

Årsredovisning för  
**LÄNSTRAFIKEN I JÄMTLANDS LÄN AB**

räkenskapsåret 2017-01-01–2017-12-31

Organisationsnummer: 556437-0194



## Innehållsförteckning

VD har ordet .....	3
Verksamhet .....	4
Vision och affärsidé .....	4
Vision .....	4
Affärsidé .....	4
Marknadsaktiviteter .....	4
Bussgods .....	5
Särskild kollektivtrafik .....	5
Verksamheten under året .....	5
Länstrafikens uppdrag .....	6
Uppdragsgivare .....	6
Organisation .....	6
Resandet .....	6
Trafikutbud .....	7
Mål och målluppfyllelse .....	8
Självfinansieringsgrad .....	8
Kvalitet inom Regionaltrafiken .....	8
Resalternativ .....	9
Marknadsandel .....	9
Resande .....	9
Restidskvot tåg-bil .....	9
Nöjdhet med färdtjänstresa .....	10
Minskade nettoutsläpp av CO <sub>2</sub> .....	10
Tillgängligheten ska öka .....	10
Förvaltningsberättelse 2017 .....	11
Väsentliga händelser .....	11
Personal .....	12
Styrelse och VD .....	12
Ägardirektiv och kapitaltäckningsgaranti .....	12
Ekonomi .....	12
Framtida utveckling .....	14
Verksamhet inom forskning och utveckling .....	14
Flerårsjämförelse .....	14
Förslag till resultatdisposition .....	14
Resultaträkning .....	15
Balansräkning .....	16
Rapport förändring eget kapital .....	18
Kassaflödesanalys .....	19
Noter .....	20

## VD har ordet

Intensivt och händelserikt summerar väl det gångna året och 2017 har haft ett tydligt fokus på ekonomi.

Det har ställt stora krav på bolagets medarbetare och tack vare deras ansvarstagande och positiva inställning har vi lyckats väl.

I huvudsak är det fyra saker som påverkat det ekonomiska resultatet negativt. Felaktigheter i fördelningen mellan norrlandslänen, ökade indexkostnader kopplat till höjda drivmedelspriser samt Bussgods underskott och avvecklingsbeslut.

Detta kopplat till det nya ägardirektivet som innebär att bolaget skall balansera sitt årsresultat har ställt krav på översyn av verksamheten för att på sikt förbättra ekonomin.

Förslag på ett antal kostnadsreduceringar har tagits fram, en del har verkställts och andra utreds fortfarande.

För att skapa en förståelse för bolaget situation och se över andra möjligheter till kostnadsreduceringar har en mängd möten skett med såväl ägare som kommuner.

Året har också innehållit en annan sak som har stor påverkan på ekonomin nämligen upphandlingen av Buss2018 omfattande regionbusstrafiken i sex av länets kommuner. Glädjande var det stora intresset som fanns och att vi därmed erhöll marknadsmässigt attraktiva anbud.

Tyvärr kunde inte ett avtal med det tilldelade trafikföretaget skrivas innan årsskiftet då två företag begärt överprövning.

Osäkerheten kring Bussgods vara eller inte vara blev en utmaning för alla inblandade och ett tag även en osäkerhetsfaktor i upphandlingen av Buss2018. Oavsett vad man anser om beslutet att avveckla Bussgods så har vi nu ett beslut att arbeta efter men avvecklingskostnaderna belastar bolaget hårt under ett redan ansträngt år.

Det positiva med detta händelserika år är att vi märker att intresset för kollektivtrafikfrågorna hos många har ökat, vilket bådär gott inför framtiden.

Nu är det dags att jobba framåt, vad vill vi med kollektivtrafiken i länet och hur skapar vi ett bolag med stabil ekonomi.

*Per-David Wennberg, VD*

## Verksamhet

Länstrafiken bedriver allmän kollektivtrafik med buss och bil 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 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 flexiblare och innovativa avtal med operatörerna.

## Marknadsaktiviteter

I marknadsplanen för 2017 valde bolaget att fokusera på att lyfta fram fördelarna med att resa kollektivt i perspektiven miljö, ekonomi och tid för annat. Marknadsföringsinsatserna i de fyra kampanjerna genomfördes i de prioriterade geografiska områdena Brunflo, Ås, Krokom, Orrviken och Lit och budskapen var riktade till åldersgrupperna 20-30 år samt över 45 år. Marknadsområde och målgrupp valdes utifrån i vilka geografiska områden och i vilka åldersgrupper bolaget har störst potential att ta marknadsandelar.

Exempelannonser:



Bolagets webbsida, LTR.se har haft 245 000 besökare under 2017 vilket är något färre besökare (ca 8000st) än 2016. Däremot syns en ökad användning av bolagets app som under 2017 hade 26% fler aktiva användare än 2016. Appen användes som mest under december månad då över 19 500 var aktiva i jämförelse med december 2016 då drygt 14 200 använde appen. LTR.se och appen vidareutvecklades under året och en funktion om att visa aktuella trafikstörningar lanserades.

## **Bussgods**

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

Det under 2017 uppstartade projektet med syfte att de fyra nordligaste länen skulle bilda Bussgods i Norr AB fortlöpte fram till det att ägarna i juni stoppa processen då man ansåg att det fanns osäkerhet i det ekonomiska kalkylerna.

Den 7 nov beslöt ägarna att ge bolaget i uppdrag att avveckla verksamheten vilket påbörjades omgående.

Huvuddelen av Bussgodsverksamheten kommer att vara avvecklad under 2018.

## **Särskild kollektivtrafik**

### **Verksamheten under året**

Länstrafiken har under 2017 skött uppdraget avseende den särskilda kollektivtrafiken för sex av länets åtta kommuner samt för Region Jämtland Härjedalen.

Myndighetsutövningen får anses ha fungerat väl. Handläggningstiden har under året till huvuddel legat mellan 1–3 veckor, vilket står sig bra vid en nationell jämförelse.

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

Andelen färdtjänstillstånd i de 6 ingående kommunerna var vid årsskiftet 1167 st. Andelen tillstånd har minskat med 59 % 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 2017 var 26,36 %, i pengar 19,7 miljoner kr.

Ett instrument för att mäta nöjdheten hos resenärerna är svensk kollektivtrafiks kvalitetsbarometer<sup>1</sup>. Vi jämförs med resten av riket och har haft topplaceringar (1–3) sedan starten 2008. 2017 var det 96 % av resenärerna som gav bästa betyg<sup>2</sup> (riksgenomsnitt 90 %)

Under året har det hållits 4 st. Samrådsmöten. Samrådsgruppen är central och möjliggör för varje part att nå insyn/inflytande på verksamheten.

Avseende ekonomin kan sägas att verksamheten uppvisade ett positivt resultat om 4 442 748: - gentemot budgeterade kostnader som totalt var beräknade till 65 741 000 kr. Alla parter i samarbetsavtalet hade en lägre kostnad 2017 än 2016.

<sup>1</sup> Barometer för anropsstyrd kollektivtrafik ANBARO (sjukresor samt färdtjänst)

<sup>2</sup> På frågan- Totalt sett, vilket betyg vill du ge hela resan, d.v.s. om du tänker på både beställningen och resan sammantaget.

### Länstrafikens uppdrag<sup>3</sup>

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 Jämtland Härjedalen 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 myndighetsutövningen<sup>4</sup>,

Länstrafiken sköter utredningsarbetet och myndigheten fattar de formella besluten.

### Uppdragsgivare

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

### Organisation

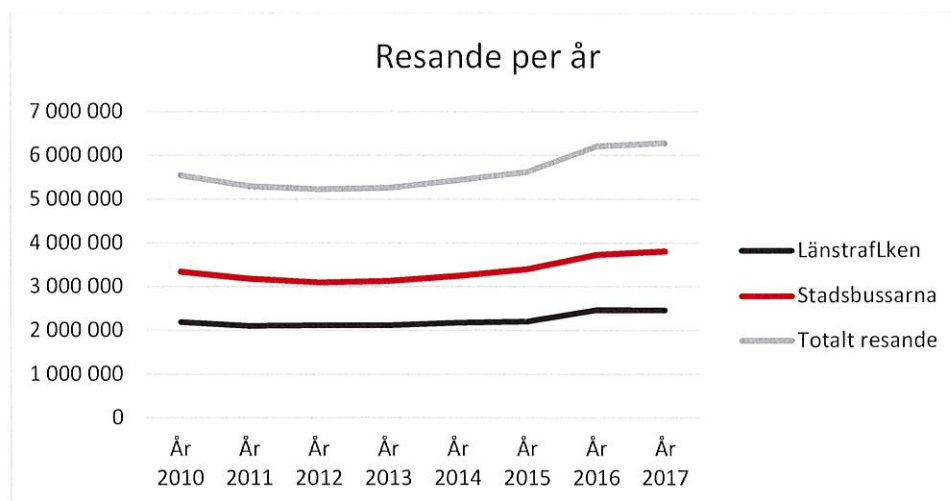
Avdelningen för särskild kollektivtrafik består av Chef samt tre stycken handläggare.

Beställningscentral<sup>5</sup> och transportörer<sup>6</sup> är upphandlade i konkurrens.

### Resandet

Resandet med kollektivtrafiken under 2017 exklusive tätortstrafiken uppgår till 2 461 000 registrerade resor, vilket är 4 000 färre resor än 2016.

I tätortstrafiken gjordes ca 3 820 000 registrerade resor 2017, vilket är ca 80 000 fler resor än föregående år. I antalet resor med Stadsbussarna ingår ca 900 000 resor med Länstrafikens färdbevis, s.k. övergångar, där ungdomskort, seniorkorten och periodkorten står för den största andelen.



<sup>3</sup> Kollektivtrafikmyndigheten (Regionförbundet i Jämtlands län) är egentlig avtalspart, men formuleringen i uppdragsavtalet är följande: *Kollektivtrafikmyndigheten eller den de utser...*

<sup>4</sup> Uppdragsavtal om samordning av samhällsbetalda resor i Jämtlands län

<sup>5</sup> BC Jämtland AB: avtalet löper till 2020-09-30

<sup>6</sup> Taxiservice i Bergs kommun AB, Norra Jämtlands taxi AB, Taxi glesbygd AB, Taxi Östersund AB, V.A Trafikentreprenader AB, Taxi Ragunda AB, Taxi Väst Jämtland AB, Centrala Buss AB. Avtal tom 2020-06-13.

## Trafikutbud

För tidtabellperioden 2017 gjordes ett tidtabellskifte i december 2016. Tabellen gällde för perioden 12 december 2016 till 9 december 2017

Till tidtabellskiftet december 2016 och under trafikåret 2017 har förändringar, utöver smärre justeringar av tider och sträckningar, gjorts enligt följande.

### Lokal trafik – Berg

- Ny tur Rätan-Åsarna 9 jan – 9 juni för anslutning till Inlandsbanan.

### Lokal trafik – Bräcke

- I stort oförändrad trafik.

### Lokal trafik – Härjedalen

- I stort oförändrad trafik.

### Lokal trafik - Krokom

- I stort oförändrad trafik.

### Lokal trafik – Ragunda

- I stort oförändrad trafik.

### Lokal trafik – Strömsund

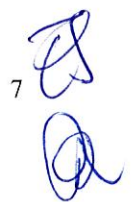
- I stort oförändrad trafik.

### Lokal trafik – Åre

- I stort oförändrad trafik.

### Lokal trafik – Östersund

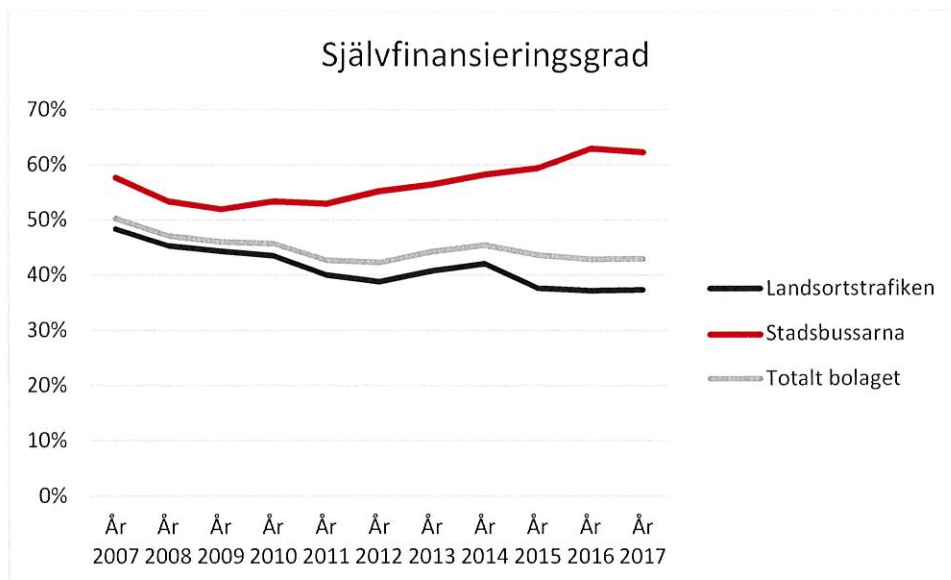
- Linje 2 börjar trafikera Solliden  
Från och med 10 december blir Solliden den nya ändhållplatsen för Linje 2 nordost om Centrum. Öster om Centrum kvarstår Dalripevägen i Odensala som ändhållplats.  
En annan förändring på linje 2 är att linjen upphör att trafikera Östersund Järnvägsstation. Stationen trafikeras istället av linje 6.  
Under kvällar och helger fortsätter Linje 2 till ICA Maxi, Arenaområdet och Sjukhuset
- Linje 6 trafikerar nya bostadsområden  
Linje 6 fortsätter att ha Torvalla Centrum som ändhållplats öster om Centrum. På vägen västerut trafikerar linje 6 Östersund Järnvägsstation och stannar därmed inte vid hållplatserna Torgbrinken och Stora Kyrkan efter den 10 december. Dessa hållplatser trafikeras istället av Linje 2.  
Väster om Centrum kommer linje 6 att köra som nuvarande linje 2, d v s via Sjukhuset och Lugnvik, till Sånghusvallen och Brittsbo.
- Nattbuss och Extra sön- & helgdagsturer  
Nattbuss 22 förlängs till Brittsbo. På söndagar kommer Linje 31 att köra till Brittsbo. Både Linje 31 och 32 får en tidigare morgontur via ICA Maxi.
- Hållplatsförändringar på Semsåvägen  
Hållplatserna Färgargränd, Kopparslagargränd och Pumpmakargränd slutar trafikeras.  
Hänvisning till Mjölnargränd, Semsåskolan och Lugnviks Centrum som trafikeras åt bägge håll.

7 

## 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 slutade på 36,5 %, utfall f.g. år var också 37 %, mål för 2017 var 46% och därmed inte uppfyllt.



### 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 2017-12	Utfall 2016-12
Den av kund** upplevda totalkvaliteten*	52 %	59 %
Den av allmänhet upplevda totalkvaliteten*	47 %	31 % (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.

\*\*\*= 2016 enligt ny mätmetod



**Resealternativ**

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

	<b>Mål 2017</b>	<b>Utfall 2017-12</b>	<b>Utfall 2016-12</b>
<b>Länstrafiken</b>	<b>22 %</b>	<b>35 %</b>	<b>17 % (22 %***)</b>
<b>Tätortstrafiken Östersund</b>	<b>46 %</b>	<b>57 %</b>	<b>43 % (40 %***)</b>

\* = 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.

\*\*\*= 2016 enligt 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.

	<b>Mål 2017</b>	<b>Utfall 2017-12</b>	<b>Utfall 2016-12</b>
<b>Länstrafiken</b>	<b>9 %</b>	<b>12 %</b>	<b>7 % (12 %*)</b>
<b>Tätortstrafiken Östersund</b>	<b>16 %</b>	<b>29 %</b>	<b>16 % (19 %*)</b>

\*= 2016 enligt ny mätmetod

**Resande**

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

	<b>Mål 2017</b>	<b>Utfall 2017-12</b>	<b>Utfall 2016-12</b>
<b>Länstrafiken</b>	<b>2 437 000</b>	<b>2 461 000</b>	<b>2 465 000</b>
<b>Tätortstrafiken Östersund</b>	<b>3 455 000</b>	<b>3 820 000</b>	<b>3 740 000</b>

**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.

9   


### 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 2017 blev 97 %.

	år 2014	år 2016	år 2018	år 2020
Uppföljning Jämtlands län*	94 %	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 nytillkommande grupper ställer allt högre krav.

### Minskade nettoutsläpp av CO<sub>2</sub>

I den allmänna kollektivtrafiken ska utsläppen minska. 2014 uppgick utsläppen av CO<sub>2</sub> 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.

	år 2014	år 2016	år 2018	år 2020
CO <sub>2</sub> 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 2017

### Väsentliga händelser

#### Upphandlingar

##### *Buss 2018*

Under året har arbetet med upphandlingen av Buss 2018 pågått, upphandlingen omfattar regiontrafik i sex av länets kommuner med trafikstart december 2018.

I början på året valde sex företag att prekvalificera sig och sedermera valde fem företag att lämna anbud.

Upphandlingen som har bedrivits via ett förhandlat förfarande har tagit stora resurser i anspråk där alla bolagets funktioner varit inblandade. Upphandlingsenheten hos Region Jämtland Härjedalen har hållit i arbetet tillsammans med en styrgrupp bestående av ett antal styrelseledamöter samt bolagets VD.

En utmaning har varit Bussgods framtid men ett besked erhöles under hösten vilket innebar att tidsplanen kunde hållas och den 7 december kunde Nettbuss AB tilldelas uppdraget.

Under avtalsspärren begärdes överprövning av två bolag samt att det ena bolaget även begärde överprövning av sekretessbeslut avseende anbudsmaterialet.

Förhoppningsvis avgörs överprövningarna under början på 2018 och trafikstart kan ske enligt tidsplanen.

##### *Inlandstrafiken 2019*

Vidare har arbete med upphandlingen av Inlandstrafiken påbörjats. Den omfattar linjerna 45/46 och 63 och sker i samverkan med Norr och Västerbotten. Planerad trafikstart är december 2019.

##### *Samhällsbetalda transporter*

Även arbete med den kommande upphandlingen av den s.k. Samhällsbetalda transporter omfattande sjukresor, färdtjänst, skolskjuts, anropsstyrtrafik, närtrafik, linjetrafik och smågods har påbörjats. Planerad trafikstart är halvårsskiftet 2020.

##### *Skolskjutsplanering*

För att bättre hantera skolskjutsplaneringen tillsammans med berörda kommuner har ett nytt planeringsprogram upphandlats. Ett införandeprojekt har startats och programmet skall vara i skarp drift till höstterminen 2018

#### **Elbussprojekt i Östersund samt linjenätsutredning**

Projektet med att trafikera en linje i staden med sex elbussar har under året varit intensivt. Enligt tidsplanen skulle en linjenätsförändring ske vid tidtabellsskiftet i december samtidigt som tre elbussar skulle sättas i trafik och det resterande tre skulle sättas i trafik under 2019. På grund av problem med leveranser och funktionalitet av bussarna kunde tidsplanen inte hållas. Vid tidtabellsskiftet genomfördes linjenätsförändringen men de tre elbussarna kommer att tas i trafik under kvartal 1 2018. Beslut om finansieringen har under året lösts.

#### **Bussgods i Norr**

Bussgodsverksamheten har fortsatt att gå med försluts under året. Under våren gjorde riktade försäljningsåtgärder men trots detta har antalet sändningar fortsatt att minska. Detta tillsammans med osäkerhet inför ekonomi hos det planerade bildandet av Bussgods i Norr gjorde att Region Jämtland Härjedalen valde att göra en förnyad utredning av Bussgodsframtid. Efter genomförd utredning beslöt Regionen att inte fullfölja bildande av Bussgods i Norr och gav bolaget i uppdrag att avveckla Bussgods i Jämtland/Härjedalen.

## **Personal**

Bolaget har under året rekryterat en IT-ansvarig samt ny ekonomichef.

## **Styrelse och VD**

Per-David Wennberg tillträdde 2017-01-01 som ny VD för bolaget. Under året har styrelsesuppleanten Lina Eklund avgått.

## **Ägardirektiv och kapitaltäckningsgaranti**

Från och med 2017 har bolaget fått nya ägardirektiv från ägaren. De ekonomiska målen är att aktiekapitalet ska behållas intakt, att bolaget ska drivas med god ekonomisk hushållning och att självfinansieringsgraden ska öka. En stor skillnad mot tidigare ägardirektiv är att bolagets årsresultat ska balanseras till skillnad mot det tidigare då det bokades upp en skuld eller fordran mot ägaren. För att inte försätta bolaget i en situation som skulle kräva åtgärder i kontrollbalansräkning tecknades under 2017 en kapitaltäckningsgaranti vilket innebär att en fordran kan bokas upp mot ägaren.

Genom kapitaltäckningsgarantin förbinder sig ägaren att ge tillskott så att bolagets egna kapital vid varje tillfälle uppgår till minst det registrerade aktiekapitalet, dock med ett högsta belopp om 8 Mkr. I den mån tillskott görs ska tillskottet vara "villkorat" på så sätt att återbetalning av tillskottet skal kunna ske ur disponibla vinstmedel i enlighet med reglerna i aktiebolagslagen. Garantin gäller till och med årsstämman för räkenskapsåret 2017, dock längst till och med den 31 december 2018.

## **Ekonomi**

Trafikkostnaderna utgörs till största delen av avtalade ersättningar till entreprenörer som löper över långa tidsperioder. I avtalen ingår det index som ska justeras under löptiden, som t.ex. KPI (Konsumentprisindex), AKI (Arbetskraftsindex) och PPI (Prisindex för dieselolja); ITPI (Index för inhemsk tillgång) samt Stibor 3 månader. Under 2017 har indexkostnaderna överstigit det budgeterade värdet med 5 Mkr. Totalt sett har trafikkostnaderna varit högre än budget med 2,1 Mkr,

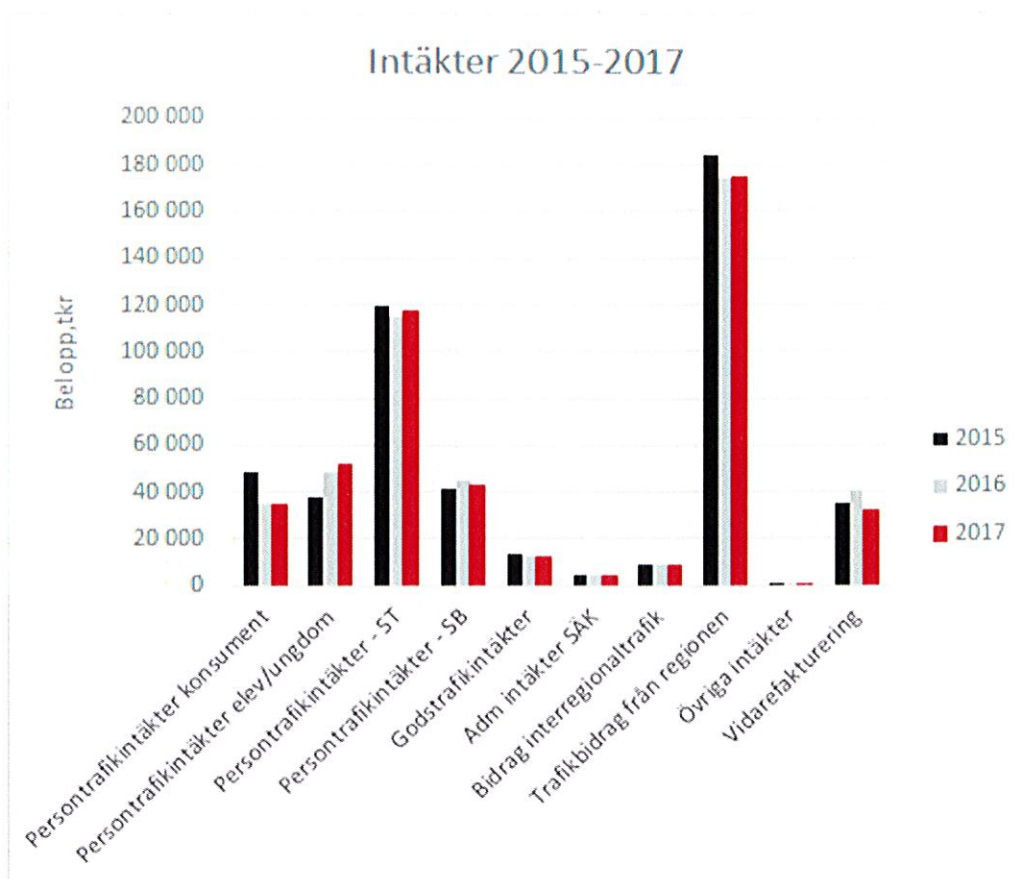
Trafikomkostnader, personalkostnader och övriga kostnader ligger alla under budget, totalt med 3,9 Mkr. Även kostnaderna för förstärkningstrafiken ligger under budgeterat.

Intäkterna i den regionala trafiken understeg budget med 4,7 Mkr samtidigt som godsintäkterna blev 3,7 mkr lägre än beräknat. Trafikbidraget från ägaren är 1 Mkr högre än budgeterat tack vare det generella statsbidrag som tilldelas Region Jämtland Härjedalen för hantering av asylkostnader.

Total årsomsättning för regionaltrafiken 2017 är 86,5 Mkr, vilket är 3,6 mkr högre än under föregående år då omsättningen var 82,9 Mkr.

Inom Östersunds tätort – Stadsbussarna – har persontrafikintäkterna minskat jämfört med föregående år till en total årsomsättning på 42,8 Mkr, vilket motsvarar en minskning med 2,4 Mkr.

Intäkterna från godstrafiken uppgår för 2017 till 12,3 Mkr, vilket en minskning med 0,5 Mkr jämfört med föregående år.



Bolagets verksamhet visar under 2017 ett resultat på -10,2 Mkr. Den störta delen av underskottet kan hänföras till verksamheten av Bussgods, som dels visar ett resultat på -3 Mkr och dels till den uppbokade avsättningen för avvecklingskostnaderna. Resterande underskott beror på kraftigt ökade indexkostnader på trafikavtalen.

Vid Regionfullmäktige i nov 2017 togs beslutet att ge Länstrafiken i uppdrag att avveckla avdelningen Bussgods. Bolaget hade räknat med att avvecklingskostnaderna skulle bekostas av ägaren (beslutsfattaren) alternativt finansieras av den tecknade kapitaltäckningsgarantin. Inget av detta kunde realiserades till bokslutsdagen. Något beslut om att ägarna skulle ersätta bolaget med avvecklingskostnaderna finns inte och att kapitaltäckningsgarantin var villkorad med en beloppsgräns kom bolaget till kännedom väldigt sent i bokslutsprocessen. Enligt god redovisningssed ska kostnader för avveckling av verksamhet bokföras som avsättning det år som beslutet fattar, det vill säga 2017 i det här fallet. Beräkningen visar att kostnaderna kan uppgå till drygt 5,6 Mkr.

Den av fullmäktige utfärdade kapitaltäckningsgarantin försäkrar att Länstrafikens egna kapital ska återställas i händelse av att minst halva aktiekapitalet är förbrukat. Garantin sätter också en beloppsgräns till högst 8 Mkr. Vilket innebär följande:

- Bolaget visar på ett underskott på -10,2 Mkr.
- Kapitaltäckningen från ägarna uppgår till 8 Mkr och redovisas som driftbidrag över resultaträkningen.
- Bolagets slutliga resultat blir ett underskott på -2,2 Mkr

Länstrafiken sätts därför i en situation där en kontrollbalansräkning måste upprättas eftersom mer än hälften av aktiekapitalet förbrukats men endast delvis återställts. Efter att kontrollbalansräkning upprättats måste Länstrafikens egna kapital återställas inom åtta månader.

Kontrollbalansräkning är upprättad men kallelse till kontrollstämma har inte skickats ut.

## Framtida utveckling

Bolagets största utmaning är fortsatt 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.

De nya ägardirektiven innebär att årsresultatet inte längre ska bokas upp som skuld eller fordran mot ägaren varpå en villkorad kapitaltäckningsgaranti upprättades av ägaren. Bolaget gick under 2017 med ett underskott på -10,2 Mkr, varpå kapitaltäckningsgarantin nyttjades fullt ut med 8 Mkr. Enligt villkoret i garantin skall bolaget återställa tillskottet på 8 Mkr av disponibla vinstmedel.

Det här ställer stora krav på bolaget att generera vinst för att klara återbetalning och samtidigt leva upp till ägarnas mål och verksamhetskrav.

En diskussion om den långsiktiga finansiering av bolaget och kollektivtrafikens utveckling i länet måste ske inom bolaget och med ägarna.

## 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. Vidare är bolaget delägare i Samtrafiken där det bedrivs arbete med utveckling av tjänster inom kollektivavtalsområdet.

## Flerårsjämförelse

	2017	2016	2015	2014
Nettoomsättning	487 740 903	484 909 390	487 372 144	450 843 515
Rörelseresultat	-2 252 693	-8 209	2 630	-10 027
Rörelseresultat efter finansiella poster	-2 246 621	0	0	0
Balansomslutning	40 175 459	49 394 883	36 527 742	45 446 303
Soliditet*	15 %	16 %	22 %	18 %
Medeltal anställda	25	25	27	30

\* Justerat eget kapital/Balansomslutning.

## Förslag till resultatdisposition

Balanserad vinst	0
Årets resultat	-2 246 621
<b>SUMMA</b>	<b>-2 246 621</b>

Styrelsen och verkställande direktören föreslår bolagsstämman besluta att -2 246 621 kr överförs i ny räkning.

**Resultaträkning**

	Not	2017-12-31	2016-12-31
<b>Rörelsens intäkter m m</b>	1		
Nettoomsättning	2	<u>487 740 903</u>	<u>484 909 390</u>
<b>Summa intäkter m m</b>		487 740 903	484 909 390
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Trafikkostnader	3	- 458 158 610 -	456 823 159
Övriga externa kostnader		- 15 820 683 -	11 297 651
Personalkostnader	4	- 12 546 555 -	13 512 277
Av- och nedskrivningar av materiella anläggningstillg.		- <u>3 467 749</u> -	<u>3 284 513</u>
<b>Summa rörelsens kostnader</b>		- 489 993 596 -	484 917 580
<b>Rörelseresultat</b>		- 2 252 693 -	8 209
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	5	6 512	10 571
Räntekostnader och liknande resultatposter		- <u>439</u> -	<u>2 361</u>
<b>Summa resultat från finansiella investeringar</b>		6 073	8 210
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		- 2 246 822	-
Skatt		<u>-</u>	<u>-</u>
<b>Årets resultat</b>		- 2 246 621	0

ES  
 HL  
 15

**Balansräkning**

	Not	2017-12-31	2016-12-31
<b>Tillgångar</b>	1		
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<u>Materiella anläggningstillgångar</u>			
Maskiner och andra tekniska anläggningar	6	2 685 983	5 568 745
Inventarier, verktyg och installationer	7	1 390 259	1 671 304
		<u>4 076 242</u>	<u>7 240 049</u>
<u>Finansiella anläggningstillgångar</u>			
Övriga långfristiga värdepappersinnehav	8	30 000	30 000
		<u>30 000</u>	<u>30 000</u>
Summa anläggningstillgångar		<u>4 106 242</u>	<u>7 270 049</u>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<u>Kortfristiga fordringar</u>			
Kundfordringar		10 381 408	16 054 205
Övriga kortfristiga fordringar	9	1 674 986	1 078 763
Fordringar koncernföretag	10	20 336 732	15 813 571
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	11	3 231 493	8 903 306
		<u>35 624 620</u>	<u>41 849 846</u>
<u>Kassa och bank</u>	12	<u>444 598</u>	<u>274 989</u>
Summa omsättningstillgångar		<u>36 069 218</u>	<u>42 124 835</u>
<b>Summa tillgångar</b>		<u>40 175 459</u>	<u>49 394 884</u>



**Balansräkning**

	Not	2017-12-31	2016-12-31
<b>Eget kapital och skulder</b>			
<b>Eget kapital</b>			
<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	
Årets resultat	-	2 246 621	
	-	<u>2 246 621</u>	
		<u>5 782 641</u>	<u>8 029 262</u>
<b>Summa eget kapital</b>			
<b>Avsättningar</b>			
Avsättningar övrigt	13	<u>5 646 444</u>	
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Leverantörsskulder		15 313 595	14 283 219
Övriga kortfristiga skulder	14	306 616	290 905
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	15	<u>13 126 363</u>	<u>26 791 497</u>
		<u>28 746 574</u>	<u>41 365 621</u>
<b>Summa kortfristiga skulder</b>			
		<u>40 175 459</u>	<u>49 394 884</u>
<b>Summa eget kapital och skulder</b>			

## Rapport förändring eget kapital

	Budet eget kapital		Fritt eget kapital		
	Aktiekapital	Reservfond	Balanserat resultat	Årets resultat	Eget kapital totalt
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	-200	0	8 029 262
Ingående balans 1 januari 2017	8 000 000	29 262	-200	0	8 029 262
Årets resultat				-2 246 621	-2 246 621
Utgående balans 31 december 2017	8 000 000	29 262	0	-2 246 621	5 782 641



**Kassaflödesanalys**

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
<b>Den löpande verksamheten</b>		
Rörelseresultat före finansiella poster	- 2 252 693	- 8 209
Avskrivningar, nedskrivningar och avsättningar	9 114 193	3 284 513
	<b>6 861 499</b>	<b>3 276 304</b>
Erhållen ränta	6 512	10 571
Erlagd ränta	- 439	- 2 361
	<u>6 867 572</u>	<u>3 284 513</u>
Ökning/minskning kundfordringar	5 672 547	- 1 246 366
Ökning/minskning övriga kortfristiga fordringar	552 428	- 13 207 651
Ökning/minskning leverantörsskuler	1 030 376	- 3 781 887
Ökning/minskning övriga kortfristiga skulder	- 13 649 372	<u>16 649 027</u>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<u>473 550</u>	<u>1 697 637</u>
<b>Investeringsverksamheten</b>		
Investering i materiella anläggningstillgångar	- 303 941	- 2 045 235
Erhållen likvid avyttrade finansiella anläggningstillgångar	-	-
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<u>- 303 941</u>	<u>- 2 045 235</u>
<b>Finansieringsverksamheten</b>		
<b>Årets kassaflöde</b>	169 609	- 347 598
<b>Likvida medel vid årets början</b>	<u>274 989</u>	<u>622 588</u>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	<u><u>444 598</u></u>	<u><u>274 989</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 intjänandet. 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

#### Avsättning

Som avsättningar redovisas de förpliktelser som är hänförliga till räkenskapsåret eller tidigare räkenskapsår och som på balansdagen är säkra och sannolika till sin förekomst.


#### Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod.

Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medför in- eller utbetalningar.

### Not 2 Nettoomsättning

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Biljettintäkter	128 593 360	127 650 034
Vidarefakturerade kostnader	32 032 616	40 657 803
Skoltrafik/Färdtjänstintäkter	121 809 626	119 269 554
Godsintäkter	12 195 625	12 490 185
Driftsbidrag från Region Jämtland Härjedalen	182 900 000	174 361 751
Statsbidrag inlandstrafiken	8 737 488	9 375 884
Övriga intäkter	1 472 187	1 104 179
	<hr/> 487 740 903	<hr/> 484 909 390

20   


Specifikation av ägarbidrag Region Jämtland Härjedalen	Preliminärt utbetalt 174 900 000	Bokslut 182 900 000	Skillnad 8 000 000
---	-------------------------------------	------------------------	-----------------------

**Not 3 Trafikkostnader**

Operationella leasingavtal	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Årets kostnad för operationella leasingavtal.	17 001 342	15 837 502
Framtida leasingavgifter avseende operationella leasingavtal med återstående löptid överstigande 1 år, med reservation för indexjusteringar	56 810 000	75 182 032

**Not 4 Medelantal anställda, löner, andra ersättningar och sociala avgifter**

Medelantal anställda, med fördelning på kvinnor och män uppgår till	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Kvinnor	10	12
Män	<u>15</u>	<u>15</u>
<b>Totalt</b>	<b><u>25</u></b>	<b><u>27</u></b>
Löner och ersättningar uppgår till		
Styrelsen och verkställande direktören	1 186 013	1 079 897
Övriga anställda	<u>7 672 348</u>	<u>8 459 874</u>
<b>Totala löner och ersättningar</b>	<b>8 858 361</b>	<b>9 539 771</b>
Sociala avgifter enligt lag och avtal	2 790 391	3 014 480
Pensionskostnader	<u>654 855</u>	<u>650 787</u>
<b>Totala löner, ersättningar, sociala avgifter och pensionskostnader</b>	<b><u>12 303 607</u></b>	<b><u>13 205 038</u></b>

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
	<u>Antal på balansdagen</u>	<u>Antal på balansdagen</u>
Styrelseledamöter	7	7
Varav kvinnor	43%	43%
Verkställande direktör och andra ledande befattningshavare	6	6
Varav kvinnor	50%	50%

Avtal om VD:s avgångsvederlag: 6 månaders uppsägningstid.

21   


**Not 5 Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter**

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Ränteintäkter	267	10 571

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

**Not 6 Maskiner och andra tekniska anläggningar**

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Ingående anskaffningsvärden	37 652 598	37 344 315
Årets förändringar		
-Inköp		308 283
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	37 652 598	37 652 598
Ingående avskrivningar enligt plan	- 32 083 854	- 29 277 422
Årets förändringar		
-Avskrivningar enligt plan	- 2 882 762	- 2 806 432
Årets nedskrivning	<u>0</u>	<u>0</u>
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	- 34 966 616	- 32 083 854
Utgående bokfört värde	<u>2 685 982</u>	<u>5 568 744</u>

**Not 7 Inventarier, verktyg och installationer**

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Ingående anskaffningsvärden	9 927 921	8 190 969
Årets förändringar		
-Inköp	303 941	1 736 952
-Försäljningar och utrangeringar	<u>0</u>	<u>0</u>
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	10 231 862	9 927 921
Ingående avskrivningar enligt plan	- 8 256 614	- 7 778 534
Årets förändringar		
-Avskrivningar enligt plan	- 584 986	- 478 080
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	- 8 841 600	- 8 256 614
Utgående bokfört värde	<u>1 390 262</u>	<u>1 671 307</u>

**Not 8 Övriga långfristiga värdepappersinnehav**

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Samtrafiken i Sverige AB, 556467-7598		
30 aktier á nominellt 1000kr, from 12/1 2006 2000kr (fondemission)		
Bokfört värde	30 000	30 000

<b>Not 9</b>	<b>Övriga kortfristiga fordringar</b>	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Momsfordran		1 073 450	536 567
Skattefordran		399 410	424 944
Övrig kortfristig fordran		<u>202 126</u>	<u>117 251</u>
		1 674 986	1 078 762

I övriga kortfristiga fordringar ingår skattefordran med kronor 399 410 (424 944 kronor). From 2015 ingår även fordran på ägaren genom vissa underkonton på Swedbank.

**Not 10** **Fordringar koncern**  
Beviljad checkkredit på koncernkonto 25 000 000 kr.

<b>Not 11</b>	<b>Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter</b>	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Övriga upplupna trafikintäkter		564 411	427 793
Förutbetalda hyror		<u>2 666 982</u>	<u>8 475 513</u>
Summa		3 231 393	8 903 306

**Not 12** **Kassa och bank**

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

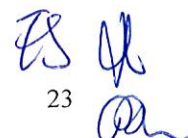
**Not 13** **Avsättningar**

Regionfullmäktige beslöt 171107 att ge Länstrafiken i uppdrag att avveckla Bussgods. Länstrafiken har beslutat att verksamheten läggs ner fr.o.m. 180301. Kostandena för avveckling uppgår på balansdagen till 5 464 444 kr.

<b>Not 14</b>	<b>Övriga kortfristiga skulder</b>	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Källskatt personal, särskild löneskatt		368 076	379 517
Övr kortfristiga skulder		<u>- 61 460</u>	<u>- 88 612</u>
Summa		306 616	290 905

<b>Not 15</b>	<b>Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter</b>	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Upplupna semesterlöner		693 891	831 034
Upplupna sociala avgifter		440 971	493 496
Upplupna trafikskostnader		2 681 858	6 968 121
Upplupen indexkostnad		3 915 726	3 455 316
Förutbetalda biljettintäkter		4 998 658	14 396 052
Övriga upplupna kostnader		<u>395 259</u>	<u>647 478</u>
Summa		13 126 363	26 791 497

23



**Not 16**

**Ställda säker och eventalförpliktelser**

Ställda säkerheter  
Eventalförpliktelser

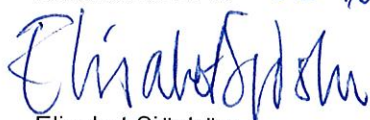
Inga  
Inga

Inga  
Inga




Östersund 2018 - 02-16



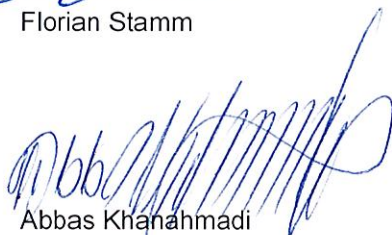
Elisabet Sjöström  
Ordförande



Anders Frimert



Florian Stamm



Abbas Khanahmadi



Per-David Wennberg  
Verkställande direktör



Thomas Andersson



Mona Modin Tjulén



Karin Ekblom

Vår revisionsberättelse har avgivits 2018- 03-01

Deloitte AB



Lars Magnusson  
Auktoriserad revisor

Vår granskningsrapport har avgivits 2018-

Eva Simonsson  
Lekmannarevisor