

Delårsrapport Länstrafiken i Jämtlands län AB

200101–200430



Länstrafiken i Jämtlands län AB
Hamngatan 14
831 34 Östersund
063-554 13 20
Organisationsnummer: 556437-0194

Innehållsförteckning

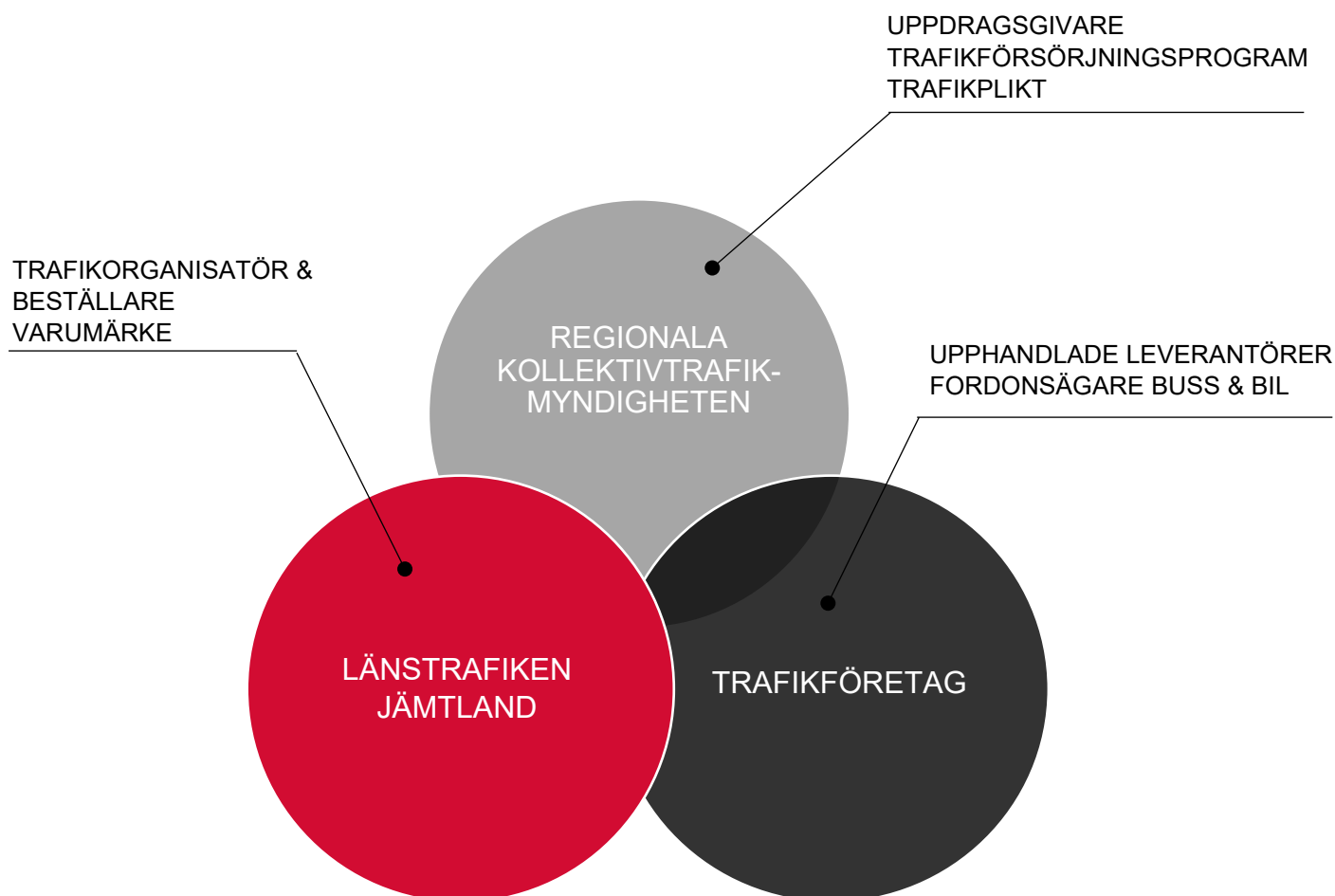
Verksamhet och organisation	3
Ledning	4
Vision och affärsidé	6
Vision	6
Affärsidé	6
Förvaltningsberättelse	7
Väsentliga händelser i bolaget	7
Coronavirusutbrottet	7
Stadsomvandling	7
Överföring från bolag till förvaltning.....	8
Gemensamt biljett- och betalsystem i Norrland	8
Upphandlingar	8
Elbussar i tätortstrafiken.....	9
Särskild kollektivtrafik	10
Mål och måluppfyllelse	11
Restidskvot tåg-bil.....	11
Resande	12
Kvalitet inom regionaltrafiken	12
Resalternativ passar mina behov	12
Tillgängligheten ska öka.....	13
Nöjdhet med färdtjänstresa	13
Marknadsandel	13
Minskade nettoutsläpp av CO ₂	14
Resandet.....	15
Totala resandet 2013–2020	15
Resande fördelat på trafikslag.....	16
Länstrafik	16
Tätortstrafik	17
Norrståg.....	18
Ekonomi	19
Ekonomiskt resultat för perioden 2001-2004	19
Årsprognos.....	21
Resultaträkning 2001-2004	22

Verksamhet och organisation

Länstrafiken i Jämtlands län AB (Länstrafiken Jämtland) är trafikorganisatör på uppdrag av den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) som är organiserad inom Region Jämtland Härjedalen, som sedan 2015 är ensam ägare av bolaget. Bolaget har genom delegation ansvar för att planera, upphandla och administrera kollektivtrafik på väg inom länet men även till viss del till och från länet. Detta möjliggör att det skapas ett sammanhängande trafiksystem med en enhetlig prissättning.

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

Vidare svarar bolaget för planering, upphandling och administration av separat skolskjuts enligt uppdrag från alla kommuner inom Jämtlands län. Genom avdelningen Särskild kollektivtrafik hanteras upphandlad beställningscentral och anropsstyrd trafik, främst i form av sjukresor och färdtjänst, men även i form av anropsstyrd linjetrafik samt viss närtrafik. Länstrafiken Jämtland svarar enligt avtal även för utredning av färdtjänstillstånd. De formella besluten om färdtjänstillstånd fattas av Region Jämtland Härjedalen.



Rollfördelning inom kollektivtrafiken 2018. Länstrafiken Jämtland är trafikorganisatör på uppdrag av den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) som är organiserad inom Region Jämtland Härjedalen, som är ensam ägare av bolaget.

Ledning

Styrelsen och verkställande direktören för Länstrafiken i Jämtlands län AB 2020-04-30

Styrelsen

Ordinarie ledamöter

Karin Ekblom (M)	ordförande
Anders Frimert (S)	vice ordförande
Maria Jacobsson (S)	
Thomas Andersson (C)	
Anton Nordqvist (MP)	
Kent Karlsson (M)	
Mona Modin Tjulin (S)	

Ersättare

Anton Hammar (S)
Bengt-Arne Persson (L)

Verkställande direktör

Lisa Wallin

Revisorer

Lars Magnusson	auktoriserad revisor
David Bell	lekmannarevisor

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 flexiblere och innovativa avtal med operatörerna.

Förvaltningsberättelse

Väsentliga händelser i bolaget

Coronavirusutbrottet

I mitten av mars började bolagets verksamhet påverkas av coronavirusutbrottet, resandet och därmed intäkterna minskade i såväl region- som tätortstrafiken. Med anledning av utbrottet förändrades resbehovet med bland annat rekommendationer från Folkhälsomyndigheten om att stanna hemma vid minsta sjukdomssymptom, arbetsgivare uppmanade till "hemmajobb" och gymnasieskolor införde distansundervisning. Folkhälsomyndigheten uppmanade också 70-åringar att isolera sig vilket gav effekter på den särskilda kollektivtrafiken som fick minskat antal beställningar av sjuk- och färdtjänstresor. De trafikföretag som har uppdraget inom den särskilda kollektivtrafiken har under perioden signalerat om en ansträngd ekonomisk situation, detta med anledning av att ersättningen, i dessa trafikavtal, baseras på utförda resor och där Länstrafiken inte garanterar några volymer.

I den allmänna kollektivtrafiken finns trafikavtalet för Östersunds tätortstrafik, avtalet är en tjänstekoncession där alla intäkter tillfaller det avtalade trafikföretaget. Med anledning av minskat resande och därmed minskade intäkter har upphandlat trafikföretaget begärt förhandling och Länstrafikens inställning är att avvakta med överenskommelse till dess att frågan kring statligt öronmärkta medel för kollektivtrafiken klargjorts.

I mitten av april kom föreläggande om arbetsmiljöåtgärd från Arbetsmiljöverket vilket bland annat innebar att ingen linjetrafik fick framföras om inte bussens framdörr hölls stängd för på- och avstigning samt att ett område runt chauffören skulle vara avstängt för passage. I normala fall sker majoriteten av all försäljning och validering av färdbevis i den främre delen av bussen i kontakt med föraren av fordonet. Med anledning av att ingen interaktion fick ske med föraren blev konsekvensen att ingen försäljning eller laddning av färdbevis fick förekomma ombord. Resenärer uppmanades därför att förköpa resor och ladda busskort innan ombordstigning.

Stadsomvandling

Östersunds kommun kom under april ut med samrådsremiss avseende detaljplan inför omvandling av Gustav den III:s torg som idag utgör busstation för länets kollektivtrafik. Detaljplanen gör det möjligt att bebygga Gustav III:s torg. Omvandlingen påverkar den befintliga bussterminalen på Gustav den III:s torg som ligger inom detaljplaneområdet. Därutöver påverkas busstrafiken indirekt då det i planbeskrivning anges att inriktningen är att skapa plats för på- och avstigning för både läns- och stadsbussar längs Kyrkgatan söder om Thoméeegränd och planområdet.

Östersunds busstation är idag en mycket betydelsefull nod för kollektivtrafiken i länet. Busstationen utgörs av en dockningsterminal med 9 terminallägen för av- och påstigning. Därutöver finns utrymme för tidsreglering och uppställning på området för 6 bussar. Längs med Kyrkgatan finns 4 hållplatslägen i respektive riktning, som primärt används för Östersunds tätortstrafik men även vissa regionbusslinjer. På busstationen finns resenärsutrymmen och olika former av service.

När Gustav den III:s torg omvandlas behöver i princip de funktioner för busstrafiken som idag finns inom planområdet säkerställas på annan plats. Samtidigt behöver funktionskraven ta höjd för de mål och ambitioner som finns för att utveckla kollektivtrafiken i länet, vilket innebär att kravbilderna kan se något annorlunda ut jämfört med dagens lösning.

Hur den nya kollektivtrafiklösningen kommer att se ut mer detaljerat, och under olika tidsskeden, är ännu inte fastlagt. Parallellt med samrådsremissen av detaljplaneförslaget studeras alternativa lösningar.

Överföring från bolag till förvaltning

I november 2019 tog Regionfullmäktige beslut om Länstrafikens framtida organisation. Beslutet säger att verksamheten i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB överförs till förvaltning från den 1 juli 2020 och organiseras under regionala utvecklingsnämnden. Bolaget kommer att behållas som avtalspart och avvecklas vid en senare tidpunkt. Ett utskott för kollektivtrafikfrågor kommer att inrättas under regionala utvecklingsnämnden från den 1 juli 2020 och bestå av fem ledamöter och fem ersättare. Arbetet med projektet "Överföring från bolag till förvaltning" har sedan årsskiftet letts av en, av Region Jämtland Härjedalen utsedd, projektledare. Till sin hjälp har projektledaren haft en utsedd projektgrupp. Projektet är upplagt i delprojekt som hanterar olika delar inom verksamheten, så som exempelvis ekonomi, IT och medarbetare. Trots att coronavirusutbrottet påverkat arbetssituationen för berörda inom projektet har inte datum för överföringen senarelagts. Dock har prioriteringar gjorts utifrån vad som är verksamhetskritiskt där delprojekt "Medarbetare" haft mest fokus. Inrangeringsförhandlingar med berörda fackförbund är genomförda och den faktiska förfrågan till medarbetare om verksamhetsövergång är planerad att lämnas i mitten av maj.

Gemensamt biljett- och betalsystem i Norrland

Arbetet med ett gemensamt biljett- och betalsystem i Norrland har fortsatt. Björn Kamsvåg har utsetts till projektledare av den förstudie som norrlandsläna enats om att genomföra. Förstudien ska ge oss ett beslutsunderlag för att påbörja ett projekt mot införandet av ett nytt biljett- och betalsystem i Norrland. Förstudien beräknas vara klar till sommaren 2020.

Upphandlingar

Arbete med upphandling av de s.k. Samhällsbetalda transporterna som omfattar sjukresor, färdtjänst, skolskjuts, anropsstyrd trafik och närtrafik påbörjades under 2018 och upphandlingsmaterial skickades ut i början av 2019. Trafikområdena Berg, Härjedalen, Krokom och Strömsund blev överprövade och hade i början av 2020 inte fått något avgörande hos förvaltningsrätten.

Förvaltningsrätten meddelade den sista mars sitt beslut om att upphandlingen avseende Berg och Härjedalen ska rättas på så sätt att det vinnande anbudet inte ska beaktas. Länstrafikens styrelse beslutade därför att avbryta upphandlingen med motiveringen att det anbud som stod i tur att få tilldelning vida överstiger den budget som Länstrafiken har att förhålla sig till i den här upphandlingen. Länstrafiken avser att efter en förnyad analys av förutsättningarna för upphandlingen genomföra ny upphandling av Berg och Härjedalen.

Ärendet för Krokom och Strömsund har ännu ej fått ett avgörande.

Elbussar i tätortstrafiken

Östersunds kommun erhöll bidrag ur Stadsmiljöavtalet som beslutades under 2015. Bland de åtgärder som ingick var att bygga pantografer (laddstationer för elbussar). Länstrafiken har därefter, genom tilläggsavtal med trafikutövaren Vy Buss AB, etablerat elbussar på linje 6 Torvalla-Brittsbo som från 2019 trafikeras av sex elbussar.



I samband med införande av elbussar i tätortstrafiken gjordes även en linjenätsförändring där linje 6 förlängdes från Lugnvik till Brittsbo samt att trafik till och från Östersund Norr och arenaområdet förstärktes. När alla sex fordon var i drift innebar förändringarna en tillkommande kostnad om 3,7 Mkr/år som till lika delar består av kostnader för förlängd linje samt byte till elfordon, i kostnaden ingår inte fast el eller service av pantograferna. Kostnaden finansieras, i ett tilläggsavtal mellan Region Jämtland Härjedalen och Östersunds kommun, av Region Jämtland Härjedalen med 3 Mkr, med elbusspremien samt att Östersunds kommun står för en del.

Trafikutövaren Vy buss leasar fordonen från Scania och fordonen, som fungerat utmärkt, utgör en testserie och ska återgå till leverantören efter tre års drift, dvs 2021 respektive 2022.

Östersunds kommun har erhållit nytt bidrag ur Stadsmiljöavtalet, beslut fattat under 2019. Det omfattar bland annat åtgärder för förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken i centrala Östersund genom signalprioritering i ett antal korsningar, byggande av två pantografer för att möjliggöra elbusstrafik i relationen Valla – Odenskog nuvarande linje 1 och 9, gång- och cykelbro vid järnvägsstationen och ett antal cykelvägar. Åtgärderna beräknas kosta 120 Mkr, varav hälften finansieras med stadsmiljöavtal. Åtgärderna inom stadsmiljöavtalet ska ge effekter om ett minskat CO₂-utsläpp och fler resande i kollektivtrafiken.

Laddstationerna kan byggas hösten 2020 och möjlig start för elbussar är vid halvårsskiftet 2021, med den nuvarande trafikeringen på linje 1 är behovet fyra fordon.

Särskild kollektivtrafik

Länstrafiken sköter under 2020 uppdraget avseende den särskilda kollektivtrafiken för sex av länets åtta kommuner samt för Region Jämtland Härjedalen.

Myndighetsutövningen får anses ha fungerat väl. Handläggningstiden har hitintills under året till huvuddel legat på en vecka.

Myndighetsutövningen har varit föremål för prövning (överklaganden) av Förvaltningsrätten i tre fall under året, varav samtliga ärenden avgjordes till Länstrafikens förmån. Ett ärende har prövats i Kammarätten, även där utföll domslutet till vår favör

Ett verktyg för att mäta resenärers upplevda kvalité på den senast genomförda färdtjänst- eller sjukresan görs genom Svensk kollektivtrafiks kvalitetsbarometer, Anbaro. I Anbaro jämförs de av Länstrafiken upphandlade leverantörer med motsvariga i övriga Sverige. Länstrafikens leverantörer har sedan starten 2008 innehaft topplaceringar, under de två senaste åren en första placering i riket. Hittillsvarande del av 2020 är inget undantag. Resultatet för årets första fyra månader 2020 innebar att bolagets leverantörer åter placerade sig på en förstaplats i jämförelse med riket. 97% av resenärerna gav bästa betyg (4-5, femgradig skala) när de betygsatte beställning och resa sammantaget. Detta kan jämföras med riksgenomsnittet på 91%.



97%
nöjdhet
med
beställning
och resa

Ett värde som särskilt följs upp gentemot avtalsparten BC Jämtland är svarstiden vid beställning av resa. Avtalskravet är att 90% av samtalen ska vara besvarade inom 2 minuter, utfallet för april månad var 92,8%.

Under perioden har det hållits ett Samrådsmöte. Samrådsgruppen är central och möjliggör för varje part att få insyn och inflytande på verksamheten.

Avseende ekonomin kan sägas att verksamheten hitintills uppvisat ett positivt resultat om 5,6 Mkr gentemot budgeterade kostnader som totalt var beräknade till 23,8 Mkr. Orsaken till den stora avvikelsen är minskat resande. Detta till följd av det extraordinära läget som rått alltsedan restriktionerna beträffande Coronapandemin infördes i samhället.

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 2020 januari – april är ackumulerat 23,7 %, i pengar 5,1 Mkr. Med anledning av Coronapandemin samordnas inte längre resorna vilket gör att samordningsvinsten minskat under senare del av perioden och kommer så att göra tills samhället åter normaliseras.

Mål och måluppfyllelse

Trafikförsörjningsprogrammet, upprättat av bolagets ägare genom den regionala kollektivtrafikmyndigheten, är ett viktigt styrdokument för den regionala kollektivtrafiken. Trafiken ska svara mot den önskade utvecklingen av länet som beskrivs i regional utvecklingsstrategi – Jämtland/Härjedalen 2030 Innovativt och Attraktivt. Visionen är att "Jämtlands län är en region att längta till och växa i". En viktig förutsättning för det är goda kommunikationer och en god service. Utifrån de övergripande målen för Region Jämtland Härjedalen finns delmål definierade i trafikförsörjningsprogrammet. Här följer en redovisning av delmålen som berör bolagets verksamhet.



Målen delas in i tre områden, socialt hållbar utveckling, miljömässigt hållbar utveckling samt ekonomiskt hållbar utveckling.

Restidskvot tåg-bil

- delmål - en ekonomiskt hållbar utveckling

I programmet finns också mål avseende restidskvot mellan tåg och bil. Då tåg inte ingår i Länstrafikens uppdrag kan bolaget inte påverka denna måluppfyllelse.

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.

Resande

- delmål - en ekonomiskt hållbar utveckling

I trafikförsörjningsprogrammet finns målet att antalet resor med Länstrafiken och tätortstrafikens färdbevis ska öka med 1 % per år från år 2017-2020 (tåg och buss).

	Mål	Utfall	Utfall	Utfall
	2020	2020-04	2019-12	2018-12
Länstrafiken	2 658 900	757 315	2 479 000	2 425 000
Tätortstrafiken Östersund	4 049 200	1 185 766	3 999 000	3 921 000

Kvalitet inom regionaltrafiken

Länstrafiken deltar i Svensk Kollektivtrafiks kundundersökning Kollektivtrafikbarometern (Kolbar). Där görs kundundersökningar löpande under året. 2017 förändrades mätmetoden och vissa urval vilket gör att utfallet från 2016 och tidigare genomförda undersökningar inte är jämförbara med år 2017 och framåt. Det bör kommenteras att nedanstående redovisat resultat baseras på lågt antal respondenter varför det är viktigt att inte dra för stora slutsatser av utfallet, basen redovisas vid respektive redovisat resultat. Som kund definieras person som nyttjar Länstrafiken minst någon/några gånger per månad.

Resalternativ passar mina behov

- delmål - en socialt hållbar utveckling

Inom ovan nämnda kundundersökning mäter Länstrafiken i vilken mån allmänhet och kunder upplever att det finns avgångstider som passar behoven. Passande avgångstider, dvs relevansen är en avgörande faktor för ett ökat resande.

Avgångstiderna passar mina behov	Mål	Utfall	Utfall	Utfall
	2020	2020-04	2019-12	2018-12
Länstrafiken*	36,5%	29%	29%	28%
Östersund tätortstrafik*	58,5%	51%	46%	49%
Redovisning antal respondenter:	Bas:			
Länstrafiken**		377	1050	1034
Östersund tätortstrafik**		330	941	875

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

** = Alla tillfrågade respondenter

Tillgängligheten ska öka

- delmål - en socialt hållbar utveckling

Målet är att andelen fordon med låggolv eller hiss ska öka. Under 2019 fanns 25 fordon med låggolv eller hiss i stomlinjenätet, för 2020 beräknas antalet tillgänglighetsanpassade fordon öka då den nya trafikutövarens fordon sätts i trafik.

	2020	2018	2016	2014
Tågtrafik, Norrtåg	100%	100%	100%	100%
Interregional trafik	100%	100%	100%	100%
Tätortstrafik	100%	100%	100%	100%
Stomlinjetrafik	60%	49%	49%	49%

Nöjdhet med färdtjänstresa

- delmål - en socialt hållbar utveckling

Nöjdheten mäts genom ANBARO Svensk Kollektivtrafiks barometer för anropsstyrdtrafik. Målet är att nöjdheten ska uppgå till minst 90% under hela programperioden. Utfallet för 2019 blev 97 %.

Nöjdhet med färdtjänstresa	Utfall	Utfall	Utfall	Utfall
	2020-4	2019	2018	2017
Jämtlands län*	97%	99%	96%	96%

*Avser de kommuner som överlåtit sitt ansvar för färdtjänsten till RKM (Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokom, Ragunda och Åre). Med nöjdhet menas den andel av de tillfrågade som ger bäst betyg, 4 eller 5 på en 5-gradig skala. Målet är satt till 90 %.

Marknadsandel

- delmål – en miljömässigt hållbar utveckling

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

Marknadsandel	Mål	Utfall	Utfall	Utfall
	2020	2020-04	2019-12	2018-12
Länstrafiken	10,5%	10%	10%	11%
Tätortstrafiken Östersund	17,5%	13%	19%	17%
Redovisning antal respondenter	Bas:			
Länstrafiken		232	801	807
Tätortstrafiken Östersund		217	697	631

Minskade nettoutsläpp av CO₂

- delmål – en miljömässigt hållbar utveckling

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 2019 uppgick till 0,35. Detta är en signifikant ökning som enbart kan förklaras med den förändring i beräkningsfaktorerna som gjordes i februari i FRIDA. I och med att beräkningsmodellen förändrats är 2019 års resultat ej jämförbart med utfall för tidigare år. Länstrafiken bedömer att målet för 2020 på 0,25 därmed kommer vara svår att nå.

	Mål	Utfall	Utfall	Utfall	Utfall
	2020	2019	2018	2016	2014
CO ₂ utsläpp per kg per km	0,25	0,35	0,28	0,46	0,67

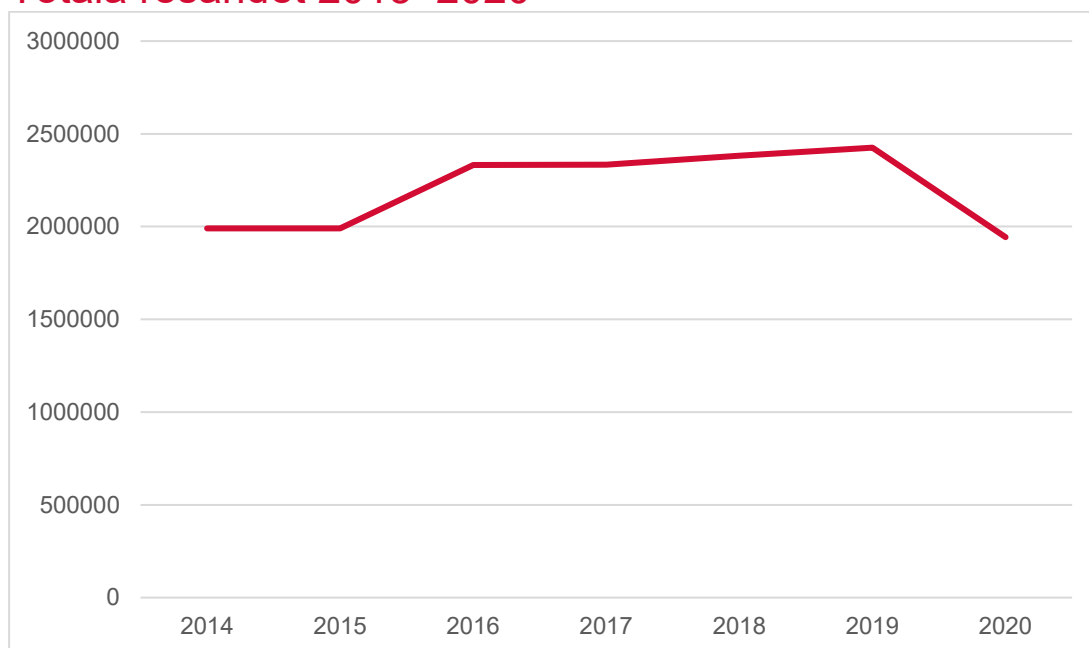
Resandet

Det totala resandet med kollektivtrafiken, dvs tätortstrafiken i Östersund, Norrtåg och Länstrafiken har under perioden januari-april 2020, i jämförelse med samma period föregående år, minskat med över 480 000 resor. Den stora resandeminskningen går att härleda till coronavirusutbrottet som nådde Jämtlands län i början av mars.

Länstrafiken flyttade bussens biljettläsare till mittendörren vilket möjliggjorde validering av resenärernas färdbevis med undantag av Länstrafikens mobilbiljetter som i normala fall kontrolleras visuellt av chauffören. Flytten av biljettläsare var helt genomförd i slutet av april. Bolaget kan konstatera att valideringen av biljetter bak i bussen inte ger en helt sann bild av resandet. Ett exempel är genomgången av mobilbiljettförsäljning jämfört med resandestatistiken för passagerarräkning som visar på att bolaget sålt fler mobilbiljetter än vad som registrerats i bussarnas biljettsystem.

Grafen visar resor gjorda på färdbevis utfärdade av Länstrafiken där tätortstrafikens färdbevis är en del.

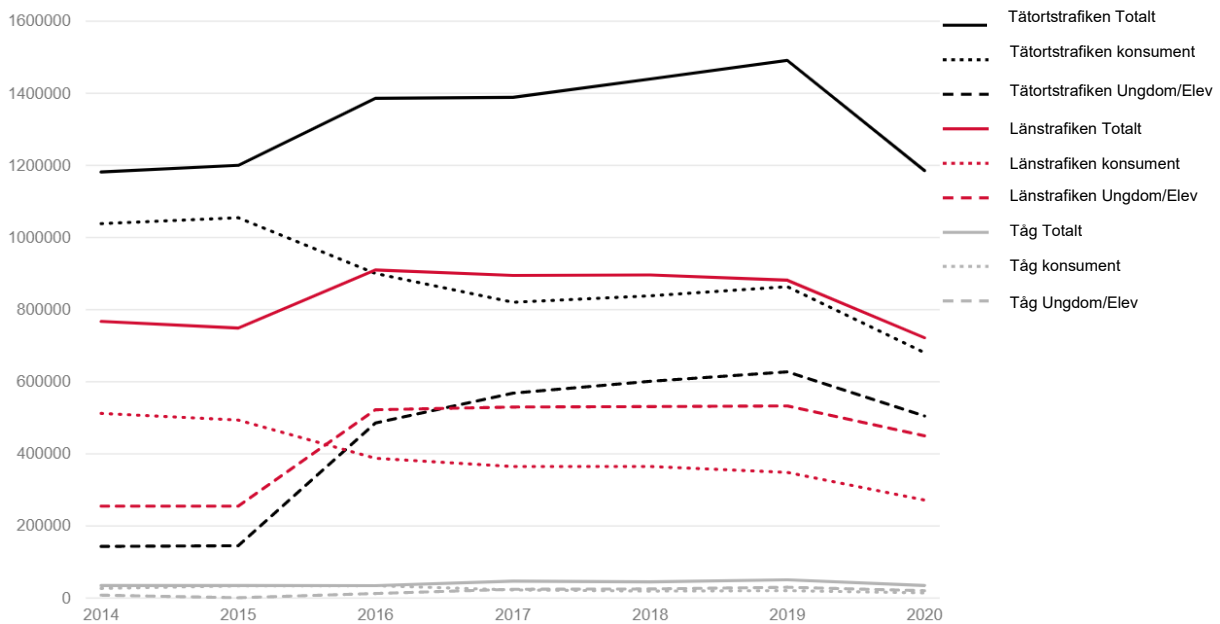
Totala resandet 2013–2020



Resor gjorda med Länstrafiken, tätortstrafiken Östersund och Norrtåg inom länet januari-april.

Under 2015 skedde det en markant ökning i antal resor vilket främst var tack vare det stora asylmottagande som länet hade. 2015 infördes även ungdomskorten vilket också bidrog till ökningen.

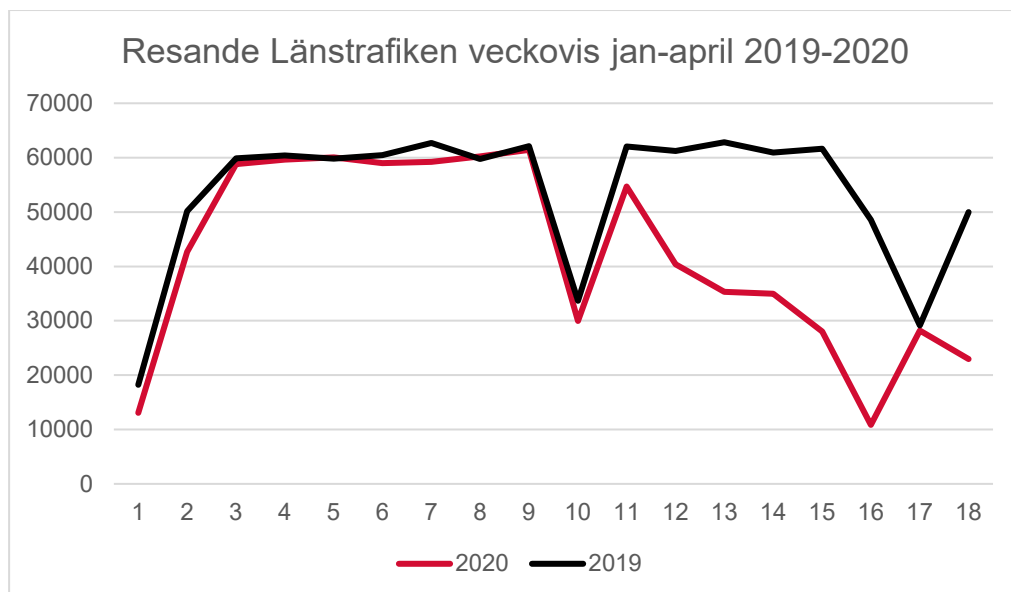
Resande fördelat på trafikslag



Kategori	Tätortstrafiken	Länstrafik	Norrtåg
Ungdom/elev	505 000	450 000	20 000
Konsument	681 000	272 000	15 000
Totalt resande	1 186 000	722 000	35 000

Länstrafik

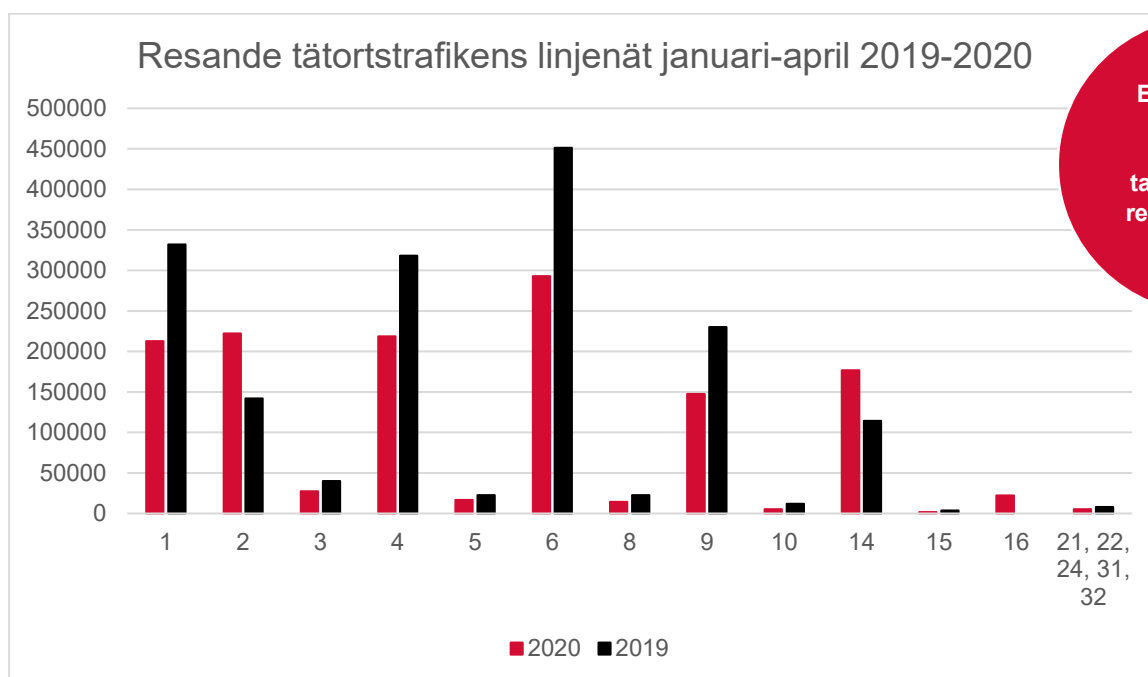
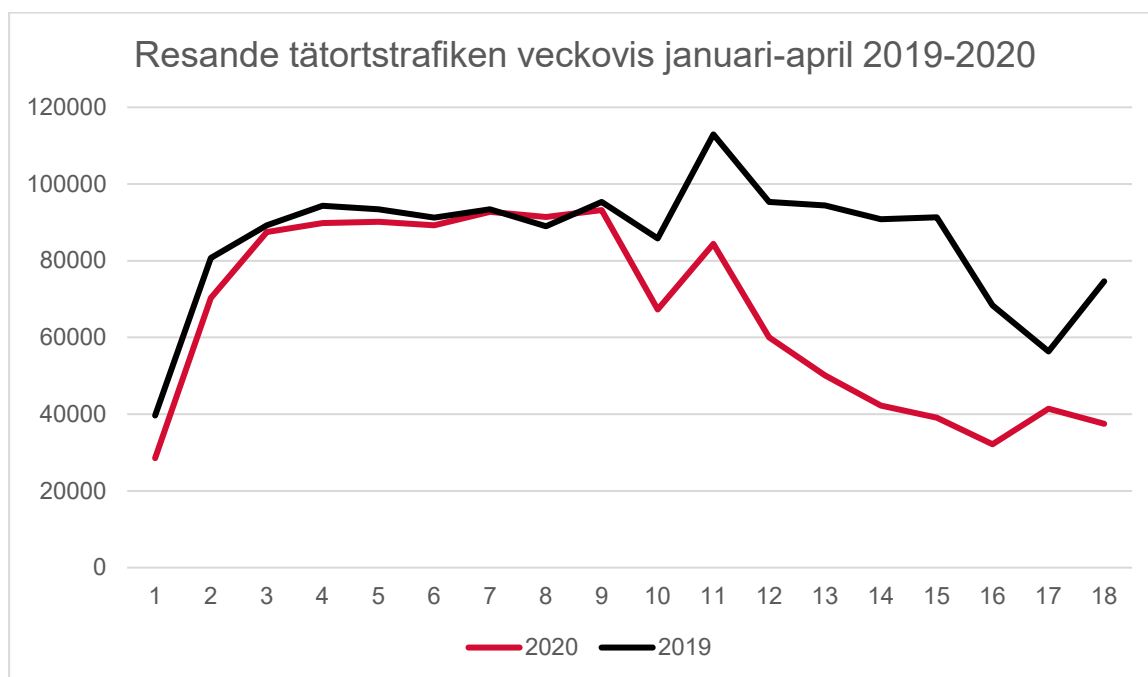
Resandestatistiken för Länstrafiken inklusive resor på Norrtåg under perioden januari-april 2020 exklusive resor i tätortstrafiken visar på ca 757 000 registrerade resor, vilket är 177 000 färre resor än samma period föregående år. Årets två första månader hade i princip ett bibehållet resande. I nedanstående graf presenteras resandet veckovis perioden januari-april 2019-2020.



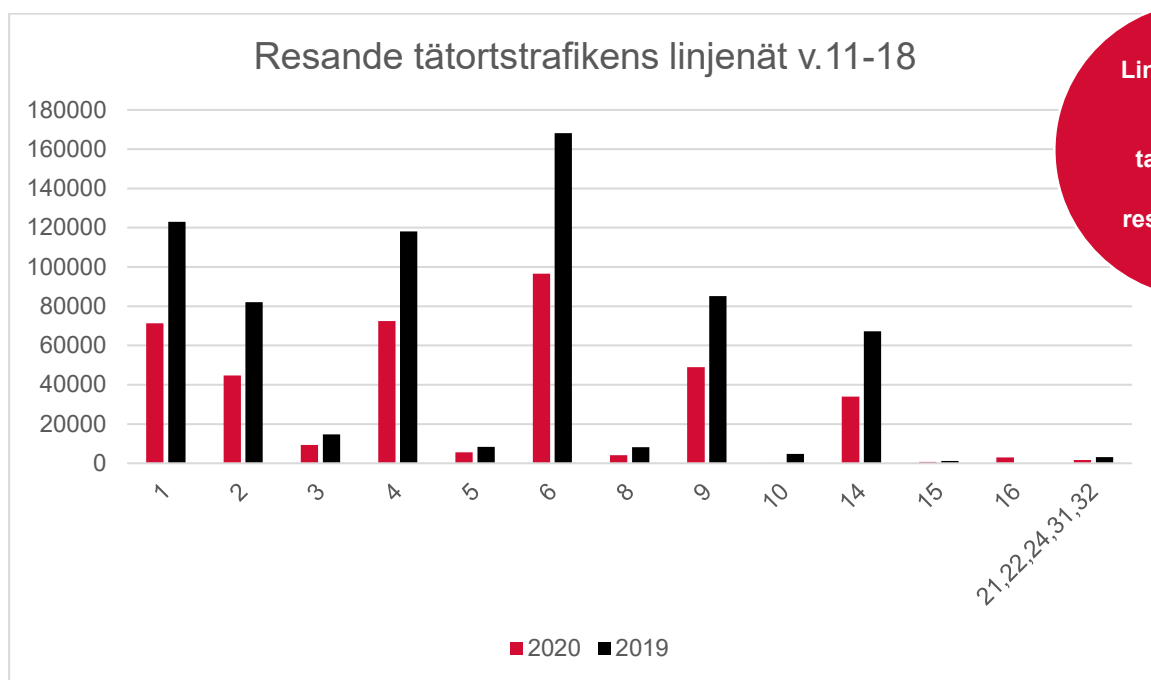
Tätortstrafik

I tätortstrafiken gjordes ca 1 186 000 registrerade resor under perioden januari-april 2020, vilket är ca 306 000 färre resor än motsvarande period föregående år. I antalet resor med tätortstrafiken ingår ca 250 000 resor med Länstrafikens färdbevis, s.k. övergångar, där Ungdomskort, Årskort Senior och periodkorten står för den största andelen.

Som nedanstående graf visar var resandet de två första månaderna av året i princip i nivå med motsvarande period föregående år.



Elbuslinje 6 har under perioden tappat 35% av resandeantalet



Linje 1, 4 och 6 har under perioden tappat i snitt 59% av resandeantalet

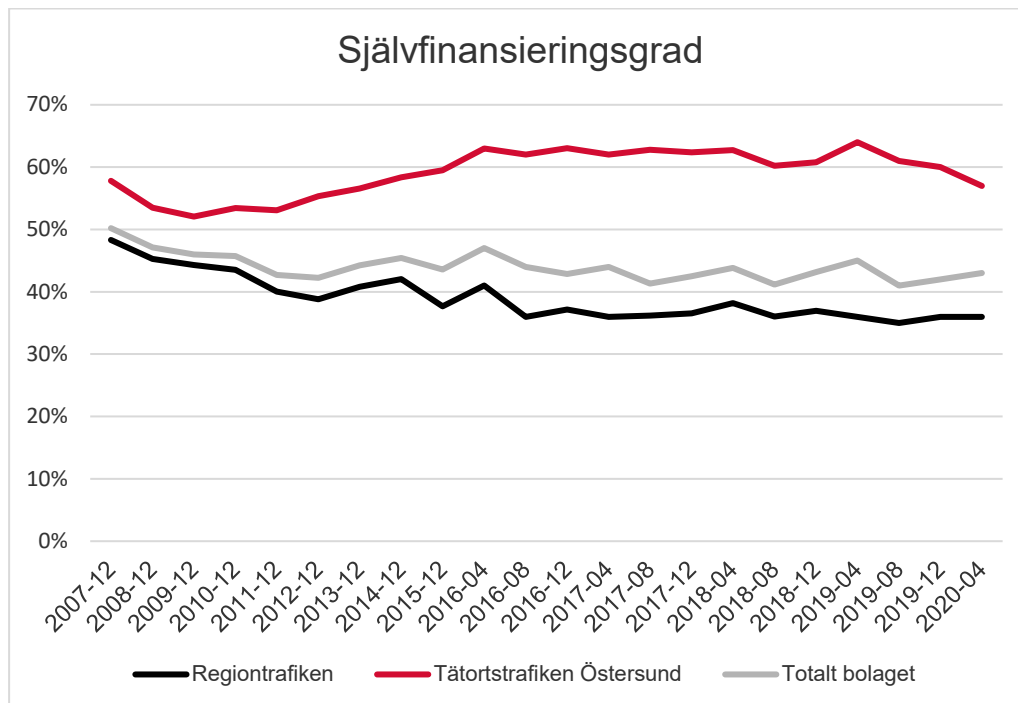
Norrtåg

Det totala resandet med Länstrafikens färdbevis i Norrtågstrafiken uppgår till ca 35 000 resor, där 15 000 resor är på Länstrafikens färdbevis och 20 000 resor är Ungdomskort. Resandet med Länstrafikens färdbevis i Norrtågstrafiken, har i förhållande till motsvarande period ifjol, minskat med ca 15 000 resor, 10 000 resor med Ungdomskort och 5000 pendlarkortsresor. För tågsträckan Sundsvall-Storlien presenterar Norrtåg i sin kvalitetsrapport kvartal 1 ett ökat resandet om 8% för de två första månaderna av 2020.

Ekonomi

Ekonomiskt resultat för perioden 2001-2004

Det ackumulerade resultatet per april 2020 visar ett underskott på 280 tkr, jämfört med budgeten som visar på ett nollresultat. Självfinansieringsgraden uppgår för perioden till 37%.



Intäkterna är totalt 8,3 Mkr lägre än budgeterat och fördelat på intäkts typer enligt tabellen. Den stora intäktsminskningen går att härleda till coronavirusutbrottet som nådde Jämtlands län i början av mars och det föreläggande om arbetsmiljöåtgärd från Arbetsmiljöverket vilket bland annat innebar att ingen linjetrafik fick framföras om inte bussens framdörr hölls stängd för på- och avstigning samt att ett område runt chauffören skulle vara avstängt för passage. Konsekvensen av beslutet är att ingen försäljning får förekomma ombord på fordonet och resenärer uppmanas till förköpta resor.

2020-03-31 beslutade ägarna att det årliga bidraget till Länstrafiken höjs med 6 Mkr med anledning av coronavirusutbrottet, intäkten är periodiserad på april-juni.

Intäkts typer	Differens mot budget
	2001-2004
Konsumentintäkter Regiontrafiken	-3,0 Mkr
Konsumentintäkter Tätortstrafiken	-3,6 Mkr
Ungdoms- och elevkortsintäkter	0
Särskild kollektivtrafik	-3,7 Mkr
Ägarbidrag	+2,0 Mkr
Totalt	-8,3 Mkr

Den särskilda kollektivtrafiken finansieras av kommunala medel och motsvarande differens mot budget återfinns även i minskande persontrafikkostnader. Tätortstrafiken har en differens mot budget som uppgår till 3,7 Mkr och motsvarande differens återfinns även här i persontrafikkostnader.

Persontrafikkostnader är 7,5 Mkr lägre än budgeterat och fördelat på kostnadstyper enligt tabellen.

Kostnadstyper	Differens mot budget
	2001-2004
Trafikkostnad Regiontrafiken	
- Linjetrafik	0,5 Mkr
- Anropsstyrd trafik	0 Mkr
- Tågersättning	- 0,5 Mkr
- Indexering	0 Mkr
- Förstärkning	0,4 Mkr
Trafikkostnad tätortstrafiken	
- Linjetrafik	3,4 Mkr
- Indexering	0 Mkr
Särskild kollektivtrafik	3,7 Mkr
Totalt	7,5 Mkr

För både särskild kollektivtrafik och tätortstrafiken återfinns differenser mot budget för trafikostnader med samma belopp som under intäkter.

För regiontrafiken beror differensen som överstiger budget på att Länstrafiken fått kännedom om att statistiken som ligger till grund för tågersättningen till Norrtåg har varit felaktig, utredning pågår, men en skuld är uppbokad på 0,5 Mkr. De delar inom verksamheten som har lägre kostnader än budget är framförallt minskade incitamentskostnader för Åre-avtalet, samt att förstärkningskostnaderna för Regionbussavtalet är lägre än budgeterat.

Trafikomkostnaderna ligger 0,5 Mkr under budget och som framförallt kan förklaras av att marknadsaktiviteter och biljettkontroller inte genomförts.

Personalkostnaderna utfall är enligt budget. Med anledning av att det finns vakanta tjänster i bolaget skulle personalkostnaderna ha ett överskott gentemot budget, det vägs upp av kostnader för retroaktiva pensionspremier från KPA.

Avskrivningarnas utfall är enligt budget.

Årsprognos

Årsprognosen för bolaget visar ett underskott på 0,6 Mkr. Underskottet baseras på att bolaget inte har någon verksamhet från juli – december.

Intäkterna för konsumentresor inom regiontrafiken kommer att fortsätta ligga på en låg nivå i och med de restriktioner som finns för coronavirusutbrottet. Prognosen bygger på bedömningen att intäktsminskningen för regiontrafiken kommer att vara ca 5 Mkr för perioden maj-juni, vilket till stor del vägs upp med det utökade ägarbidraget på 4 Mkr (avser maj-juni), som beslutades i mars 2020.

Prognosen för persontrafikkostnaderna ligger något lägre än budget. Framförallt kommer incitamentsersättning och kostnader för förstärkning ligga lägre än budgeterat. Totalt prognostiseras 0,7 Mkr lägre kostnader för perioden maj-juni.

I prognosen har det inte tagits hänsyn till statliga stöd, förhandlingar om intäktsbortfall med entreprenörer eller att ytterligare förstärkningstrafik ska sättas in för att undvika trängsel.

Resultaträkning 2001-2004

	Utfall 2001-2004	Budget 2001-2004	Skillnad utfall -Budget
INTÄKTER			
Intäkter regiontrafik - konsument	9 335 861	12 535 833	-3 199 972
Intäkter regiontrafik - Ungdomskort	20 753 044	20 728 000	25 044
Intäkter regiontrafik - Övrigt	115 446		115 446
Intäkter tätortstrafik	13 321 025	16 982 116	-3 661 141
Intäkter skoltrafik	25 229 261	23 800 000	1 429 261
Intäkter Färdtjänst - SÄK	18 673 641	23 823 018	-5 149 377
Summa persontrafikintäkter	87 428 278	97 869 017	-10 440 740
Vidarefakturerade intäkter	165 196		165 196
Bidrag Inlandstrafiken	3 048 040	3 048 040	
Övriga bidrag	516 864	516 860	4
Ägarbidrag	67 518 827	65 518 827	2 000 000
Summa intäkter	158 677 204	166 952 744	-8 275 540
KOSTNADER			
Trafikkostnader			
- Regiontrafiken	-78 565 481	-78 633 391	67 910
- Regiontrafiken, indexering	-1 397 385	-1 369 121	-28 265
- Regiontrafiken, förstärkning	-3 239 471	-3 600 000	360 529
- Tätortstrafiken	-23 403 428	-26 810 831	3 407 403
- Tätortstrafiken, indexering	-1 101 523	-1 113 571	12 048
Övriga trafikkostnader			
Kostnader skoltrafik	-25 252 292	-23 800 000	-1 452 292
Kostnader Färdtjänst SÄK	-17 173 435	-22 440 648	5 267 214
Vidarefakturerade kostnader	-165 196		-165 196
Summa persontrafikkostnader	-150 298 211	-157 767 562	7 469 351
Trafikomkostnader och övriga			
- Regiontrafiken	-4 589 788	-5 137 573	547 785
- Tätortstrafiken	-38 961	-20 000	-18 961
- SÄK	-495 156	-519 994	24 838
Summa trafikomkostnader	-5 123 906	-5 677 567	553 662
Personalkostnader	-2 468 131	-2 307 343	-160 788
Personalkostnader SÄK	-726 423	-862 375	135 952
Summa personalkostnader	-3 194 554	-3 169 718	-24 836
Avskrivningar	-292 287	-292 287	0
Avskrivningar tätortstrafiken	-45 613	-45 613	0
Summa avskrivningar	-337 900	-337 900	-0,02
Summa kostnader	-158 954 571	-166 952 744	7 998 177
Finansnetto	-416		-416
RESULTAT	-277 783		-277 783