



**LÄNSTRAFIKEN I JÄMTLANDS LÄN AB**  
**GRANSKNINGSPROMEMORIA 2019**

## *Innehållsförteckning*

1	INLEDNING/BAKGRUND.....	3
1.1	SYFTE, REVISIONSFRÅGA OCH AVGRÄNSNING.....	3
1.2	REVISIONSKRITERIER .....	3
1.3	METOD.....	3
1.4	AVGRÄNSNING.....	4
2	GRANSKNINGENS RESULTAT .....	4
2.1	STYRNING, UPPFÖLJNING OCH KONTROLL .....	4
2.1.1	Organisation.....	4
2.1.2	Ekonomi.....	5
2.1.3	Verksamhet.....	5
2.1.4	Arbetet med riskanalys för intern kontroll.....	6
2.2	ÅRETS RESULTAT .....	6
2.2.1	Ekonomiska mål .....	6
2.2.2	Verksamhetsmål .....	6
2.2.3	Mätbara mål.....	7
2.3	BEDÖMNING .....	8
3	KVALITETSSÄKRING.....	9
4	ANSVARIGA FÖR GRANSKNINGENS GENOMFÖRANDE.....	9

## 1 INLEDNING/BAKGRUND

---

Länstrafiken i Jämtlands län AB ägs av Region Jämtland Härjedalen och styrs av Regionala utvecklingsnämnden som är Regional Kollektivtrafikmyndighet (RKM). Ändamålet med bolagets verksamhet är att bedriva kollektivtrafik, administration av kollektivtrafik och andra tjänster avseende kollektivtrafik.

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

### 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 skötts 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 bolagsstämman
- Bolagsordning
- Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020
- Uppdragsavtal regional kollektivtrafik
- Ägardirektiv

### 1.3 METOD

Bedömningen av vilka granskningsinsatser som anses nödvändiga att genomföra för att ge lekmannarevisorn tillräckligt underlag för att med rimlig säkerhet kunna lämna uttalanden i granskningsrapporten, har utgått från en risk- och väsentlighetsanalys. Vid analysen har hänsyn tagits till verksamhetsmässiga och ekonomiska risker samt information och erfarenhet från tidigare års granskningar och information om aktuellt verksamhetsår.

Den grundläggande granskningen har utförts i enlighet med Svenska Kommuner och Regioners skrift *God revisionssed i kommunal verksamhet 2018* och har omfattat dokumentstudier av protokoll och handlingar från bolagsstyrelsens och bolagsstämmans sammanträden, bolagets årsredovisning m.m. Information har även inhämtats genom kommunikation med bolagets tf VD tillika ekonomichef.

## 1.4 AVGRÄNSNING

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

## 2 GRANSKNINGENS RESULTAT

---

Den grundläggande granskningen syftar till att bedöma om bolaget under året 2019 har bedrivit sin verksamhet i enlighet med bolagsordning, uppdragsavtal, ägardirektiv, regionalt trafikförsörjningsprogram, beslut i bolagsstämma 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.

### Definitioner

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.

Att verksamheten sköts på ett ekonomiskt tillfredsställande sätt avser om verksamhetens resultat och resurser står i ett rimligt och tillfredsställande förhållande till varandra. Det handlar om god ekonomisk hushållning utifrån verksamhetens kvalitet och mål.

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

### 2.1 STYRNING, UPPFÖLJNING OCH KONTROLL

Styrelsen har under 2019 haft 14 sammanträden varav ett konstituerande och 4 extra. Styrelsen har varit beslutsför vid samtliga av dessa möten.<sup>1</sup>

Styrelsen har fastställt arbetsordning, firmateckning, attestnivåplan, internkontrollplan och antagit regler för arvode och representation samt beslutat om firmatecknare. Utvärdering av VD och styrelse har skjutits fram till mars 2020.

Vid årets senare möten saknas VD-rapport och i vissa fall även verksamhetsrapporten i de utskickade handlingarna.

#### 2.1.1 Organisation

Under verksamhetsåret har styrelsens ordförande bytts två gånger. I och med att VD slutade i september 2019 tillträdde bolagets ekonomichef som tf VD.

I november 2019 beslutade regionfullmäktige att bolaget ska överföras till förvaltning från och med den 1 juli 2020. Organisatoriskt kommer verksamheten bedrivas inom den regionala utvecklingsnämnden där ett utskott för kollektivfrågor kommer att inrättas bestående av fem ledamöter och fem ersättare.

---

<sup>1</sup> Paragraferna §§100–105 saknas i protokollen. Ett möte som var planerat att genomföras i augusti ställdes in, vilket kan vara orsaken till detta.

### 2.1.2 Ekonomi

Styrelsen har löpande hållit sig informerade om bolagets ekonomiska ställning och fattat beslut om besparingsåtgärder. Vid sammanträdet i maj rapporterades att årets budgetram kommit från ägaren och bolagets budget reviderades. Vid samma möte presenterades delårsrapporten per april vilken pekade på en årsprognos på -2,5 mkr vilket tillsammans med föregående års underskott skulle innebära att hälften av aktiekapitalet är förbrukat.

I och med detta fördes diskussion om att begära kapitaltäckningsgaranti från ägaren, men beslut fattades om att avvakta till nästkommande styrelsemöte. I maj 2019 beslutades om begäran och "garantin" undertecknades i november 2019. Kapitaltäckningsgarantin uppgår till 8 mkr och gäller som längst till den 31 december 2020.

Styrelsen har under året fattat beslut om att uppdra till VD och ekonomichef att föra diskussion med ägaren om den ekonomiska situationen. Tre ägarråd har hållits under året där både politiker och tjänstemän har medverkat från bolaget och nämnd/förvaltning.

Ägaren har även informerats om ekonomi och mål m.m. i samband med regionstyrelsens uppsiktsplikt i september 2019. I samband med uppsiktsplikten har besparingsåtgärder redogjorts för regionstyrelsen. På begäran har bolaget kompletterat besparingsförslag med en dokumenterad konsekvensbeskrivning.

### 2.1.3 Verksamhet

Som en del för att arbeta för minskad klimatpåverkan har bolaget vid upphandling av regiontrafiken krav på att fordonen ska drivas med fossilfritt och förnyelsebart bränsle och i tätortstrafiken har antalet elbussar under året utökats från tre till sex. Det kollektiva resandet är sammantaget högre än någonsin, i årsredovisningen uppges att resandet med tätortstrafiken uppgår till nästan 4 miljoner resor per år och det totala resandet jämfört med 2018 ökat med 25 000 resor<sup>2</sup>.

Resandet utanför tätorten har dock minskat jämfört med 2018 och styrelsen har gett tf VD i uppdrag att analysera orsaken till detta vilket har återredovisats i årsredovisningen. Minskningen har en spridning över hela linjenätet och kan till viss del härledas till problem med biljettmaskiner och ökade tågresor. En förändring av avgångstider med syfte att anpassas till pendlare vid Östersunds sjukhus för att öka resandet visade sig ge motsatt effekt.

Av VDs rapporteringar till styrelsen framgår att arbetssituationen inom bolaget har varit ansträngd och att det saknats resurser för att klara av situationen på ett tillfredställande sätt. Orsakerna uppges bl.a. vara medverkan i olika projekt, uppstart av ny regiontrafikentreprenör och extraarbete med skolskjutsprogram som visade sig inte uppnå förväntningarna.

Ett flertal upphandlingar för både busstrafik, skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor har varit i slutfasen under året. När det gäller samhällsbetalda resor har tilldelningsbeslut överprövats och upphandling avbrutits vilket inneburit merarbete.

Avseende uppföljning av avtal rapporteras att en investering för förbättrad kontroll har skjutits på framtiden på grund av den ansträngda ekonomin. Det avser ett inköp av en modul till den befintliga fordonsdatabasen som skulle förenkla möjligheten att följa upp avtal.

---

<sup>2</sup> Tätortstrafiken i Östersund, Länstrafiken och Norrtåg

Bolaget har en värdegrund där personalens åtaganden för bemötande, ansvar, attityd och öppenhet framgår.

#### **2.1.4 Arbetet med riskanalys för intern kontroll**

Internkontrollprocessen beskrivs av bolagets ägare kortfattat att bestå av; identifiera risker, värdera risker, besluta om åtgärd och upprätta internkontrollplan med de risker och kontrollåtgärder som beslutats<sup>3</sup>.

Vid tidigare granskningar har styrelsen rekommenderats att se över strukturen för arbetet med den interna kontrollen. I samband med att riskanalysen föredrogs vid styrelsens möte i mars 2019 uttryckte styrelsen en önskan om en fortsatt utveckling av riskanalysen och att analysen fortlöpande redovisas till styrelsen. Någon fortsatt redovisning kring detta har inte återredovisats i protokollen.

## **2.2 ÅRETS RESULTAT**

### **2.2.1 Ekonomiska mål**

Av bolagets ägardirektiv framgår att:

- Det ekonomiska målet är att behålla aktiekapitalet intakt.
- Bolaget ska bedrivas med god ekonomisk hushållning och ökad självfinansieringsgrad.

De ekonomiska målen om god ekonomisk hushållning och ökad självfinansieringsgrad har inte uppfyllts verksamhetsåret 2019. Bolaget redovisar 2019 ett underskott på -94 299 jämfört med föregående år då underskottet uppgick till -1 049 992 kr. Det ackumulerade underskottet uppgår i och med det till -3 390 912 kr. En kapitaltäckningsgaranti har tecknats vilken uppgår till 8 000 000 kr, detsamma som aktiekapitalet, för att undvika en situation med att behöva upprätta kontrollbalansräkning.

Självfinansieringsgraden uppgår till 36% och har därmed försämrats med 1% från föregående år. I beräkningen ingår inte intäkter och kostnader för den särskilda trafiken.

### **2.2.2 Verksamhetsmål**

I bolagets ägardirektiv och uppdragsavtal mellan ägare och bolag hänvisas verksamhetskrav och mål till Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet innehåller mål som ska svara mot riksdagens transportpolitiska mål, mål från den Regionala utvecklingsstrategin (RUS) och sju mätbara mål.

Det övergripande målet för kollektivtrafiken är att svara mot riksdagens transportpolitiska mål, funktionsmål och hänsynsmål:

- att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.
- att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft för hela landet.
- att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.
- transportsystemet ska vara jämställt.

<sup>3</sup> Reglemente för intern kontroll och styrning RS/598/2018

Målbilden utifrån den Regionala Utvecklingsstrategin (RUS) är att:

- förbättrade kommunikationer överbryggar de långa avstånden.
- en god service kan erbjudas alla invånare.

Kollektivtrafiken är ett medel för att nå de övergripande samhällsmålen för länet.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet reviderades under slutet av 2018<sup>4</sup>. Enligt beslutet skulle målet om självfinansieringsgrad utgå för att istället skrivas in i ägardirektivet. Ett förslag från utskottet för infrastruktur var att revidera ägardirektivet i anslutning till frågan om Länstrafiken ska bedrivas som bolag eller förvaltning<sup>5</sup>. Eftersom beslutet föll på det senaste alternativet blev revidering inte aktuell. I programmet finns målet självfinansieringsgrad kvar, men med målvärde att graden ska öka jämfört med tidigare då målet var satt till 47%.

### 2.2.3 Mätbara mål

De mätbara målen delas in i tre områden:

- En ekonomisk hållbar utveckling – trafikutbudet erbjuder goda förbindelser inom länet och över länsgräns och för arbetspendling inom arbetsmarknadsregionerna.
- En socialt hållbar utveckling – resmöjligheter som skapar valfrihet och är säkra, trygga och tillgängliga.
- En miljömässigt hållbar utveckling – trafiken skall ge en begränsad påverkan på miljön.

Mätningen av antal resor uppges av tf VD vara svårt att kvalitetssäkra på grund av problem med uppkopplingen till biljettmaskinerna. Ett samarbete pågår med norrlandslänet för att utveckla ett gemensamt biljett- och betalsystem.

När det gäller målen där kundundersökningar ligger till grund för utfallet poängteras i årsredovisningen att resultatet baseras på ett lågt antal respondenter.

Mål i Regionalt Trafikförsörjnings Program (RTP)		Kommentar
Resetidskvoten tåg-bil ska högst uppgå till 0,8 (2019)		Mål ej uppfyllt. Utfall 0,84-0,95 på utvalda sträckor. Kan ej påverkas av bolaget då målet avser tågtrafik.
Antal resor med Länstrafikens och tätortstrafikens färdbevis ska öka med 1% resp 2% per år		Länstrafiken 2019: 2 479 000
Mål 2019: LTR 2 633 000, Tätort 3 970 000		Tätortstrafiken 2019: 3 999 000 Målet nås för tätortstrafiken, men inte för Länstrafiken.
Resalternativ efter kundbehov. Andelen nöjda ska öka.		Länstrafiken 2019: 29% 2018: 28%
Mål 2020: LTR 36,5%, Tätort 58,5%		Tätortstrafiken 2019: 46% 2018: 49% Målet nås för Länstrafiken, men inte för tätortstrafiken.

<sup>4</sup> Regionfullmäktige 2018-12-11 §181

<sup>5</sup> Protokoll Utskottet för infrastruktur 2018-10-26 §41

Tillgänglighet för rörelsehindrade i den allmänna kollektivtrafiken. Antal fordon med låggolv eller hiss ska öka.		100% av tågtrafiken, interregional trafik och tätortstrafiken har låggolv eller hiss. 49% av stomlinjetrafiken har låggolv eller hiss. Värdet är oförändrat. Ny avtalsperiod dec 2019 ger 60% för stomlinjetrafik.
Nöjdheten med färdtjänstresa ska uppgå till minst 95%.		Utfall 2019: 97%
Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka. Mål 2020: LTR 13,5% Tätort 30,5%		Länstrafiken 2019: 10% 2018: 11% Tätortstrafiken 2019: 19% 2018: 17% Har ökat för tätortstrafiken, dock långt från 2020:s mål.
Nettoutsläpp CO2 ska minska. Mål 2020: 0,25 per kg/km		Värdet för 2019 finns ej att tillgå förrän i mars 2020.

Av de sju målen är två uppfyllda och tre delvis uppfyllda. Målet för resetidskvot nås ej och är inte heller påverkbart av bolaget då det avser tågtrafik som bedrivs av ett annat bolag på beställning av regionen. Målet för nettoutsläpp har utifrån entreprenörernas rapportering inte hunnit sammanställts.

### 2.3 BEDÖMNING

#### ***Har bolagets verksamhet skötts på ett ändamålsenligt sätt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt?***

Utifrån den grundläggande granskning som genomförts är bedömningen att bolaget i huvudsak har bedrivit sin verksamhet i enlighet med bolagsordning, uppdragsavtal och beslut i bolagsstämma.

Målen i trafikförsörjningsprogrammet är till viss del uppfyllda. Det finns därmed anledning att bolaget utveckla metoder för att samla in och kvalitetssäkra den statistik som efterfrågas i trafikförsörjningsprogrammet.

Bolaget uppfyller inte ägarens krav om en god ekonomisk hushållning och har inte ökat sin självfinansieringsgrad. Besparingsåtgärder har vidtagits och den negativa prognosen vid delårsrapporten per april på - 2,5 mkr har vid årets slut begränsats till - 94 tkr.

#### ***Har bolagets interna kontroll varit tillfredställande?***

Styrelsen har hållit sig informerad om bolagets verksamhet genom den löpande rapportering som erhållits om bolagets ekonomiska ställning och andra väsentliga händelser.

Vår bedömning är att arbetet med riskanalyser och den interna kontrollen är något som kan och bör vidareutvecklas. Vi har noterat att ärendet lyfts, men att vidare uppföljning hittills har uteblivit.



### 3 KVALITETSSÄKRING

---

Bolagets tf VD har faktagranskat lämnade uppgifter som finns med i rapporten.

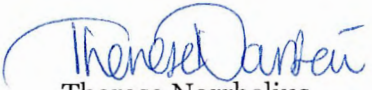
Ansvarig för kvalitetssäkring har det övergripande ansvaret för att kontrollera om granskningen har en tillräcklig yrkesmässig och metodisk kvalitet samt att det finns en överensstämmelse mellan revisionsfrågorna/kontrollmålen, metoder, fakta, slutsatser/bedömningar och framförda förslag.

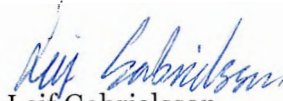
### 4 ANSVARIGA FÖR GRANSKNINGENS GENOMFÖRANDE

---

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

Östersund den 2020-02-20

  
Therese Norrbelius  
Certifierad kommunal revisor  
Sakkunnigt biträde

  
Leif Gabrielsson  
Revisionsdirektör  
Kvalitetssäkring