandling av regiontrafiken i Jämtlands län.

Då mycket av materialet fanns färdigt kunde arbetet komma igång snabbt vilket resulterade i att tilldelning kunde ske 27 augusti.

Tyvärr begärde även denna gång ett av bolaget överprövning vilket resulterat i att avtal ännu ej kunnat tecknats. I dagsläget har ännu inte något material erhållits ifrån Förvaltningsrätten så skälet till överprövningen är inte känt.

Men med största sannolikhet blir den planerade trafikstarten 11 augusti 2019 ytterligare försenad

Inlandstrafiken 2019

Upphandlingen följer tidsplan och prekvalificeringen av bolag som vill delta genomfördes i början på året. Förfrågningsunderlaget har sedan varit ute på remiss till prekvalificerade anbudsgivare och det slutliga är nu utskickat. Anbud skall vara inlämnat senast 24 september 2018.

Samhällsbetalda transporter

Arbetet följer tidsplan och dels har ett antal SIU genomförts dels har Region Jämtland Härjedalen påbörjat översynen av hur sjukresorna skall hanteras i framtiden.

Skolskjutsplanering

Länets 8 kommuner har gått samman för att upphandla ett gemensamt system för hantering och planering av skolskjutsar. I detta arbete har Länstrafiken tagit en ledande roll då man ser stora fördelar med detta. Fördelarna för Länstrafiken är framförallt hanteringsmässigt då arbetsprocesserna kommer att se lika ut för samtliga kommuner. Denna nya arbetsprocess innebär att Länstrafiken tar över hanteringen när planeringen av skolskjutsar tar vid och därmed har dialogen med entreprenörerna. Länstrafiken kommer även vara den part som håller sig uppdaterad i systemet och stöttar kommunerna i deras arbete.

Den upphandlade leverantören av systemet har tyvärr inte lyckats hålla den överenskomna tidsplanen varför vi är flera månader försenade och ännu inte har systemet på plats. Höstens skolskjutsar fick därför planeras manuellt men tack vare ett gott samarbete mellan entreprenörer, kommuner och Länstrafik kom eleverna till skolan.

Bussgodsverksamheten

Bolaget avslutade 2018-02-28 verksamheten i avdelningen Bussgods Jämtland/Härjedalen och i enlighet med stadgarna avslutades samtidigt bolagets medlemskap i Bussgods Ekonomiskförening och därmed också engagemanget i Bussgods Sverigefrakt AB. Vid samma datum trädde ny bolagsordning och ägardirektiv ikraft där krav på bussgods och godsverksamhet borttagna.

Bolaget har hyrt ut godskapaciteten i befintliga bussar till Bussgods Sverigefrakt AB t.o.m. 2018-12-31 avseende Buss 2010 avtalet samt under resterande avtalsperiod för övriga trafikavtal. Det slutliga avvecklingsarbetet kopplat till Bussgods verksamheten pågår.

Särskild kollektivtrafik

Överklaganden: Eftersom domarna inte faller i ordning och inom rätt år är det mest överskådliga att presentera detta som en löpande total, de senaste 5 åren redovisas i nedanstående tabell.

FÖRVALTNINGSRÄTT	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
Överklagningar	29	12	10	12	8	71
Domslut avkunnat antal	29	12	10	9	2	62
Klagande rätt	1,5	0	0	0	0,5	2

KAMMARRÄTT	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
Överklagningar Sökande	-(3)	-(3)	-(4)	-		-10
Överklagningar ltr/ region	-(1)	-(1)	-	-	1	1(3)
Domslut avkunnat antal	-	-	-	-		0
Ändrad dom fm ltr/ rf	-	-	-	-		0
Ändrad dom fm sökande	-	-	-	-		0

HÖGSTA FÖRVALTN.	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
Överklagningar Sökande	-(1)	-(1)	-(1)	-(1)		1(10)
Överklagningar ltr/ region	-	-	-	-		-(2)
Domslut avkunnat antal	-	-	-	-		0
Ändrad dom fm ltr/ rf	-	-	-	-		0
Ändrad dom fm sökande	-	-	-	-		0

SLUTDOMSLUT	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
Ltr/ Regionförbund	26	12	10	9	1	58
Sökande	3	0	0	0	0	3

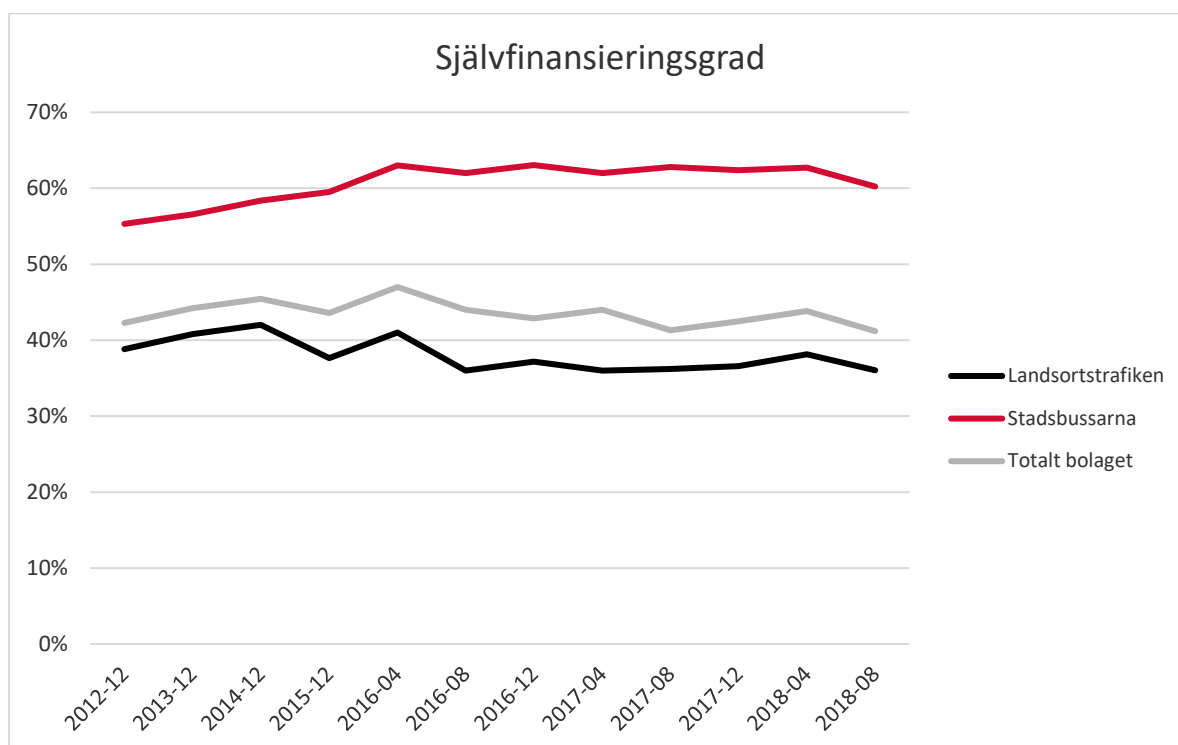
- Samordningsvinst: 2018 ackumulerat 25,4 % (25 % krav enligt avtal, sett på helårsbasis ej kalenderår)
- Nöjdhet: **Anbarö 96 %** (ackumulerat 2018)
- Tillgänglighet (svarstid): Varierat månadsvis i intervallet 74,9–92,1 %, (90 % krav enligt avtal, vite utdömt i förekommande fall).

Mål och måluppfyllelse

Självfinansieringsgrad

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 2017–12 slutade på 37 %, utfall f.g. år var också 37 %, mål för 2017 var 46% var därmed inte uppfyllt. Målet för 2018 är 47%.

Självfinansieringsgraden 2018–08 uppgår för landsortstrafiken till **36 %** (f.g. år 36 %). Totalt för bolaget **41 %** (f.g. år 41 %).



Kvalitet inom Regionaltrafiken

Länstrafiken deltar i Svensk Kollektivtrafiks kundundersökning Kollektivtrafikbarometern (Kolbar). Där görs kundundersökningar löpande under året. Mätmetoder och vissa urval har ändrat under året varför vissa utfall inte är jämförbara med tidigare år. Som kund definieras person som nyttjar Länstrafiken minst någon/några gånger per månad.

	Utfall	Utfall	Utfall
	2018-08	2017-12	2016-12
Den av kund** upplevda totalkvaliteten*	62 %	52 %	59 %
Den av allmänhet upplevda totalkvaliteten*	50 %	47 %	47 %

* = 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.

Resealternativ

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

	Mål	Utfall	Utfall
	2018	2018-08	2017-12
Länstrafiken	22,5 %	33,6 %	35,1 % ***
Tätortstrafiken Östersund	46,5 %	52,8 %	57,2 % ***

* = 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.

***= Effekt från ny mätmetod

Marknadsandel

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

	Mål	Utfall	Utfall
	2018	2018-08	2017-12
Länstrafiken	9,5 %	9,3 %	8,8 % (12 %*)
Tätortstrafiken Östersund	16,5 %	14 %	16 % (29 %*)

*= Siffror från årsbokslutet, nya siffror efter att färdiga rapporter lagts upp av konsulter i rapportmodulen.

Resande

I trafikförsörjningsprogrammet finns målet att antalet resor ska öka med 1 % per år från år 2017–2020.

	Mål	Utfall	Utfall	Utfall
	2018	2018-08	2017-12	2016-12
Länstrafiken	2 458 900	1 533 000	2 461 000	2 465 000
Tätortstrafiken Östersund	3 489 000	2 511 000	3 820 000	3 740 000

Restidskvot tåg-bil

Reserelation	Avstånd	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.

Nöjdhet med färdtjänstresa

Mäts genom ANBARO, Svensk Kollektivtrafiks barometer för anropsstyrdtrafik. Målet är att nöjdheten ska uppgå till minst 90% under hela programperioden. Utfallet för 2018 hittillsvarande del, är 97 %.

	År 2014	År 2016	År 2018	År 2020
Uppföljning Jämtlands län*	94 %	98 %	97%	

*Avser de kommuner som överlåtit sitt ansvar för färdtjänsten till RKM. 2014 är det alla kommuner utom Östersunds kommun, fr.o.m. 2015 alla kommuner utom Östersund och Strömsunds kommun. Med nöjdhet menas den andel av de tillfrågade som ger bäst betyg, 4 eller 5 på en 5-gradig skala. Målet nationellt är satt till 90 %. Det anses vara en rimlig avvägning mellan resurser och kvalitet. Värdet tenderar att sjunka med att nyttillkommande grupper ställer allt högre krav.

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. Värdet för 2017 uppgick till 0,32 vilket är ett resultat av ökad användning av fossilfritt drivmedel. Värdet redovisas årsvis i årsbokslutet.

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

Tillgängligheten ska öka

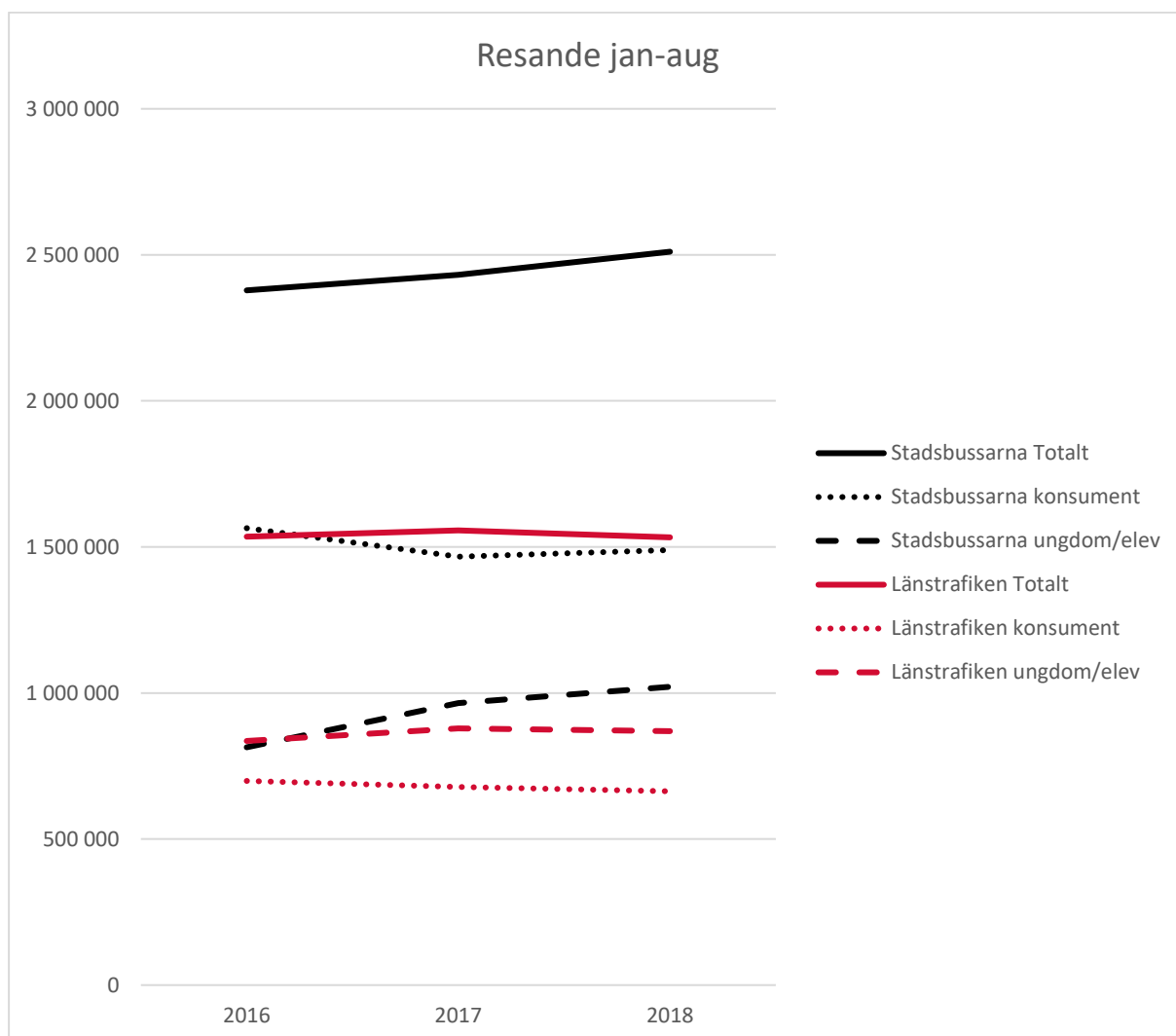
Andelen fordon med låggolv eller hiss ska öka. F.n. finns 25 fordon med låggolv/hiss, dessa fordon beräknas vara i trafik till i mitten av 2019 då ny avtalsperiod börjar.

	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 %

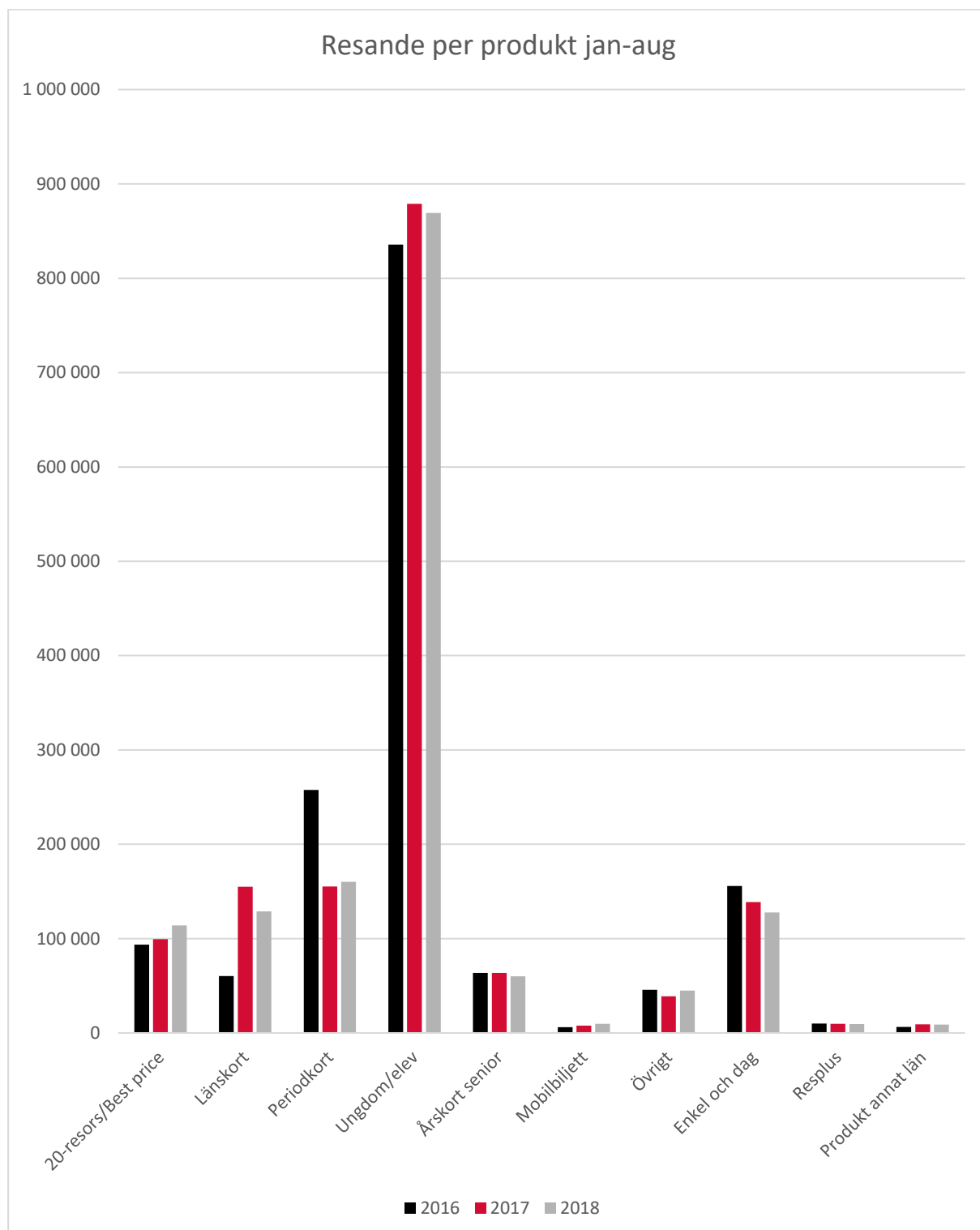
Resandet

Resandet med kollektivtrafiken under 201801–201808 (exklusive tätortstrafiken) uppgår till 1 533 000 resor, vilket är ca 20 000 färre resor än under samma period föregående år. 664 000 resor avser konsumentresor och 869 000 avser resor med ungdomskort.

I tätortstrafiken gjordes 2 511 000 registrerade resor under perioden 201801–201808, vilket är ca 80 000 fler resor än föregående år. I antalet resor med Stadsbussarna ingår ca 560 000 resor med Länstrafikens färdbevis, s.k. övergångar, där ungdomskort, seniorkorten och periodkorten står för den största andelen. 1 021 000 av dessa resor avser resor med ungdomskort.



Resorna, exklusivt tätortstrafiken, är fördelade på följande produkttyper



Ekonomi

Ekonomiskt resultat för perioden 1801–1808

Tkr	Utfall 1801–1808	Budget 1801–1808	Avvikelse
Verksamhetens intäkter	142 440	142 198	242
<i>Vidarefakturerade intäkter</i>	<i>15 232</i>	<i>0</i>	<i>15 232</i>
<i>Intäkter skoltrafik</i>	<i>34 334</i>	<i>0</i>	<i>34 334</i>
Persontrafikkostnader	-247 005	-243 138	-3 867
<i>Vidarefakturerade kostnader</i>	<i>-15 110</i>	<i>0</i>	<i>-15 110</i>
<i>Kostnader skoltrafik</i>	<i>-34 334</i>	<i>0</i>	<i>-34 334</i>
Trafikomkostnader	-4 614	-7 045	2 431
Övriga kostnader	-4 524	-6 089	1 565
Personalkostnader	-7 026	-6 495	-530
Avskrivningar	-2 119	-2 818	699
Verksamhetens nettokostnader	122 727	123 387	661
Bidrag från ägaren	123 902	122 501	1 401
Finansiella kostnader	4	0	4
Resultat	1 179	-886	2 066

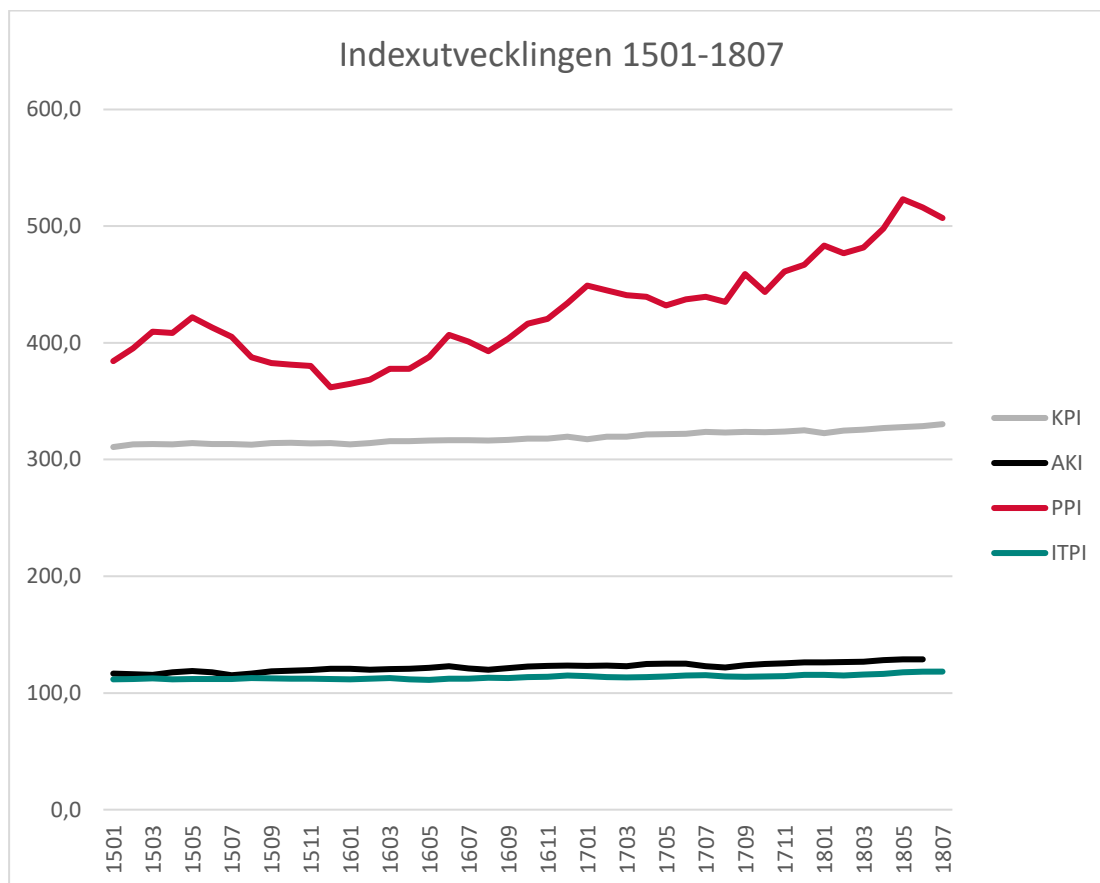
Det ackumulerade resultatet per augusti 2018 visar ett överskott på 1,2 Mkr, jämfört med budgeten som visar på ett underskott på 0,9 Mkr. Avvikelsen mot budget uppgår till 2,1 Mkr.

Avvecklingskostnaderna fr.o.m. 2018-03-01 för Bussgods verksamhet är finansierade av avsättningen som gjordes i årsbokslutet 2017. De är bokförda som kostnadsminskningar i resultaträkningen, dock inte i sin helhet i rätt kostnadskategori, vilket gör att avvikelser mellan budget och utfall samt i utfall mot föregående år uppkommer.

Intäkterna ligger totalt över budget med 242 tkr. Konsumentintäkterna ligger drygt 2 Mkr lägre än budget medans intäkterna för ungdomsresor och elevkort överstiger budget med 1,8 Mkr. Resterande avvikelse består främst av ett ej budgeterat bidrag avseende elbusspremie.

Persontrafikkostnaderna är högre än budgeterat, vilket framför allt beror på två saker. Förstärkningstrafiken och index. Förstärkningsinsatser under våren och sommaren i Sveg och Svenstavik fanns inte med i budgeten. Indexkostnaderna ligger per augusti 4 Mkr över det som budgeterats.

Diagrammet nedan visar på utvecklingen av några av indexen under perioden 1501–1807.



Kostnader för avdelningen SÄK ligger under budgeterat vilket också visar sig i avvikelserna för persontrafikkostnaderna.

Trafikomkostnader, övriga kostnader, personalkostnader samt avskrivningar ligger tillsammans 4 Mkr under det budgeterade beloppet.

Avvecklingskostnaderna för Bussgods har till augusti 2018 värderats till ett lägre belopp än det som bokades upp 2017. Det beror på att Länstrafiken kunnat göra uppgörelser med Linjegods avseende hyror och godsombudsersättningar samt att kostnad för uppsägningslöner har reducerats. Totalt 1,4 Mkr, som finns med som en kostnadsreducering i resultaträkningen.

Utfallet för inhyrd personal, utbildning, samt hälso-och sjukvård ligger 0,4 Mkr högre än budgeterat.

Avskrivningstakten ligger lägre än budgeterat vilket dels beror på att vi inte uppgraderat vårt ekonomisystem ännu och dels beror det på att skolskjutsprogrammet var budgeterat som vår egen anläggning men uppgörelsen är att införandekostnaden ska i sin helhet vidarefaktureras kommunerna.

Bidraget från ägaren avviker 1,4 Mkr från budget. 1,7 Mkr betalades i juni ut av ägaren som ett extra kapitaltillskott för att återställa aktiekapitalet. Ägaren har även betalt den delen av ägarbidraget för perioden 1801–1806 som de hållit inne p.g.a. att stadsbidragen för Inlandstrafiken höjdes. Den delen som avviker från budget, 0,3 Mkr avser det innehållna ägarbidraget för perioden 1807–1808.

Analys mot utfall föregående år

Tkr	Utfall 1801–1808	Utfall 1701–1708	Avvikelse
Verksamhetens intäkter	142 440	140 306	2 134
<i>Vidarefakturerade intäkter</i>	<i>15 232</i>	<i>21 480</i>	<i>-6 248</i>
<i>Intäkter skoltrafik</i>	<i>34 334</i>	<i>33 153</i>	<i>1 181</i>
Persontrafikkostnader	-247 005	-234 621	-12 384
<i>Vidarefakturerade kostnader</i>	<i>-15 110</i>	<i>-21 271</i>	<i>6 161</i>
<i>Kostnader skoltrafik</i>	<i>-34 334</i>	<i>-33 153</i>	<i>-1 181</i>
Trafikomkostnader	-4 614	-8 652	4 038
Övriga kostnader	-4 524	-6 575	2 051
Personalkostnader	-7 026	-8 330	1 305
Avskrivningar	-2 119	-2 329	210
Verksamhetens nettokostnader	122 727	119 993	-2 734
Bidrag från ägaren	123 902	116 936	6 966
Finansiella kostnader	4	3	1
Resultat	1 179	-3 054	4 233

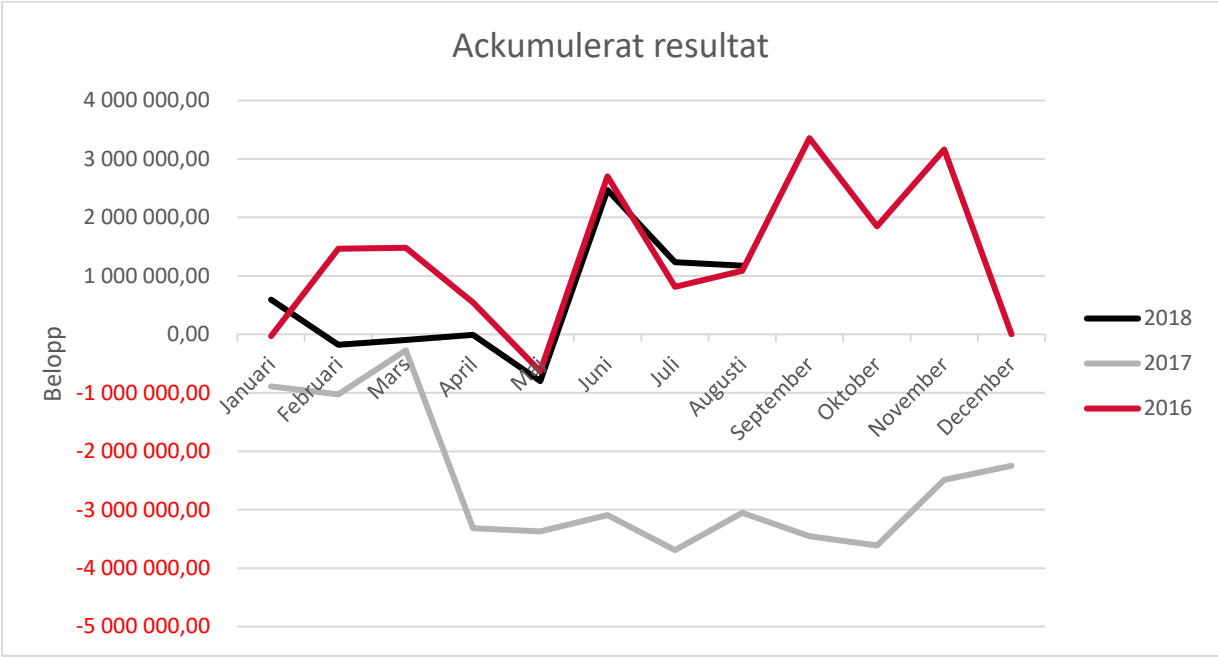
Utfallet för perioden jan-augusti under föregående år visade ett underskott på 3 Mkr. Dels så bokades det upp en skuld på 2,1 Mkr till andra län som avsåg fel i norrlandsfördelningen och dels så stod verksamheten Bussgods för 2,1 Mkr.

Intäkterna är 2,1 Mkr högre 2018 än för samma period föregående år. Under 2017 finns intäkter för godsverksamheten med och under 2018 har vi endast intäkter som motsvarar två månader. Avvikelsen uppgår för perioden till 4,5 Mkr. Konsumentintäkter och intäkter för ungdomskorten är 5,5 Mkr högre 2018 än under 2017 och det statliga bidraget för Inlandstrafiken är ca 1 Mkr högre under 2018.

Persontrafikskostnaderna är 12 Mkr högre 2018 än 2017. Ersättningarna till entreprenörer för linjetrafiken är 7,5 Mkr högre, förstärkningstrafiken 2 Mkr högre och indexkostnaderna 2,5 Mkr högre än under samma period föregående år.

Trafikomkostnader, övriga kostnader, personalkostnader samt avskrivningar är betydligt lägre under 2018 än under samma period föregående år. På samma sätt som vi har intäkter 2017 som kommer från Bussgods verksamhet, hittar vi även kostnader under 2017 som inte finns 2018 vilket utgör en avvikelse. I övrigt, det som inte härstammar från Bussgods, har vi under 2018 lägre kostnader för marknadsaktiviteter, provisioner till återförsäljare och IT. Under övriga kostnader ingår även den kostnadsminskning som kommer av värderingen av avsättningen för Bussgods på 1,4 Mkr.

Avvikelsen i bidraget från ägaren utgörs av den årliga uppräknings samt det extra ägarbidrag som betalades för återställandet av aktiekapitalet på 1,7 Mkr.



Analys budget-prognos

Tkr	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse
Verksamhetens intäkter	215 776	216 536	760
<i>Vidarefakturerade intäkter</i>	0	0	0
<i>Intäkter skoltrafik</i>	0	0	0
Persontrafikkostnader	-367 404	-374 011	-6 607
<i>Vidarefakturerade kostnader</i>	0	0	0
<i>Kostnader skoltrafik</i>	0	0	0
Trafikomkostnader	-9 818	-7 354	2 464
Övriga kostnader	-8 935	-7 599	1 336
Personalkostnader	-9 494	-10 024	-530
Avskrivningar	-3 895	-3 023	872
Verksamhetens nettokostnader	-183 770	-185 474	-1 704
Bidrag från ägaren	183 770	185 470	1 700
Finansiella kostnader	0	4	4
Resultat	0	0	0

Årsprognosen visar ett nollresultat.

Intäkterna i prognosen är högre än budget tack vare ett lågt budgeterat värde av intäkterna för ungdomskorten. I prognosen är det även beräknat med ett bidrag från Östersunds kommun avseende elbusspremien som inte finns med i budgeten.

Prognosen för persontrafikkostnaderna ligger högre än budget. Indexkostnaderna som ser ut att fortsätta stiga och prognostiseras överstiga budget med ca 6 Mkr. Även förstärkningstrafiken är för lågt budgeterad då vi kommer att få ökade kostnader efter att det gjorts underhållsarbeten på vägar i Sveg och Svenstavik under våren och sommaren. Även i Rossö-området kommer det att uppkomma kostnader för förstärkning under hösten. Omfattningen är svår att beräkna, 30 tkr/vecka är ett tänkbart scenario, däremot har vi i dagsläget ingen information om antalet veckor.

Avvikelsen för avskrivningarna beror på att vi inte uppgraderat vårt ekonomisystem ännu samt att införandekostnaden för skolskjutsprogrammet vidarefaktureras kommunerna i sin helhet.

Ägarbidraget är i prognosen ökad med 1,7 Mkr efter det extra täckningsbidrag ägarna betalade ut för att återställa aktiekapitalet. Ägarna aviserade i våras att de inte tänkte betala ut hela ägarbidraget p.g.a. att vi fått ett ökat stadsbidrag. I juni betalade ägarna i alla fall ut det innehållna ägarbidraget som avsåg 1801–1806. Den här prognosen är beräknad på att ägarna även kommer att betala ut det bidrag som avser 1807–1812.