

# Årsredovisning Länstrafiken i Jämtlands län AB

Räkenskapsår 190101–191231



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

## Innehållsförteckning

Länstrafikens värdegrund.....	3
VD har ordet.....	4
Verksamhet och organisation.....	5
Ledning.....	6
Vision och affärsidé.....	7
Trafik.....	9
Resande.....	15
Länstrafik.....	16
Analys av resande.....	17
Tätortstrafik.....	18
Norrtåg.....	18
Marknadsaktiviteter.....	19
IT.....	21
Särskild kollektivtrafik.....	22
Mål och måluppfyllelse.....	24
Förvaltningsberättelse 2019.....	28
Allmänt om verksamheten.....	28
Väsentliga händelser i bolaget.....	28
Personal.....	30
Styrelse.....	30
Ägardirektiv, kapitaltäckningsgaranti och kontrollbalansräkning.....	30
Ekonomi.....	30
Framtida utveckling samt väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer.....	32
Verksamhet inom forskning och utveckling.....	33
Flerårsjämförelse.....	33
Förslag till resultatdisposition.....	33
Resultaträkning.....	34
Balansräkning.....	35
Rapport förändring eget kapital.....	37
Kassaflödesanalys.....	38
Noter.....	39

# Länstrafikens värdegrund

## Bemötande

Vi bemöter alla på ett hänsynsfullt sätt genom omtanke och respekterar allas åsikter och olikheter.

## Ansvar

Genom ett samarbetsinriktat förhållningssätt tar vi ansvar för vårt uppdrag, vår arbetsplats och våra kunder.

## Positivitet

Genom en positiv attityd visar vi varandra uppskattning som bidrar till ett trivsamt arbetsklimat.

## Öppenhet

Vi talar till varandra istället för om varandra. Alla får information och alla får komma till tals. Med delaktighet och öppenhet skapar vi ett ärligt och tillåtande klimat.

**Inom Länstrafiken i Jämtlands län AB** ska alla medarbetare känna sig betydelsefulla, kompetenta och omtyckta.

Denna värdegrund är gjord av och för personal vid Länstrafiken i Jämtlands län AB.

## VD har ordet

2019 har varit ett intensivt, roligt och händelserikt år för Länstrafiken Jämtland. Det sista hela året i sin nuvarande form för bolaget. I november 2019 tog Regionfullmäktige beslut om att från och med 1 juli 2020 överföra verksamheten i Länstrafiken från aktiebolag till förvaltning. Beslutet säger att verksamheten organiseras under Regionala utvecklingsnämnden och kommer då att samsas med verksamheter som infrastruktur, näringsliv, kultur, välfärd, kompetens, klimat och kultur. Hur organisationen kommer att se ut är för tidigt att säga, det som är beslutat är att det kommer bildas ett politiskt tillsatt utskott som organiseras och har en beredande roll under regionala utvecklingsnämnden. Överflytten från bolag till förvaltning kommer att innebära både möjligheter och utmaningar, där nyckeln ligger i att utbilda och informera ägarna och ledamöterna i Regionala utvecklingsnämnden i såväl aktuella som långsiktiga strategiska kollektivtrafikfrågor.

Aktiviteter har varit många under 2019, men det tongivande är vårt arbete med att ha startat upp tre nya trafikavtal för den allmänna kollektivtrafiken, Regionbuss 2019 samt Inlandstrafiken linje 45 och linje 46. Upphandlingen av Regionbuss 2019 är det största avtalet inom den allmänna kollektivtrafiken och omfattar trafik i kommunerna Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokoms, Strömsund och Östersund. Till de här upphandlingarna har vi ställt krav för att ta ett kliv till en mer attraktiv kollektivtrafik. Alla fordon ska t.ex. vara utrustade med realtidsutrustning som gör att resenärerna kan följa bussarna i Länstrafikens app. Alla fordon ska köra på fossilfritt och förnyelsebart bränsle, de ska vara utrustade med USB-laddare vid varje sätespar, ha wi-fi ombord och ha integrerade bilbarnstolar. De ska dessutom ha enhetlig yttre design, ha hjärtstartare ombord och ha 100% tillgänglighet i form av ramp eller hiss.

Under 2019 har Region Jämtlands Härjedalen tagit beslut om en energi- och klimatstrategi som säger att Jämtlands län ska vara fossilbränslefria år 2030. Drygt 70 procent av länets utsläpp av växthusgaser kommer från transporter och arbetsmaskiner och personbilar är den enskilt största utsläppssektorn. För att minska de utsläppen måste antalet resor och transporter minska men framför allt måste incitamentet öka till att samåka, åka kollektivt, gå eller cykla istället för att ta bilen. Människor vill kunna förflytta sig snabbt och bekvämt, vilket ställer stora krav på en fortsatt intensiv utveckling av kollektivtrafiken. Det är också viktigt att i samhällsplaneringen skapa strukturer för ett hållbart resande och att det planeras för kollektivtrafikstråk som gör det lättare att pendla till och från arbete.

När vi nu summerar resandet för 2019 är det otroligt glädjande att kunna redovisa att det kollektiva resandet i länet är högre än någonsin! Vi ser en markant ökning av resandet inom tätortstrafiken men det finns även stråk inom regiontrafiken där vi ser en ökning. På totalen tappar regiontrafiken resande, den största påverkande faktorn är nedläggning av asyloboenden runt om i länet.

Under 2020 kommer Region Jämtland Härjedalen att ta fram ett nytt Trafikförsörjningsprogram, parallellt arbetar Länstrafiken med planeringen för upphandling av nya trafikavtal i Åre, Ragunda och tätortstrafiken i Östersund. Helt avgörande i det arbetet är en bra och tät samverkan mellan Länstrafiken, Region Jämtland Härjedalen, kommunerna och beslutsfattare.

Nu ser vi fram emot ett nytt år, där vi tillsammans med Länstrafikens styrelse, Region Jämtland Härjedalen och länets kommuner kan utveckla ett hållbart resande för alla!

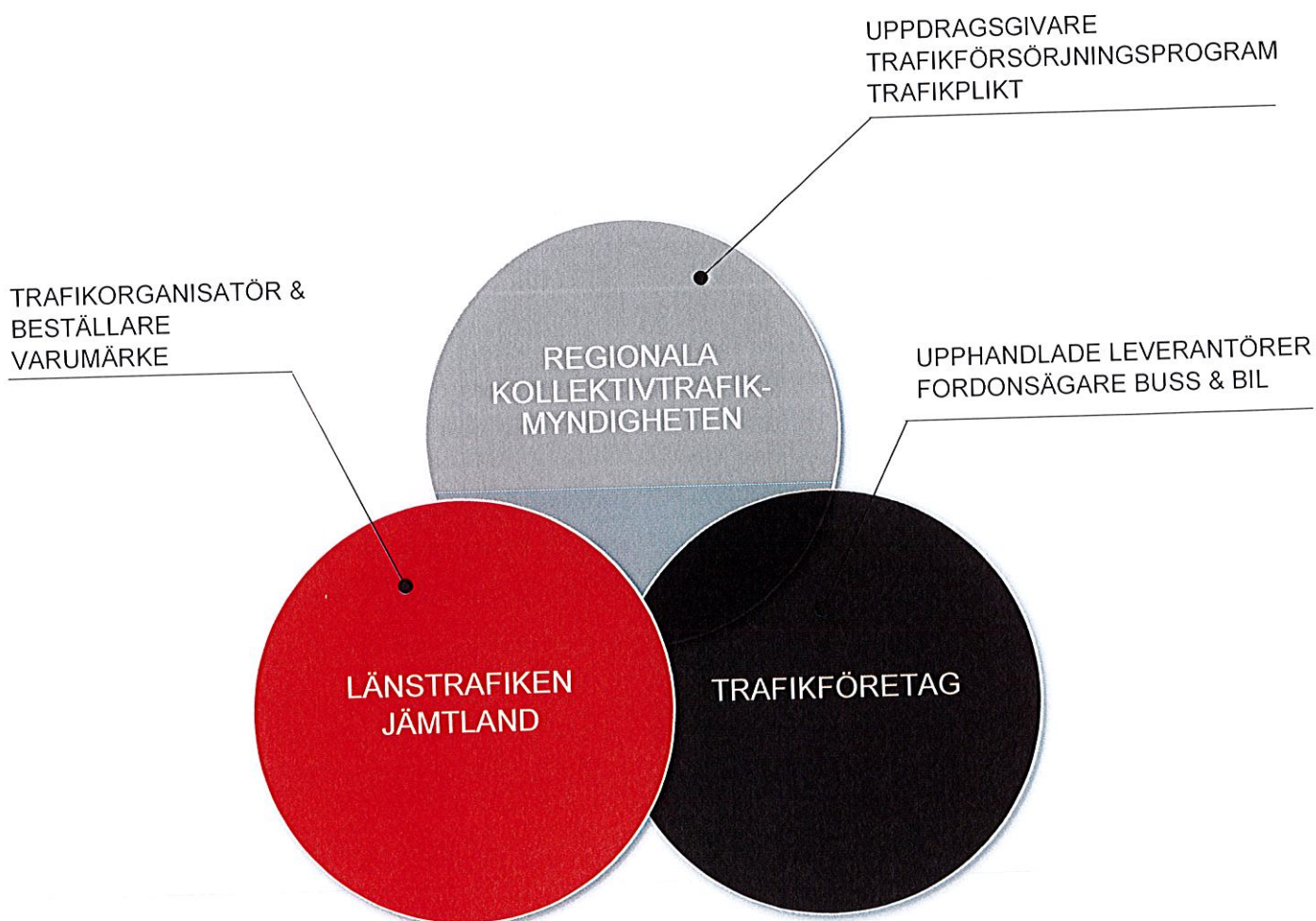
*Lisa Wallin, tf VD*

## 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 trafikföretag. Dessa är utvalda efter anbudsupphandlingar vilket borgar för en bra kvalitet av verksamheten till rimliga inköspriser.

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 har getts i uppdrag att verkställa Region Jämtland Härjedalens och kommunernas uppgifter som ansvariga för särskild kollektivtrafik. Bolaget svarar enligt avtal även för utredning av färdtjänstillstånd. De formella besluten om färdtjänstillstånd fattas av Region Jämtland Härjedalen.



Rollfördelning inom kollektivtrafiken 2019. 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 2019-12-31

### Styrelsen

### Verkställande direktör

Lisa Wallin

### Ordinarie ledamöter

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

### Ersättare

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

### Revisorer

Lars Magnusson	auktoriserad revisor
David Bell	lekmannarevisor

## Vision och affärsidé

### Vision

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

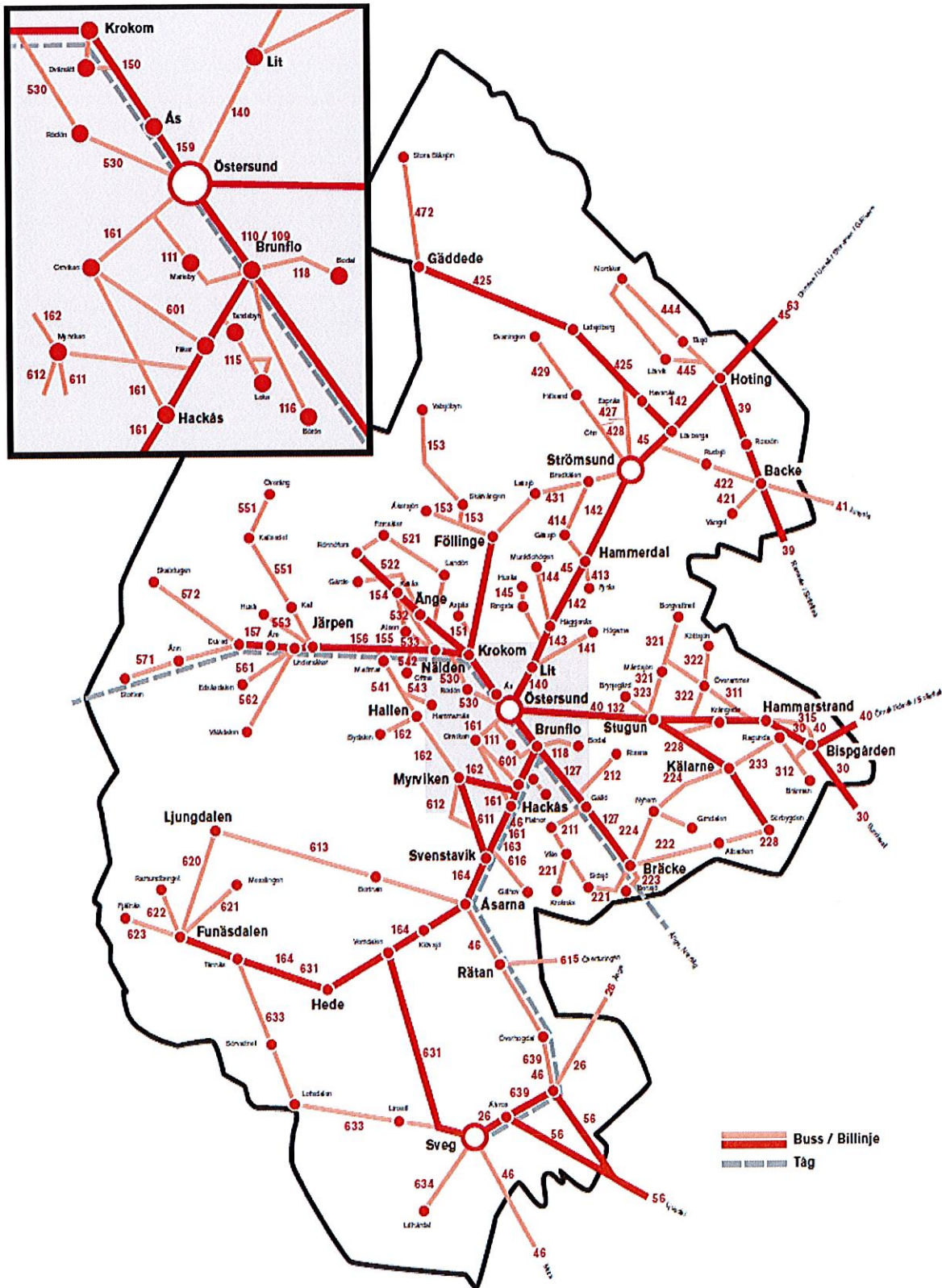
Kunden ska alltid kunna välja Länstrafiken när det passar som bäst – till jobbet, till skolan, till fritidsaktiviteter och nöjen – allt för en bättre resa. Det ska vara trevligt att åka buss. Som resenär och förare ska man gilla att åka respektive att köra buss. Vi vill att det skall kännas självklart 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 flexibla och innovativa avtal med operatörerna.





Länstrafiken Jämtlands utbud av linjetrafik 2019



## Trafik

Länets regionala kollektivtrafikmyndighet (RKM) har upprättat ett regionalt trafikförsörjningsprogram som sträcker sig över åren 2016-2020, programmet fastställer målen för den regionala kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet utgör utgångspunkt för RKM:s beslut om allmän trafikplikt. Med allmän trafikplikt avses det trafikutbud som samhället garanterar sina medborgare genom avtal. Länstrafiken Jämtland har uppdraget att verkställa den trafik som beslutats i programmet och beslut gällande trafikplikten.

Varje år genomför Länstrafiken tillsammans med Region Jämtland Härjedalen uppföljning av trafikutbudet genom så kallade trafiksamråd. Samråden sker under tidig vår hos respektive kommun och ger Länstrafiken viktig information om exempelvis planerade förändringar inom skola, byggande av nya bostadsområden eller andra aktuella frågor som kan påverka kollektivtrafiken. Trafiksamråden följs upp under hösten, på så kallade "Vecka-37-möten" då representanter från samtliga kommuner bjuds in till Länstrafiken, till mötet bjuds även bolagets upphandlade trafikföretag in. Förutom uppföljningen av genomförda trafiksamråd görs genomgång av önskemål gällande trafikutbud och planerade tidtabellsförändringar.

### Trafikavdelningen

Trafikavdelningen har under året haft en hög arbetsbelastning, bland annat med anledning av ett intensivt arbete med infasning av nytt trafikföretag för regionbusstrafiken (Regionbuss 2019) samt att skolskjutsplaneringen fått skötas manuellt. Det skolskjutsprogram som Länstrafiken upphandlat visade sig tyvärr inte ha den nivå som bolaget förväntade sig utan kräver ytterligare justeringar innan det kan sättas i drift. Detta har resulterat i mycket extraarbete för trafikavdelningen, skoladministratörer i kommunerna och för de trafikföretag som utför skolskjutsarna.

Den höga arbetsbelastningen har gjort att det pågående arbetet med registervård samt inventering och uppdatering av hållplatsinformation har prioriterats ner.

Länstrafiken har under 2019 haft en ansträngd ekonomi och varit i slutfasen på upphandlingar för både busstrafik, skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor. Trafikavdelningen har därför inte deltagit på samverkansmöten för bolagets system i den omfattning som önskats. Övriga möten och sammankomster har i möjligaste mån hanterats via webbanslutning. De planerade investeringarna för förbättrad fordonskontroll och avtalsuppföljning har med anledning av det ekonomiska läget skjutits på framtiden.

Under året har månatliga uppföljningsmöten med utförare av avtal för trafik inom länet genomförts, uppföljning av länsöverskridande trafikavtal görs tillsammans med övriga norrlandslän. För tätortstrafiken hålls fyrpartsmöten där representanter från Länstrafiken, Östersunds kommun, Region Jämtland Härjedalen och trafikföretaget deltar.

### Tidtabellsförändringar

Under året har inga större förändringar gjorts avseende trafikutbudet. Några mindre justeringar av tider och linjesträckningar är gjorda för att optimera trafiken. Några turer har tagits bort och några har förändrats till anropsstyrd trafik med anledning av för få antal resenärer.

### Projekt

Under året har Länstrafikens trafikavdelning deltagit i flertalet projekt kopplade till bolagets verksamhet.

### Signalprioritering

För att öka framkomligheten för kollektivtrafiken i Östersunds stad installerades signalprioritering vid två av stadens trafikljus. Projektet, som delvis är slutfört, drivs av Östersunds kommun i samarbete med Länstrafiken och finansieras av pengar från Stadsmiljöavtalet.

### Nytt skolskjutsreglemente

Länstrafiken har tillsammans med kommunerna genomfört ett projekt för samordning av skolskjutsreglementet för hela länet, reglementet var vid årets slut hos kommunerna för beslut.

### Gränslös kollektivtrafik

Härjedalens kommun har tillsammans med Region Jämtland Härjedalen genomfört en förstudie om gränslös kollektivtrafik i västra delarna av kommunen. Förstudien ska presenteras under våren 2020 och ska utreda möjligheterna för ett kollektivtrafikutbud, sträckan Fjällnäs (Sverige) – Röros (Norge). Länstrafiken har bidragit med kompetens och erfarenheter i förstudien.

### Stadsomvandling Östersund och projektet ”Hållbart resande”

Diös och Östersunds kommun har tecknat en avsiktsförklaring gällande exploatering kring Gustav III:s torg där det idag finns ett busstorg som länstrafikbussar och tätortens bussar angör. Under året har detaljplaneringen påbörjats och Länstrafiken har, på flera olika sätt, deltagit i arbetet. Framförallt har Länstrafiken fokuserat på att tillsammans med Diös och Östersunds kommun hitta lösningar för ett alternativ till dagens busstorg. Samtidigt har Ramböll, på uppdrag av Östersunds kommun och Region Jämtland Härjedalen, genomfört en utredning om den kollektivtrafik som trafikerar Östersund. Utredningen har gjort en djupare genomgång av tätortstrafikens linjenät och gett förslag på förändringar. Ramböll har också gett förslag på hur vissa delar av Länstrafikens regionbusslinjer kan förändras, dessa förslag bör dock utredas vidare.

## Regionbuss 2019



I mitten av december startade trafikavtalet för Trönderbilene AB som innebär ett tioårigt avtal innehållande 5,1 miljoner tidtabellskilometer och 1,7 miljoner resor årligen.

Upphandlingen omfattade regionbusstrafik i kommunerna Strömsund, Östersund, Krokoms, Bräcke, Berg och Härjedalen vilket innebär att Trönderbilene AB totalt blir trafikutförare på 67 linjer.

För att stärka attraktiviteten till att resa kollektivt och få fler och nöjdare resenärer krävdes det i upphandlingen ett antal funktioner, system och utrustningar vad gäller komfort och service. Bland annat ska alla bussar vara utrustade med realtidssystem, bilbarnstolar, WiFi, USB-laddare och digitala informationsskärmar. Fordonen ska drivas med fossilfritt och förnyelsebart bränsle och vara tillgänglighetsanpassade med ramp eller hiss.

## Trafikutbud länstrafik

Länstrafikens trafikutbud består av nedanstående linjer som återfinns i bolagets reseplanerare för webb och app samt som tidtabeller på webb och i app. Utöver dessa linjer finns även anropsstyrd- och närtrafik vars tidtabeller och linjesträckning finns på bolagets webbsida ltr.se.

## Bergs kommun

Trafikavtal med Centrala buss i J/H AB fram till 15 december 2019 då Trönderbilene tog över avtalet.

Linje	Destinationer	Linje	Destinationer
161	Östersund - Orrviken - Hackås - Svenstavik	611	Oviken - Myrviken - Vigge - Svenstavik
162	Östersund - Brunflo - Myrviken - Höglekardalen	612	Vigge - Dalåsen - Myrviken
163	Östersund - Svenstavik - Åsarna - Rätan	613	Svenstavik - Åsarna - Ljungdalen
608	Hackåsen - Vattjom - Oviken - Myrviken	615	Svenstavik - Rätan - Överturingen
609	Myrviken - Hackås	616	Svenstavik - Gillhov - Dödre
610	Oviken - Funäs - Matnäset		

## Bräcke kommun

Trafikavtal med Centrala buss i J/H AB fram till 15 december 2019 då Trönderbilene tog över avtalet.

Linje	Destinationer	Linje	Destinationer
127	Bräcke - Gällö - Östersund	222	Sörbygden - Bräcke
211	Sidsjö - Bodsjöbyn - Revsund - Gällö	223	Löningsberg - Bensjö - Bräcke
212	Gällö - Rissna - Åsgård	224	Kälarne - Gimdalen - Sösjö - Bräcke
213	Ede - Marsätt - Samsta - Ede	228	Ljungå - Sörbygden - Kälarne
215	Sörböle - Revsund - Pilgrimstad	231	Kälarne - Stugun
221	Ocksjön - Våle - Bräcke	233	Kälarne - Hammarstrand

## Härjedalens kommun

Trafikavtal med Centrala buss i J/H AB fram till 15 december 2019 då Trönderbilene tog över avtalet.

Linje	Destinationer	Linje	Destinationer
164	Östersund - Funäsdalen	631	Sveg - Vemdalen - Funäsdalen
620	Ljungdalen - Funäsdalen	633	Sveg - Linsell - Lofsdalen - Funäsdalen
621	Funäsdalen - Mittådalen - Messlingen	634	Östansjö - Lillhärdal - Herrö - Sveg
622	Funäsdalen - Bruksvallarna - Ramundberget	636	Lofsdalen - Vemdalen
623	Funäsdalen - Tännaldalen - Fjällnäs	639	Ytterhogdal - Älvros - Ytterberg - Sveg

## Krokoms kommun

Trafikavtal med Centrala buss i J/H AB fram till 15 december 2019 då Trönderbilene tog över avtalet.

<b>Linje</b>	<b>Destinationer</b>	<b>Linje</b>	<b>Destinationer</b>
91	Östersund-Krokom-Nälden NATTBUSS	521	Änge - Landön - Rönnöfors - Änge
150	Östersund-Ås-Krokom	522	Änge - Oxböle - Valla
151	Östersund-Krokom-Aspås-Aspåsnalet	530	Östersund - Frösön - Rödön
153	Östersund-Föllinge-Skärvången-Valsjöbyn	531	Tängtorpet - Kännåsen - Östersund
154	Östersund - Kaxås - Rönnöfors	532	Nälden - Alsen - Änge
159	Östersund-Ås	533	Östersund - Nälden - Alsen

## Ragunda kommun

Trafikavtal med Centrala buss i J/H AB, avtalet sträcker sig fram till december 2023

<b>Linje</b>	<b>Destinationer</b>	<b>Linje</b>	<b>Destinationer</b>
132	Hammarstrand - Stugun - Östersund	321	Stugun - Mårdsjön - Skyttmon
311	Hammarstrand - Färsån - Överammer	322	Borgvattnet - Överammer - Stugun
312	Hammarstrand - Ragunda - Bispgården	323	Stugun - Torsgård - Brynjegård
315	Bispgården - Hammarstrand		

## Strömsunds kommun

Trafikavtal med Centrala buss i J/H AB fram till 15 december 2019 då Trönderbilene tog över avtalet.

<b>Linje</b>	<b>Destinationer</b>	<b>Linje</b>	<b>Destinationer</b>
142	Hoting - Strömsund - Hammerdal - Östersund	428	Öhn - Tullingsås - Strömsund
413	Hammerdal - Fyrås - Kilen	429	Svaningen - Hillsand - Strömsund
414	Yxskafkälän - Gåxsjö - Sikås - Hammerdal	431	Strömsund - Laxsjö - Föllinge
421	Hoting - Backe - Vängel	444	Norråker - Kyrktåsjö - Hoting
422	Hoting - Backe - Strömsund	445	Norråker - Lövvik - Tåsjöedet (-Hoting)
425	Gäddede - Lidsjöberg - Strömsund	472	Ankarede - Stora Blåsjön - Gäddede
427	Postviken - Äspnäs - Strömsund		

## Åre kommun

Trafikavtal med Centrala buss i J/H AB, avtalet sträcker sig fram till december 2022

<b>Linje</b>	<b>Destinationer</b>	<b>Linje</b>	<b>Destinationer</b>
155	Östersund - Järpen - Åre - Duved	544	Hallen - Sundsbacken - Hammarnäs
156	Östersund - Trångsviken - Mattmar - Järpen	551	Kallsedet - Järpen

157	Mörsil - Järpen - Åre - Duved	553	Huså - Järpen - Mattmar
541	Välje - Hallen - Järpen	561	Undersåker - Edsåsdalen
542	Mattmar - Offne - Mattmar	562	Järpen - Undersåker - Ottsjö – Vålådalen
543	Hammarås - Mattmar	571	Duved - Ånn - Enafors – Storlien
		572	Duved - Skalstugan

## Östersunds kommun

Trafikavtal med Centrala buss i J/H AB fram till 15 december då Trönderbilene tog över avtalet.

<b>Linje</b>	<b>Destinationer</b>	<b>Linje</b>	<b>Destinationer</b>
92	Östersund-Lit-Häggenås NATTBUSS	118	Bodal-Brunflo
93	Östersund - Brunflo NATTBUSS	140	Lit-Östersund
100	Östersunds sjukhus - Östersund bstn	141	Högarna-Jämtlands Nyby-Lit
101	Östersund Jvst - Östersund bstn	143	Häggenås-Lit-Östersund
108	Brunflo-Torvalla	144	Munkflohögen - Norderåsen - Lit
109	Östersund-Odenskog-Brunflo	145	Husås-Östersund
110	Östersund-Ope-Brunflo	601	Orrviken - Fåker – Brunflo
111	Brunflo-Marieby-Östersund	602	Fåker - Lerån – Klockåsen
115	Loke-Tandsbyn-Brunflo	603	Norderön – Orrviken
116	Börön-Brunflo		

## Länsöverskridande trafik

Under 2019 ansvarade Länstrafiken för trafikavtal för de länsöverskridande linjerna 26, 45, 46 och 56. Linje 26 och 56 trafikerades av Centrala buss i J/H AB fram till 15 december 2019 och därefter av Trönderbilene. Linje 45 och 46 av KR Trafik fram till december 2019 och därefter av Centrala buss i Norrbotten (linje 45) och Centrala buss i J/H AB (linje 46). Sedan december 2019 har Länstrafiken Västerbotten ansvaret för upphandling av linje 45. För övriga länsöverskridande linjer ligger ansvaret hos DinTur eller Länstrafiken Västerbotten.

<b>Linje</b>	<b>Destinationer</b>	<b>Linje</b>	<b>Destinationer</b>
26	Ånge - Ytterhogdal - Sveg	45	Gällivare-Storuman-Dorotea-Östersund
30	Sundsvall - Bispgården - Hammarstrand	46	Mora-Sveg-Östersund
39	Hoting - Backe - Ramsele - Sollefteå	47	Dorotea-Hoting
40	Örnsköldsvik - Hammarstrand - Östersund	56	Sveg-Älvros-Ytterhogdal/Vänsjö-Kårböle-Ljusdal
41	(Hoting) - Backe - Junsele	63	(Östersund)-Dorotea-Umeå

## Östersunds Tätortstrafik

Tätortstrafiken i Östersund är upphandlad av Länstrafiken och utförs av Vy buss AB, avtalet är en tjänstekoncession vilket innebär att trafikföretaget själva, bland annat, ansvarar för planering av trafiken, marknadsföring av trafikutbudet och prissättning av biljetterna.

Tätortstrafikavtalet tecknades av Nettbuss Stadsbussarna som från årsskiftet 2018/2019 blev Nettbuss och från slutet av april bildade Vy tillsammans med NSB (Norges stadsbanor) och Tågkompaniet. Under året har loggor, skyltar och mycket annat byts ut och förändrats.

Under 2019 har elektrifieringen av tätortstrafiken i Östersund fortsatt och tre nya el-bussar har levererats. Samtidigt har ett förslag om elektrifiering av linje 1 utarbetats. Ett nytt stadsmiljöavtal möjliggör nya investeringar i laddningsinfrastruktur men även signalprioritering för att snabba upp stadslinjenätet.

Resandet med tätortstrafiken har konstant ökat de senaste åren och når nu nästan 4 miljoner resor. Länstrafiken och Vy har under året tecknat avtal om att förstärka upp stadslinjenätet mot stadsdelarna Torvalla och Valla med tre extra fordon under vinterperioden. Länstrafiken och Vy har dessutom kommit överens om att utlösa två av trafikavtalets tre optionsår. Avtalstiden har därmed förlängts till tidtabellsskiftet i juni 2023.

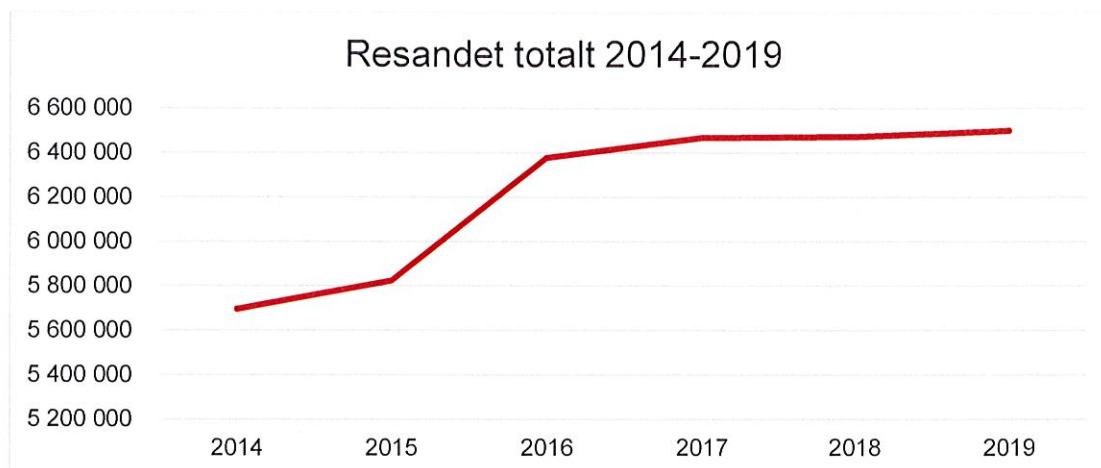
## Trafikutbud tätort

### Linje Linjesträckning

- 1 Odenskog – Körfältet - Östersund centrum - Valla centrum
- 2 Odensala – Östersund centrum – Solliden
- 3 Frösö park – Frösö kyrka – Valla centrum – Östersund centrum
- 4 Ängsmon – Östersund centrum – Härke – (Frösö Park)
- 5 Östersund centrum – Frösö Zoo – Östersund centrum
- 6 Torvalla Centrum – Östersund centrum – Lugnvik – Brittsbo – Sånghusvallen
- 8 Lugnvik – Östersund centrum – Tegelman
- 9 Odenskog – Östersund centrum – Lövsta – (Valla centrum)
- 14 Ängsmon – Östersund centrum – Norr
- 15 Östersund centrum – Lugnviks industriområde
- 16 Torvalla centrum – Östersund centrum – Valla centrum
- 21 Nattbuss Östersund centrum – Frösö kyrka
- 22 Nattbuss Torvalla centrum – Östersund centrum-Brittsbo
- 24 Nattbuss Östersund centrum - Ängsmon

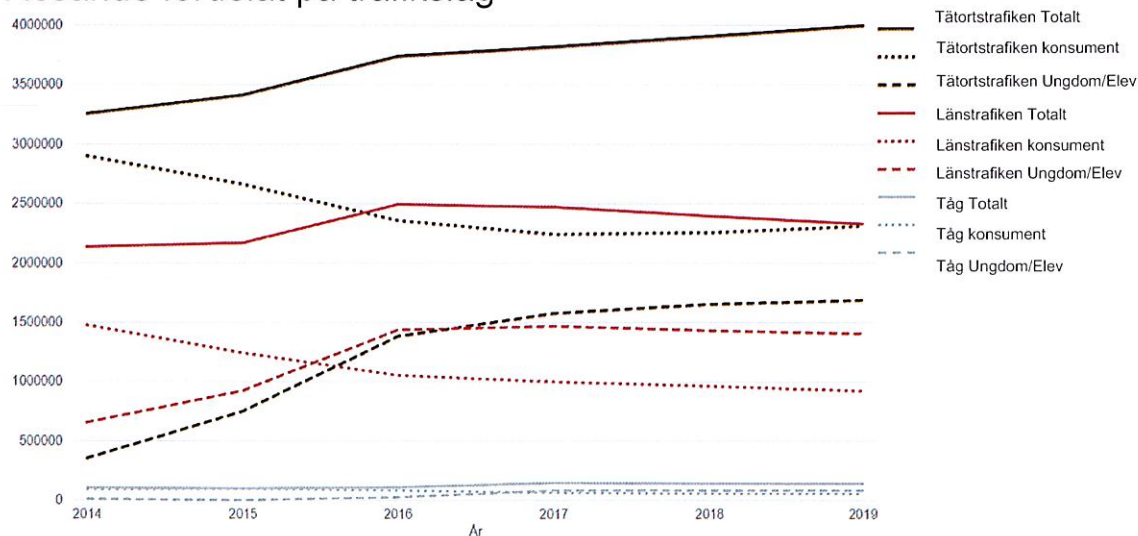
## Resande

Det totala resandet med kollektivtrafiken, dvs tätortstrafiken i Östersund, Norrtåg och Länstrafiken har under 2019, i jämförelse med 2018, ökat med över 25 000 resor. Grafen visar resor gjorda på färdbevis utfärdade av Länstrafiken där tätortstrafikens färdbevis är en del. Kollektivtrafikresorna har aldrig tidigare varit så många och ökningen av resor sker inom tätortstrafiken.



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. Länstrafikens resandeutveckling är beroende av befolkningsunderlaget. Sker förändringar i befolkningsunderlaget inverkar det på resandet och befolkningsutvecklingen är inget som Länstrafiken kan påverka.

### Resande fördelat på trafikslag



Kategori	Tättortstrafiken	Länstrafik	Norrtåg
Ungdom/elev	1 687 000	1 408 000	66 000
Konsument	2 312 000	925 000	83 000
<b>Totalt resande</b>	<b>3 999 000</b>	<b>2 333 000</b>	<b>140 000</b>

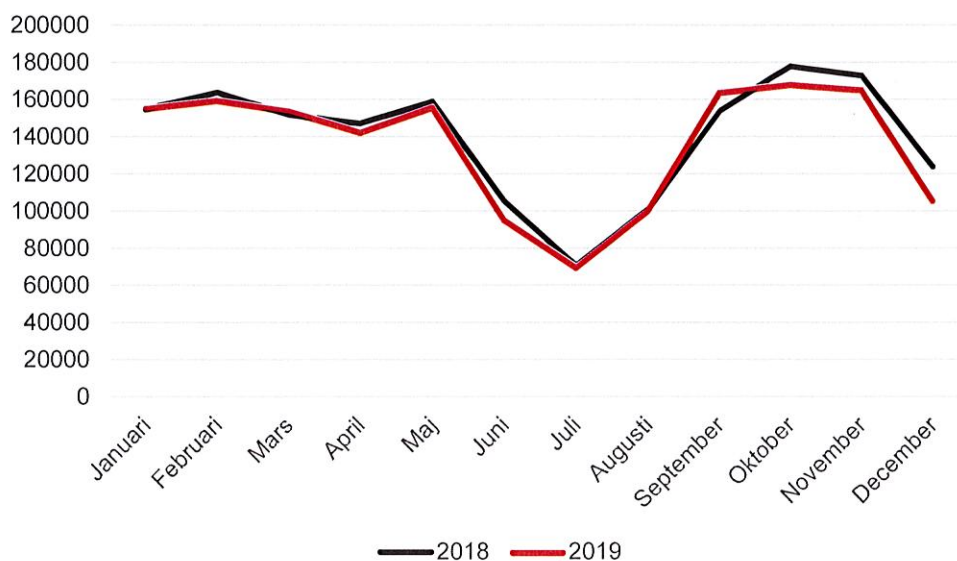
## Länstrafik

Resandestatistiken för Länstrafiken inklusive resor på Norrtåg under 2019 exklusive resor i tätortstrafiken visar på ca 2 479 000 registrerade resor, vilket är 67 000 (-3%) färre resor än 2018. Bolaget har analyserat utfallet och konstaterat att alla resor, av olika anledningar, inte blivit validerade i biljettsystemet. En känd förklaring är det biljettmaskinsproblem bolaget hade under december då ett nytt trafikföretag började trafikera regionbussavtalet. Ett antal resor på Norrtåg saknas också i resandestatistiken, anledningen till det är att Länstrafikens färdbevis ibland inte gått att validera. Utöver redan nämnda konstateranden finns en differens mellan bolagets afförsäljning och antalet, av chauffören, räknade mobilbiljetter.

### Problem biljettmaskiner

15 000 av resorna uppskattas ha att göra med de biljettmaskinsproblem som inträffade i samband med att nytt trafikföretag började trafikera regionbussavtalet (Regionbuss 2019). I samråd med biljettmaskinsleverantören gjordes ett antal konfigurationer för att det nya trafikföretaget skulle kunna sälja och validera Länstrafikens färdbevis. Dessvärre blev inte alla nödvändiga konfigurationer genomförda vilket innebar att det nya trafikföretaget i starten av trafikavtalet varken kunde sälja eller validera Länstrafikens färdbevis.

Länstrafiken har med hjälp av simulering gjort en uppskattning om hur många resor bolaget tappade i resandestatistiken med anledning av detta. Av de 15 000 uppskattade resorna är 3 000 resor konsumentresor och 12 000 resor med Ungdomskort. Grafen visar antalet resor per månad med Länstrafiken där resandet för december har en något större differens i jämförelse med 2018. Simuleringen ger ett potentiellt intäktsbortfall uppgår till 107 000 kr.



### Ej validerade mobilbiljetter

Länstrafiken säljer mobilbiljetter via en app som är separerat från bussarnas biljettsystem. När resenär kliver ombord visas mobilbiljetten för busschauffören, chauffören gör en passagerarräkning i bussens biljettmaskin och anger kategori "Mobilbiljett", detta för att resan ska registreras i Länstrafikens resandestatistik. Bolaget har gjort en genomgång av mobilbiljettförsäljning och jämfört försäljningsstatistiken i appen med resandestatistiken för passagerarräkning, dessa två överensstämmer inte. Jämförelsen visar på att bolaget sålt fler mobilbiljetter än vad som registrerats i bussarnas biljettsystem.

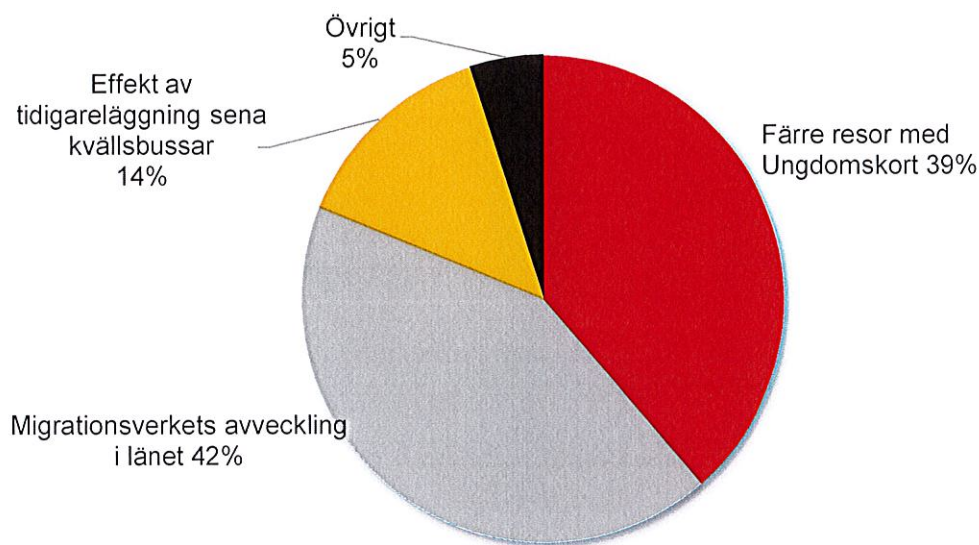


## Analys av resande

Länstrafiken gör utifrån redan nämnda orsaker en uppskattning om att resandeminskningen är ca 44 000 färre resor under 2019 jämfört med föregående år. Minskningen bedöms vara fördelad på 27 000 konsumentresor och 17 000 Elev- och Ungdomskortsresor.

2000 resor motsvarar ca 5 busspendlande resenärer

Bolaget har analyserat resandeminskningen och kan konstatera att det finns ett minskat resande i stort sett i hela linjenätet. Länstrafiken drar slutsatsen att detta är en följd av att många av länets kommuner haft en negativ befolkningsutveckling under året med utflytt av både folkbokförda i kommunen och av asylsökande. Mot bakgrund av det och att det under året inte gjorts några större ingrepp i trafikutbudet drar bolaget slutsatsen att det inte finns en ensam förklaring till minskningen, flertalet faktorer har påverkat resandet under 2019 vilket visas i nedanstående cirkeldiagram.



### Ungdomskort

Elev- och Ungdomskort står för 39% av den totala resandeminskningen. Bolagets analys visar på att det minskade resandet går att härleda till Migrationsverkets avveckling av verksamheten i länet. En reflektion från några kommuner är att det under fjolåret var en ökning av antalet EPA-traktorer som kan ha haft en effekt på resandet, dock bedömer Länstrafiken att den effekten är marginell på totalen.

### Migrationsverkets avveckling av verksamhet

Under våren 2019 avvecklade Migrationsverket verksamheten i länet. Totalt flyttade över 600 personer till andra delar av Sverige, många av dessa var frekventa resenärer på Länstrafikens bussar. De sista familjerna lämnade länet i maj och Länstrafiken kan i resandestatistiken se att resandeminskningen tar fart under våren och är som allra störst under perioden maj-december i jämförelse med föregående år.

### Tidigareläggning kvällsbussar

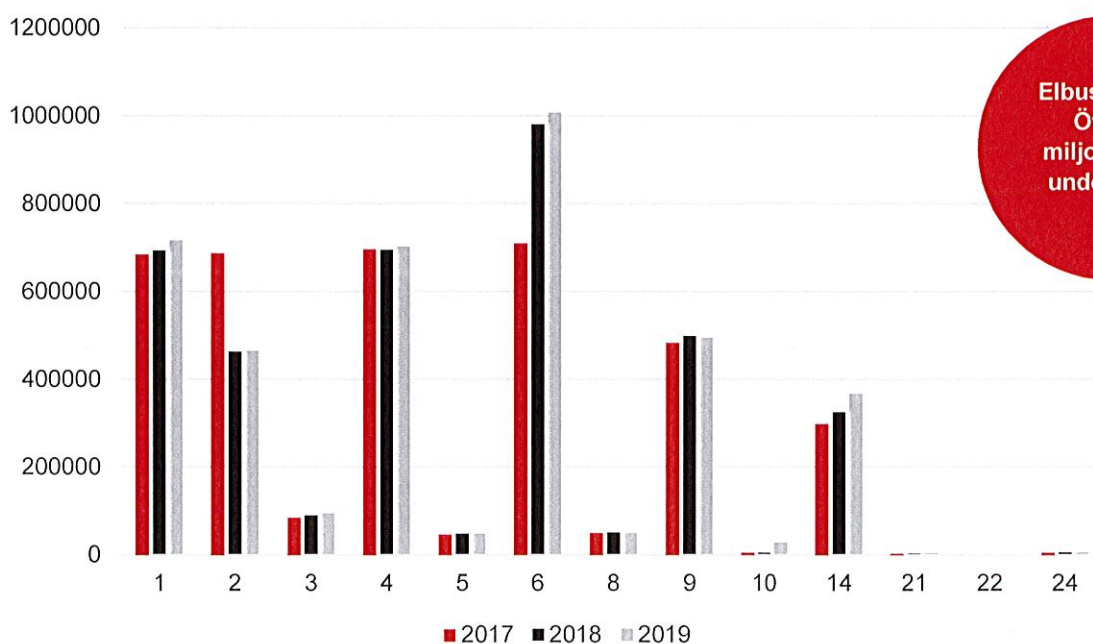
Vid tidtabellsskiftet 2018/2019 gjorde Länstrafiken förändringar av avgångstider för de sista avgångarna, de så kallade kvällsbussarna. Dessa avgångar var fram till förändringen till viss del anpassade för arbetspendlare från Östersunds sjukhus dels för resplusresenärer resande med SJ. Anledningen till förändringarna var att SJ senarelade kvällstågets ankomst till Östersund. Senareläggningen innebar att bussarnas kvällsavgång endast kunde tillgodose en passagerargrupp, arbetspendlare eller tågresenärer. Länstrafiken hade tidigare, från

sjukhusanställda, fått önskemål om tidigareläggning av kvällsbussarna och med det i åtanke fanns möjligheten att nu möta de önskemålen. För att säkerställa att önskemålen kvarstod och ta reda på vilka avgångstider som bäst skulle matcha arbetstiderna för sjukhusanställda gjordes en utredning. I utredningen rådgjorde Länstrafiken bland annat med personalavdelningen på Region Jämtland Härjedalen och de nya avgångstiderna baserades på den information om arbetstider Länstrafiken fick. Bolagets resandeanalys visar dessvärre på att förändringen fick motsatt effekt och på dessa turer syns en minskning med 3000 resor. Bolaget har också dragit slutsatsen att förändringen orsakat en resandeminskning på ytterligare turer, detta med anledning av att om avgångstiderna för hemresa inte fungerar kan resenären inte nyttja bussen till jobbet heller. Slutsatsen bekräftas av att den största resandeminskningen i detta fall består av minskat resande med Länstrafikens periodbiljetter som är en typisk biljett för en arbetspendlare. Analys har även gjorts av försäljningen av Resplusbiljetter där resultatet av analysen visar på att Resplusförsäljningen inte minskat under samma period.

## Tätortstrafik

I tätortstrafiken gjordes ca 3 999 000 registrerade resor 2019, vilket är ca 90 000 fler resor än föregående år. I antalet resor med tätortstrafiken ingår ca 905 000 resor med Länstrafikens färdbevis, s.k. övergångar, där Ungdomskort, Årskort Senior och periodkortet står för den största andelen. En del av resandeökningen sker på Länstrafikens färdbevis.

### Resandeutveckling tätortens linjenät



Elbuslinje 6  
Över 1  
miljon resor  
under 2019

## Norrtåg

Det totala resandet med Länstrafikens färdbevis i Norrtågstrafiken uppgår till ca 149 000 resor, där 66 000 resor är på Länstrafikens färdbevis och 83 000 resor är Ungdomskort. Enligt uppgift från Norrtåg ökar resandet under 2019 med 3% på tågsträckan Sundsvall-Storlien. Totalt sett ökar resandet med enkelresor i jämförelse med periodkort av olika sorter och då är det på Vy tågs egna biljetter resenärerna köper.

## Marknadsaktiviteter

Årets marknadsaktiviteter har varit inriktade på att få fler människor att resa med kollektivtrafiken, insatser har gjorts för att öka kännedomen om Länstrafikens app.



### Kampanj - Prisfest i appen

En av kampanjerna under året var ett försök om lägre biljettpreiser i Länstrafikens app. Försöket hade i huvudsak tre syften; få fler att upptäcka appen och dess fördelar, erbjuda rabatterade enkelbiljettpreiser samt öka antalet resenärer. Kampanjen pågick under mars till och med april. Resultat av kampanjen i siffror:

**342% fler köp**  
(i jämförelse med 2018 samma period)

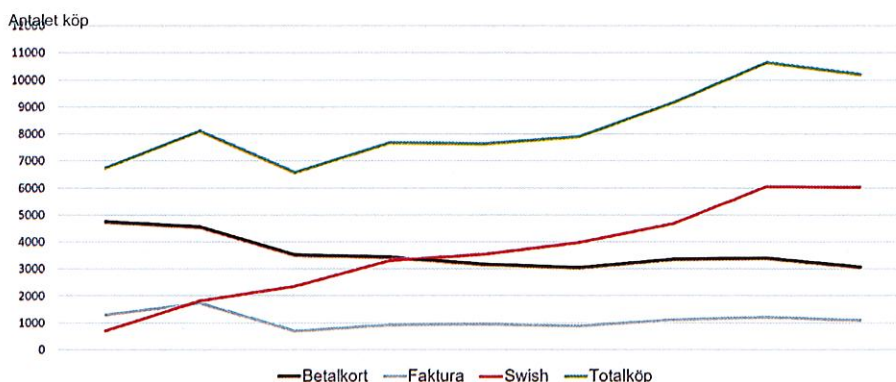
**30% fler användare**  
(i jämförelse med 2018 samma period)

**31% fler sökningar**  
(i jämförelse med 2018 samma period)

### Nya betalningsmetoder i appen

I slutet av perioden för prisfestkampanjen lanserades swish som betalmetod i appen och bolaget kunde direkt se att denna funktion var efterlängtat bland användarna. Försäljningen med swish som betalmetod är per den sista december 2019 det mest använda betalsättet i appen. Bilden visar hur de olika betalmedlen används under perioden april-december.

#### Utveckling av Swish som betalsätt



Kampanjen med rabatterade mobilbiljetter följdes av en kampanj för 20-resorskortet med budskapet, "Vill du fortsätta resa förmånligt?" Kampanjen pågick från och med maj till och med juni. Uppföljning av kampanjen visade på att försäljningen avseende 20-resorskortet ökade med 14% under perioden vilket kan jämföras med att på totalen under året var försäljningsökningen 5%.

Bolagets webbsida, LTR.se har haft 255 000 besökare under 2019 vilket är 12% fler besökare än 2018. Bolagets app blir allt mer populär som under 2019 hade 23% fler aktiva användare än 2018. Länstrafiken säljer tillsammans med tätortstrafiken i Östersund mobilbiljetter för 3,6 miljoner kronor vilket är en ökning med 55% jämfört med 2018.

**55% ökad  
försäljning  
av  
mobilbiljetter**

## Biljetter och resebevis inom kollektivtrafiken

Det röda busskortet är Länstrafiken Jämtlands bärare av kollektivtrafikbiljetter. Kortet kan vara laddat med allt från en enkelbiljett till ett årskort för kollektivtrafiken i länet. För att passa så många resenärstyper som möjligt finns flera olika typer av biljetter. Under 2019 utökades utbudet med att personer med 100% sjuk- eller aktivitetsersättning erbjuds teckna sig för Årskort Senior som tidigare enbart kunde köpas av personer över 65 år.



I nedanstående tabell finns en kort beskrivning av utbudet för tätortstrafiken i Östersund och regionbussar. Utbudet innefattar de biljetter som finns till försäljning för betalande resenärer. Sedan 2015 har sju av åtta kommuner infört Ungdomskort som ges gratis till alla folkbokförda barn och ungdomar i åldrarna 6-19 år. Ungdomskortet ger fritt resande året om med Länstrafiken, tätortstrafiken i Östersund samt Norrtåg sträckor inom länet.

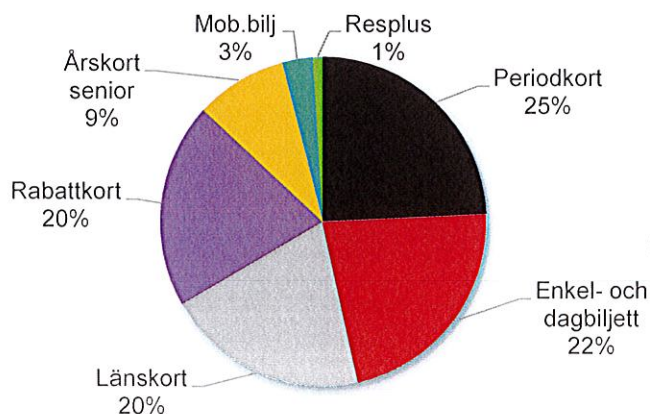
Biljettyp	Kategorier	Förklaring
Enkelbiljett	Barn/Vuxen	Enkelbiljett tätortstrafiken i Östersund och regionbussar.
Dagbiljett	Barn/Vuxen	Fritt resande under ett kalenderdygn i hela länet.
24 h	Vuxen	24 h fritt resande med tätortstrafiken Östersund.
72 h	Vuxen	72 h fritt resande med tätortstrafiken Östersund.
Flygbussbiljett	Barn/Vuxen	Resa Östersund C till/från Åre Östersund Airport.
Tankkort	Barn/Vuxen	Laddas med 6, 12, 18, 24 eller 30 enkelresor.
20-resorskort	Barn / Ungdom / Vuxen /Senior	20 enkelresor mellan två valda orter.
Månadskort	Barn/Vuxen	30 dagar fritt resande inom Östersund stad.
Seniorkort	Senior	30 dagar fritt resande inom Östersund stad.
Periodkort*	Barn / Ungdom / Vuxen /Senior	30 dagar fritt resande på vald sträcka med buss eller Norrtåg.
Länskort*	Barn / Ungdom / Vuxen /Senior	30 dagar fritt resande i hela länet med buss eller Norrtåg.
Årskort Senior	Senior/ intyg Försäkringskassan**	30 dagar fritt resande i hela länet.

\*Kan köpas som årskort med 15% rabatt ett så kallat Smartkort.

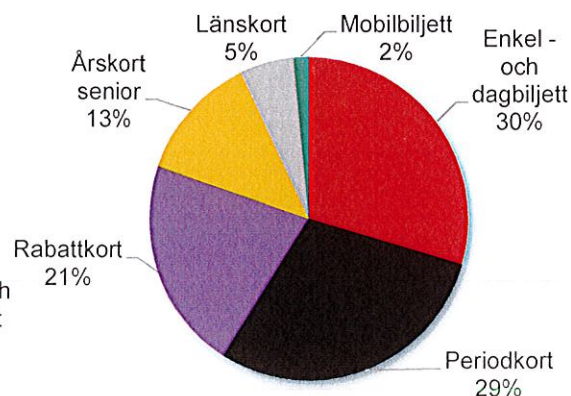
\*\* Intyg från Försäkringskassan om 100% sjuk- eller aktivitetsersättning.

## Resande med olika biljettyper Länstrafik, Norrtåg och tätortstrafik

Länstrafikens bussar och på Norrtåg



Tätortstrafiken



## IT

Länstrafiken har under 2019 fortsatt delta i projektet kring gemensamt biljett- och betalsystem tillsammans med norrlandslänen. IT-avdelningen har fortsatt att varit aktiv och deltagit i möten, både fysiska och via webb, där även Samtrafiken och i förekommande fall IT-leverantörer deltagit. Spelplanen i projektet har ändrats något sen projektet startade, exempelvis tog regeringens utredning kring nationell biljett- och betalstandard fart under hösten, vilket påverkade projektet. Projektet har noggrant följt arbetet med den standard som Samtrafiken tillsammans med branschen utvecklat den så kallade BoB-standard. Standarden ska skapa möjligheter till interoperabilitet, inte bara mellan olika biljettsystem utan även mellan olika komponenter i ett biljettsystem. Målet är att kollektivtrafikbranschen inom några år använder samma standard vilket förhoppningsvis kommer gynna Länstrafiken, då bedömningen är att det på marknaden blir hårdare konkurrens när det kommer till erbjudandet av olika biljettsystemlösningar.

IT-avdelningen har fortsatt arbeta med att betala av Länstrafikens teknik- och designskuld genom diverse aktiviteter med fokus på förenklat samarbete, både internt och externt, automatisering och strukturering. Bolaget införde redan 2017 Office 365 och ser fördelar med att fortsätta arbetet med de funktioner som erbjuds genom plattformen. I Office 365 ingår samarbetsplattformen Teams som under året används i allt större utsträckning för informationsutbyte med externa parter så som kommuner, trafikföretag och Länstrafikens motsvarigheter i norrlandslänen.

Året inleddes också med ett omfattande arbete kring kartläggning och strukturering av datakällor i syfte att öka förståelsen kring hur bolagets data hänger ihop och hur det kan analyseras. I samband med detta ersattes QlikView av Power BI, en modul som ingår i plattformen Office 365. Detta har, förutom kraftigt minskade licenskostnader, ökat tillgängligheten till datat och möjligheter att visualisera det på ett användarvänligt sätt. Det har också gett bolaget möjligheten att göra rapporter åtkomliga via automatiska publiceringar för externa beställare, t.ex. i Teams, vilket har medfört stor effektivisering resursmässigt.

På temat betala av teknik- och designskulden har IT-avdelningen fortsatt arbeta med genomgång av system och moduler i Länstrafikens IT-miljö. Arbetet har resulterat i att gamla lösningar skalats bort och därmed licenser och abonnemang kopplat till dessa.

Arbete med innovation och införande av nya lösningar har med tanke på ovanstående genomförts inom ramen för Länstrafikens befintliga funktionalitet och förbättring av denna, men har av olika anledningar inte tagit fart i någon större utsträckning när det gäller helt nya lösningar som till exempel optisk läsning av färdbevis och företagsmodul i vår reseapp. Bland annat har det ekonomiska läget spelat stor roll i sammanhanget, samt att en del aktiviteter har lagts på is på grund av att beslut kring vilket sätt Länstrafiken ska tas in i förvaltning hos ägaren har dröjt.

Under året har regelbundna förvaltningsmöten med en del av Länstrafikens leverantörer genomförts. I förekommande fall har mötesfrekvensen ökat i syfte att hitta lösningar kring brister i leveransförmåga och kvalitet. Detta gäller i första hand leverantörer av Länstrafikens betalsystem och skolskjutssystem.

## Särskild kollektivtrafik

Länstrafiken har under 2019 skött uppdraget avseende den särskilda kollektivtrafiken för sex av länets åtta kommuner (Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokoms, Ragunda och Åre kommun) samt för Region Jämtland Härjedalen.

Myndighetsutövningen får anses ha fungerat väl, handläggningstiden har under årets absoluta huvuddel varit en vecka. Myndighetsutövningen har varit föremål för prövning (överklaganden) av Länsrätten i 11 fall under året, varav samtliga ärenden avgjordes till Länstrafikens förmån.

Andelen färdtjänstillstånd i de 6 ingående kommunerna var vid årsskiftet 1190 st.

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 2019 är ackumulerat 26 %, i pengar 19,7 Mkr.

### Anbaro – kvalitetsbarometer för Anropsstyrd trafik

Ett verktyg för att mäta resenärers upplevda kvalitet 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, 2019 var inget undantag. Resultatet för 2019 innebar att bolagets leverantörer 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 90%.



97%  
nöjdhet  
med  
beställning  
och resa

Under året har två Samrådsmöten genomförts. Samrådsgruppen är central och möjliggör för varje part att nå insyn och inflytande av verksamheten.

Avdelningen Särskild kollektivtrafik uppvisade ett positivt ekonomiskt resultat om 4,07 miljoner kronor mot budgeterade kostnader som var beräknade till 67,3 miljoner kronor.

### Uppdraget

Länstrafikens uppdrag är att samordna de samhällsbetalda resorna oavsett om det är kommunerna eller Region Jämtland Härjedalen som har ansvaret för dessa.

#### Detta sker genom att Länstrafiken bedriver:

- Beställnings- och samordningsfunktion (BC) för allmän och särskild kollektivtrafik.
- 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.
- 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.

Samtliga kommuner som ingår i Samarbetsavtalet-uppdragsavtalet och har överlåtit ansvar för färdtjänst/ riksferdtjänst överlåter även myndighetsutövningen enligt gällande lagar.

## Upphandlade trafikföretag inom den särskilda kollektivtrafiken

### Trafikområde

Bergs kommun

Bräcke kommun

Härjedalens kommun

Krokoms kommun

Ragunda kommun

Strömsunds kommun

Åre kommun

Östersunds kommun

### Entreprenör

Taxiservice i Bergs kommun AB

V.A Trafikentreprenader AB

Centrala buss i J/H AB

Taxi glesbygd AB

Taxi Ragunda AB

Norra Jämtlands taxi AB

Taxi Väst Jämtland AB

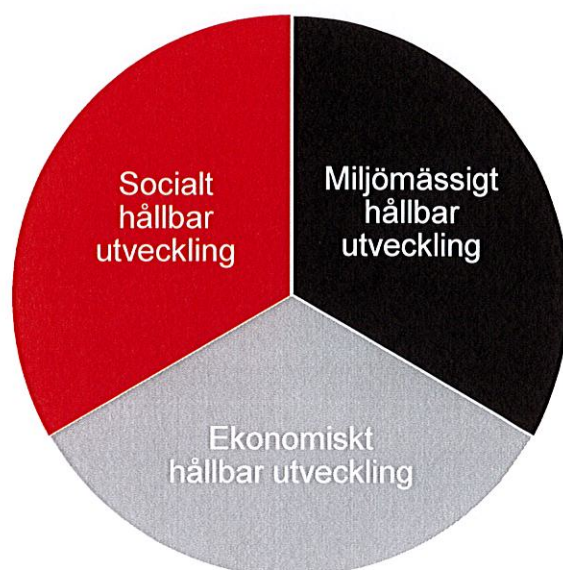
Taxi Östersund AB

## Organisation

Avdelningen för särskild kollektivtrafik består av avdelningschef samt 3,8 handläggartjänster. Beställningscentral och transportörer är upphandlade i konkurrens.

## 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 % respektive 2% per år från år 2017-2020 (tåg och buss).

Mål 2019 för Länstrafiken uppgår till 2 633 000 resor, målet är inte uppfyllt.

Mål 2019 för Tätortstrafiken uppgår till 3 970 000 resor, målet är uppfyllt.

	Mål	Utfall	Utfall	Utfall
	2020	2019-12	2018-12	2017-12
Länstrafiken*	2 658 900	2 479 000	2 547 000	2 613 000
Tätortstrafiken Östersund	4 049 200	3 999 000	3 908 000	3 820 000

\*=Resandestatistik för föregående år överensstämmer inte med den resandestatistik som redovisats i tidigare rapporter. Anledningen till differensen beror dels på att Länstrafiken under 2019 fortsatt arbetet med att kvalitetssäkra resandestatistiken. Ytterligare en påverkande faktor är att statistiken från biljettmaskiner, i vissa fall inte hunnit överföras till Länstrafikens databas, vid den tidpunkt då statistikuttaget gjorts.

## 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	2019-12	2018-12	2017-12
Länstrafiken*	36,5%	29%	28%	30%
Östersund tätortstrafik*	58,5%	46%	49%	48%
<b>Redovisning antal respondenter:</b>	<b>Bas:</b>			
Länstrafiken**		1050	1034	1121
Östersund tätortstrafik**		941	875	915

\* = 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 finns 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 anropsstydtrafik. Målet är att nöjdheten ska uppgå till minst 90% under hela programperioden. Utfallet för 2019 blev 97 %.

Nöjdhet med färdtjänstresa	Utfall	Utfall	Utfall	Utfall
	2019-12	2018	2017	2016
Jämtlands län*	97%	96%	96%	93%

\*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 %. Det anses vara en rimlig avvägning mellan resurser och kvalitet.

## 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	2019-12	2018-12	2017-12
Länstrafiken	13,5%	10%	11%	9%
Tätortstrafiken Östersund	30,5%	19%	17%	18%
<b>Redovisning antal respondenter</b>	<b>Bas:</b>			
Länstrafiken		801	776	807
Tätortstrafiken Östersund		697	631	652

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

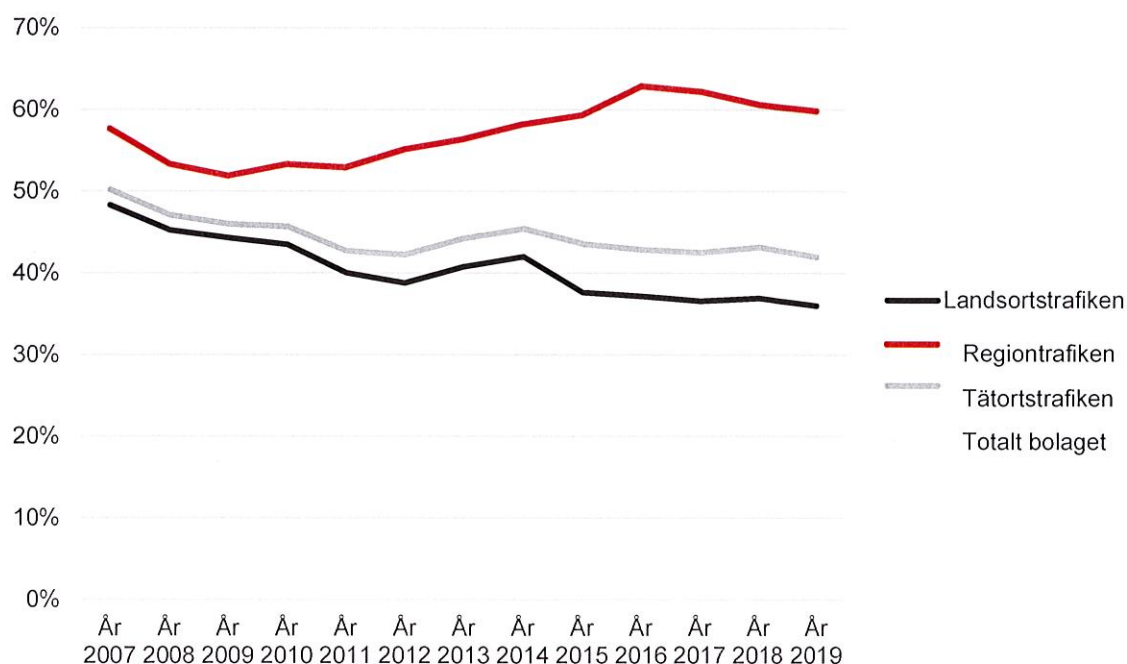
- delmål – en miljömässigt hållbar utveckling

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 2018 uppgick till 0,28 vilket är ett resultat av ökad användning av fossilfritt drivmedel. Värdet för 2019 finns tillgängligt i mars och därför redovisas resultat för 2018.

	Mål	Utfall	Utfall	Utfall
	2020	2018	2016	2014
CO <sub>2</sub> utsläpp per kg per km, busstrafik	0,25	0,28	0,46	0,67

## 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 intäkter och kostnader rörande den s.k. särskilda kollektivtrafiken sorterats bort. Detta eftersom möjligheterna till jämförelse med andra huvudmän blir missvisande. Utfallet för 2019 slutade på 36 %, utfall f.g. år 37 %.



# Förvaltningsberättelse 2019

Förvaltningsberättelse avseende Länstrafiken i Jämtlands län AB

Organisationsnummer: 556437-0194

Säte: Östersunds kommun

## Allmänt om verksamheten

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. 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 har getts i uppdrag att verkställa Region Jämtland Härjedalens och kommunernas uppgifter som ansvariga för särskild kollektivtrafik. Bolaget svarar enligt avtal även för utredning av färdtjänstillstånd. De formella besluten om färdtjänstillstånd fattas av Region Jämtland Härjedalen.

## Väsentliga händelser i bolaget

### Organisation

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.

### Upphandlingar

#### Regionbuss 2019

Den 27 augusti 2018 tilldelades Trønderbilene AS uppdraget för Regionbuss 2019. Under avtalsspärren överprövades upphandling och trafikavtalet med Centrala buss i J/H AB förlängdes till och med tidtabellsskiftet i december 2019. Överprövningen hos förvaltningsrätten utföll till Länstrafikens favör och trafikavtal Regionsbuss 2019 kunde tecknas. Trafiken startade 15 december 2019 och omfattar 63 linjer och 97 fordon i kommunerna Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokoms, Strömsund och Östersund.

Inför trafikstart levererades 10 Scania Interlink och 21 Crafter, Övriga bussar levereras under 2020.

#### Inlandstrafiken 2019

Upphandlingen har skett i samverkan med länstrafikbolagen i Norr- och Västerbotten. Länstrafiken Västerbotten ansvarade för upphandling av linjerna 45 och 63 och Länstrafiken Jämtland för linje 46.

Trafikavtal gällande linje 46 tilldelades Centrala Buss Jämtland Härjedalen och trafikstart utfördes enligt plan den 15 december 2019. Avtalet omfattar linje 46 som trafikerar sträckan Östersund – Mora med tre Volvo 9700 som samtliga levererades till trafikstart.

Trafikavtal gällande linje 45 tilldelades Centrala Buss Norrbotten och trafikstart utfördes, efter en justering av startdatum, den 8 december 2019. Avtalet omfattar linje 45 som trafikerar sträckan Östersund - Gällivare och hanterar bussgods.

Trafikavtal gällande linje 63 tilldelades Busspoolen och trafikstart utfördes enligt plan den 15 december 2019. Avtalet omfattar linje 63 som trafikerar sträckan Dorotea - Umeå och hanterar bussgods.

### **Samhällsbetalda transporter**

Arbete med upphandling av de s.k. Samhällsbetalda transporterna som omfattar sjukresor, färdtjänst, skolskjuts, anropsstyrtrafik, närtrafik, och linjetrafik påbörjades under 2018 och upphandlingsmaterial skickades ut i början av 2019.

I juni 2019 tilldelades anbuden för kommunerna Berg, Härjedalen, Krokom, Åre och Östersund. För trafikområdena Åre och Östersund tecknades avtal med Taxi Östersund 199 000 AB.

Anbuden för Bergs, Härjedalens och Krokoms kommun överprövades och ärendena som avser Berg och Härjedalen är fortfarande inte avgjorda i förvaltningsrätten.

För trafikområde Krokoms kommun valde Länstrafikens styrelse att avbryta upphandlingen och återkalla tilldelningsbeslutet med motiveringen att det vinnande anbudet inte uppfyllde samtliga krav i upphandlingen. Styrelsen valde också att avbryta tilldelningen till det anbud som efter utvärdering lämnat näst lägst pris eftersom det anbudspriset översteg den budget som Länstrafiken hade att förhålla sig till. Styrelsen beslutade också att avbryta upphandlingen för avtalsområdena Bräcke, Ragunda och Strömsund. Även det med motiveringen att anbudspriserna översteg budgeten.

Länstrafiken avsåg att efter en analys över förutsättningarna för upphandlingen genomföra en ny upphandling för avtalsområdena Bräcke, Ragunda, Krokom och Strömsund.

Den 23 september 2019 beslutade Länstrafikens styrelse att upphandlingen av de kvarstående avtalsområdena skulle startas om, med en förändring. Kommunerna Bräcke, Ragunda, Strömsund och Krokom delades in i två avtalsområden. Krokom och Strömsund i ett avtalsområde och Bräcke och Ragunda i ett.

Upphandlingsdokumentet skickades ut i slutet av 2019 och planerad trafikstart för samtliga avtalsområden är halvårsskiftet 2020.

### **Beställningscentral**

Nuvarande avtal avseende beställningscentralen löper till hösten 2020. Arbetet har påbörjats med hur en framtida beställningscentral skall organiseras samt vilka uppgifter som skall hanteras.

### **Skolskjutssystemet**

Av olika anledningar har leveransen av det upphandlade skolskjutssystemet ännu inte skett. Problemen i delar av skolskjutsprogrammet kvarstår och systemet kom inte i drift under 2019. Planeringen av skolskjutsar har hanterats manuellt genom ett bra samarbete mellan kommunerna, Länstrafiken och transportörerna. Kontinuerligt arbete med leverantören pågår för att lösa problemen.



## Biljett- och betalsystem

Samarbetet med övriga norrlandslän med projektet "Ett framtida gemensamt biljett- och betalsystem i Norrland" har fortsatt under året. I augusti kom besked om att Gerhard Wennerström, VD för Samtrafiken utsetts till särskild utredare för utredningen om ett, enligt "Januariavtalet", nationellt biljettsystem. Utredaren ska föreslå hur ett nationellt biljettsystem för hela kollektivtrafikbranschen i Sverige bör utformas, byggas upp, drivas och finansieras. Med anledning av den nationella utredningen avvaktade norrlandsläna vidare arbete för att skapa sig en klarare bild över i vilken riktning utredningen pekade. I slutet av året återupptogs arbetet och ett samarbete med Samtrafiken intensifierades. Samtrafiken har tagit sig an uppdraget att bygga ett referenssystem, som kan användas av norrlandsläna, och andra trafik huvudmän, i samband med verifiering av de nödvändiga moduler som behövs för ett komplett biljett- och betalsystem i framtiden. Arbetet med projektet fortsätter med att bland annat titta närmare på Samtrafikens referenssystem. Norrlandsläna har tillsammans enats om att en förstudie bör vara klar till sommaren 2020.

## Elbussprojekt i Östersund

Elbussprojektet i Östersund omfattar sex elbussar som ska trafikera linje 6. De tre första bussarna sattes i trafik i mars 2018 och under 2019 levererades de tre resterande bussarna. Projektet har varit lyckat och fått stor uppmärksamhet både lokalt och nationellt.

## Personal

Två personer har under året valt att avsluta sin anställning i bolaget. Länstrafiken i Jämtlands län AB hade 31 december 2019 13 (15) anställda, inkluderat tillsvidareanställda och visstidsanställda.

## Styrelse

Under året har bolaget valt ny ordförande vid två tillfällen. Vid årsstämman i maj valdes Veronica Eklund och vid en extrainsatt stämma i oktober valdes Karin Ekblom då Veronica Eklund valt att avsluta sitt uppdrag. Till styrelsen har två ordinarie ledamöter utsetts under året, Kent Karlsson och Anton Norqvist samt två nya ersättare Bengt-Arne Persson och Anton Hammar.

## Ägardirektiv, kapitaltäckningsgaranti och kontrollbalansräkning

I april 2019 visade bolaget en årsprognos på -2,5 Mkr vilket skulle innebära att bolaget befarades hamna i en situation som skulle kräva kontrollbalansräkning. Bolaget begärde därför en kapitaltäckningsgaranti av ägarna. I maj 2019 tog Länstrafikens styrelse beslut om en begäran om en kapitaltäckningsgaranti av ägarna.

Under hösten 2019 tog Regionfullmäktige beslut om att upprätta en kapitaltäckningsgaranti för bolaget. Garantin undertecknades den 4 november 2019, gäller som längst till 31 december 2020 och högst med ett belopp om 8 000 000 kronor.

## Ekonomi

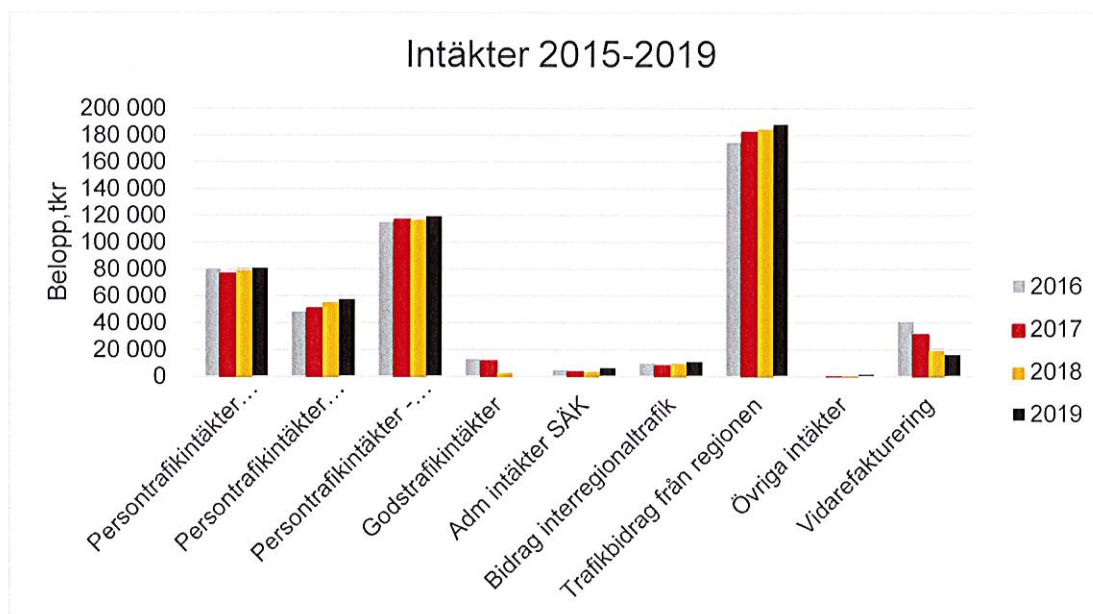
### Resultat

Bolagets verksamhet visar under 2019 ett resultat på - 94 299 kr jämfört med föregående år då bolaget visade ett resultat på - 1 049 992 kr. I och med det senaste ägardirektivet ska bolaget balansera vinst och förlust vilket gör att bolagets ackumulerade underskott uppgår till -3 390 912 kr.

## Intäkter

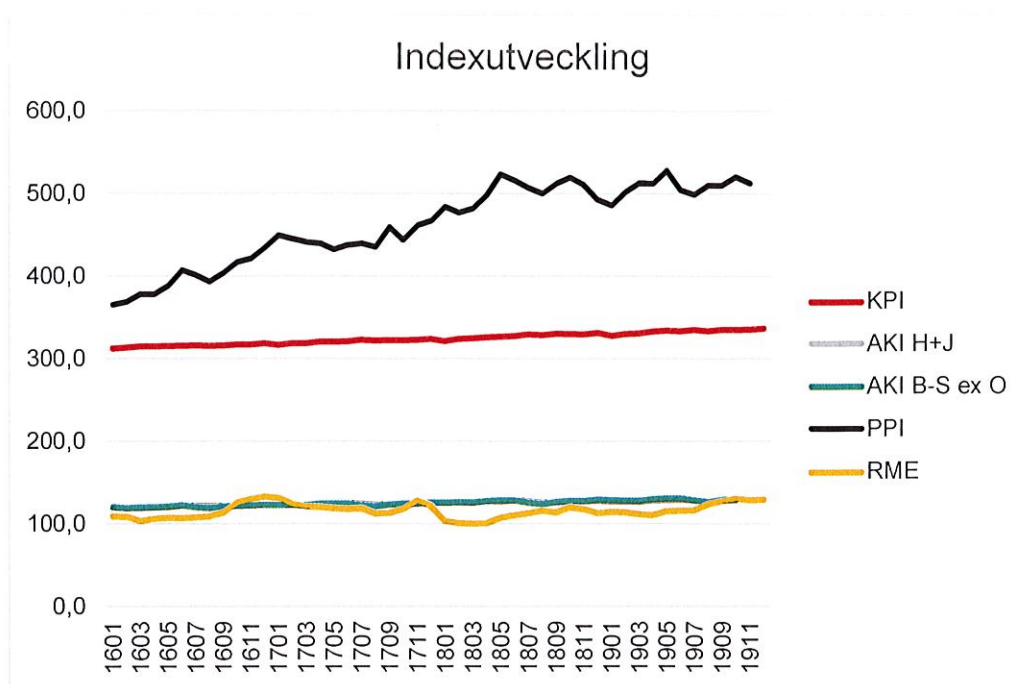
Konsumentintäkterna för den allmänna kollektivtrafiken uppgick under 2019 till 80,9 Mkr, vilket är 0,8 Mkr högre än föregående år. Intäkterna för ungdoms- och elevkort uppgick till 57 Mkr, vilket är 1,1 Mkr högre jämfört med föregående år. Ökningen av intäkter för ungdoms- och elevkort motsvarar 2 %, trots en prisjustering på 5%, vilket visar på att antalet ungdomar berättigade till ungdomskort har varit färre 2019 än 2018.

Ägarbidraget för 2019 uppgick till 187 997 Mkr, vilket är 2,5 Mkr högre än det totala ägarbidraget 2018. I 2018 års belopp ingår ett extra driftsbidrag på 1,7 Mkr, då bolaget skulle återställa aktiekapitalet inför kontrollstämma 2. Det beslutade ägarbidraget är 4,2 Mkr högre 2019 jämfört med 2018.



## Kostnader

Trafikkostnaderna utgörs till största delen av avtalade ersättningar till trafikföretag som löper över långa tidsperioder. För varje nytt trafikår fastställs ett tilläggsavtal som talar om trafikvolymen, ny kilometerersättning samt övriga ersättningar. Beloppet för tilläggsavtalen blev 5% högre 2019 jämfört med 2018. I avtalen ingår index som ska justeras kvartalsvis under löptiden, som t.ex. KPI (Konsumentprisindex), AKI (Arbetskraftsindex) och PPI (Prisindex för dieselolja); ITPI (Index för inhemsk tillgång) samt Stibor 3 månader. Även relativt små förändringar av index ger stora kostnadsförändringar eftersom de påverkar en stor del av kostnadsmassan. För 2019 har dessa justeringar av index bidragit till en kostnad på närmare 4,7 Mkr, vilket är 5 Mkr mindre än föregående år. Som diagrammet nedan visar är indexvärdena för bränsle (PPI och RME) svåra att förutse med anledning av dess fluktuation, det är även de som står för den största procentuella ökningen och därmed de index som ger upphov till de stora variationerna mellan åren.



## Framtida utveckling samt väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

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.

En utmaning och risk i överföringen av bolaget till förvaltningen är att säkerställa att den kompetens och erfarenhet som arbetats upp inom bolagets styrelse tas tillvara i det nyinsatta utskottet. Styrelsen för Länstrafiken har en central roll i utvecklingsfrågor inom kollektivtrafiken och sitter på många goda erfarenheter i bland annat upphandlingsarbete.

Bolagets ekonomiska situation är fortfarande ansträngd och på grund av Coronavirusutbrottet under våren 2020 finns risken att bolaget hamnar i ett läge där kapitaltäckningsgarantin måste nyttjas. Detta med anledning av ett minskat resande och ett betydande intäktsbortfall.

Coronavirusutbrottet kan ge stora konsekvenser på kollektivtrafiken i länet. Det finns risk att situationer uppstår där det råder brist på framförallt förare, vilket kan leda till att trafik kan behöva ställas in. Ett minskat resande kan även leda till att de av Länstrafiken upphandlade trafikentreprenörer med incitamentsavtal sätts i en besvärlig ekonomisk sits, vilket direkt kommer att påverka Länstrafikens möjlighet att tillfullo uppfylla det av ägarna upprättade uppdragsavtalet.

Även i ett läge utan virusutbrott är det en stor utmaning 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 flexiblare 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.

## 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

	2019	2018	2017	2016
Nettoomsättning	479 944 699	479 445 865	487 740 903	484 909 390
Rörelseresultat	-96 968	-1 058 658	-2 252 693	-8 209
Rörelseresultat efter finansiella poster	-94 299	-1 049 992	-2 246 621	0
Balansomslutning	35 954 448	36 778 141	40 175 459	49 394 883
Soliditet*	13 %	13 %	14 %	16 %
Medeltal anställda	14	16	25	25

\* Justerat eget kapital/Balansomslutning.

## Förslag till resultatdisposition

Balanserad vinst /förlust	-3 296 613
Årets resultat	-94 299
<b>SUMMA</b>	<b>-3 390 912</b>

Styrelsen och verkställande direktören föreslår bolagsstämman besluta att -3 390 912 kr överförs i ny räkning.

# Resultaträkning

	Not	2019-12-31	2018-12-31
	1		
<b>Rörelsens intäkter m.m.</b>			
Nettoomsättning	2	<u>479 944 699</u>	<u>479 445 865</u>
<b>Summa intäkter m m</b>		479 944 699	479 445 865
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Trafikkostnader	-	460 764 038	- 460 040 505
Övriga externa kostnader	-	8 261 891	- 7 268 833
Personalkostnader	3	10 243 920	- 10 342 282
Av- och nedskrivningar av anläggningstillg.	-	<u>771 818</u>	<u>2 852 903</u>
<b>Summa rörelsens kostnader</b>	-	480 041 668	- 480 504 524
<b>Rörelseresultat</b>	-	96 969	- 1 058 658
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	4	3 624	8 926
Räntekostnader och liknande resultatposter	-	<u>954</u>	<u>259</u>
<b>Summa resultat från finansiella investeringar</b>		2 670	8 667
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	-	94 299	- 1 049 992
Skatt		<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Årets resultat</b>	-	94 299	- 1 049 992

# Balansräkning

	Not	2019-12-31	2018-12-31
	1		
<b>Tillgångar</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<u>Materiella anläggningstillgångar</u>			
Maskiner och andra tekniska anläggningar	5	1 217 715	327 095
Inventarier, verktyg och installationer	6	<u>1 137 431</u>	<u>1 336 067</u>
		2 355 146	1 663 163
<u>Finansiella anläggningstillgångar</u>			
Övriga långfristiga värdepappersinnehav	7	<u>30 000</u>	<u>30 000</u>
		30 000	30 000
Summa anläggningstillgångar		<u>2 385 146</u>	<u>1 693 163</u>
 Omsättningstillgångar			
<u>Kortfristiga fordringar</u>			
Kundfordringar		11 530 509	12 373 324
Övriga kortfristiga fordringar	8	2 730 666	2 148 740
Fordringar koncernföretag	9	16 576 303	14 207 094
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	10	<u>2 626 991</u>	<u>5 865 142</u>
		<u>33 464 469</u>	<u>34 594 300</u>
<u>Kassa och bank</u>	11	<u>104 833</u>	<u>490 679</u>
Summa omsättningstillgångar		<u>33 569 302</u>	<u>35 084 978</u>
 <b>Summa tillgångar</b>		<b>35 954 447</b>	<b>36 778 141</b>

Balansräkning	Not	2019-12-31	2018-12-31
<b>Eget kapital och skulder</b>			
<b>Eget kapital</b>			
<u>Bundet eget kapital</u>			
Aktiekapital 8 000 aktier		8 000 000	8 000 000
Reservfond		<u>29 262</u>	<u>29 262</u>
		<u>8 029 262</u>	<u>8 029 262</u>
<u>Fritt eget kapital</u>			
Balanserat resultat	-	3 296 613	- 2 246 621
Årets resultat	-	<u>94 299</u>	<u>1 049 992</u>
	-	<u>3 390 912</u>	<u>3 296 613</u>
<b>Summa eget kapital</b>		<u>4 638 350</u>	<u>4 732 649</u>
<b>Avsättningar</b>			
Avsättningar övrigt	12	<u>132 896</u>	<u>467 741</u>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Leverantörsskulder		21 793 212	19 307 221
Övriga kortfristiga skulder	13	275 208	322 311
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	14	<u>9 114 782</u>	<u>11 948 219</u>
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<u>31 183 202</u>	<u>31 577 751</u>
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<b>35 954 447</b>	<b>36 778 141</b>

# Rapport förändring eget kapital

Villkorat aktieägartillskott uppgår till 8 000 000 kr.

	Budet eget kapital		Fritt eget kapital		
	Aktiekapital	Reservfond	Balanserat resultat	Årets resultat	Eget kapital totalt
Ingående balans 1 januari 2018	8 000 000	29 262	-2 246 621	0	5 782 641
Årets resultat				-1 049 992	-1 049 992
Utgående balans 31 december 2018	8 000 000	29 262	-2 246 621	-1 049 992	<b>4 732 649</b>
Ingående balans 1 januari 2019	8 000 000	29 262	-3 296 613	0	4 732 649
Årets resultat				-94 299	-94 299
Utgående balans 31 december 2019	8 000 000	29 262	-3 296 613	-94 299	<b>4 638 350</b>

## Kassaflödesanalys

	2019	2018
<b>Den löpande verksamheten</b>		
Rörelseresultat före finansiella poster	- 96 969	- 1 058 658
Avskrivningar, nedskrivningar och avsättning	436 973	- 2 325 800
	<b>340 005</b>	<b>- 3 384 458</b>
Erhållen ränta	3 624	8 926
Erlagd ränta	- 954	- 259
	<u>342 675</u>	<u>- 3 375 792</u>
Ökning/minskning kundfordringar	842 815	- 1 991 915
Ökning/minskning övriga kortfristiga fordringar	287 016	3 022 423
Ökning/minskning leverantörsskulder	2 485 991	3 993 627
Ökning/minskning övriga kortfristiga skulder	<u>- 2 880 540</u>	<u>- 1 162 449</u>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>1 077 956</b>	<b>485 894</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>		
Investering i materiella anläggningstillgångar	- 1 463 802	- 439 812
Erhållen likvid avyttrade finansiella anläggningstillgångar	-	-
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<u>- 1 463 802</u>	<u>- 439 812</u>
<b>Finansieringsverksamheten</b>		
<b>Årets kassaflöde</b>	<b>- 385 847</b>	<b>46 082</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>	<b>490 679</b>	<b>444 598</b>
	<u>104 833</u>	<u>490 679</u>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	<b>104 833</b>	<b>490 679</b>

## 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.

#### Fordringar

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

#### Anläggningstillgångar

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

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

#### Kassaflödesanalys

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

### Not 2 Nettoomsättning

	2019	2018
Biljettintäkter	137 774 702	135 847 589
Vidarefakturerade kostnader	16 138 436	20 146 246
Skoltrafik/Färdtjänstintäkter	125 451 093	122 135 104
Godsintäkter	24 457	3 644 062
Driftsbidrag från Region Jämtland Härjedalen	187 997 000	185 470 000
Övriga bidrag	11 494 711	11 044 711
Övriga intäkter	<u>1 064 300</u>	<u>1 158 152</u>
	479 944 699	479 445 864

**Not 3 Medelantal anställda, löner, andra ersättningar och sociala avgifter**

Medelantal anställda, med fördelning på kvinnor och män uppgår till

	2019	2018
Kvinnor	9	8
Män	<u>6</u>	<u>8</u>
<b>Totalt</b>	<b>15</b>	<b>16</b>

Löner och ersättningar uppgår till

Styrelsen och verkställande direktören	1 134 027	1 175 424
Övriga anställda	<u>5 978 841</u>	<u>5 562 147</u>
<b>Totala löner och ersättningar</b>	<b>7 112 867</b>	<b>6 737 571</b>

Sociala avgifter enligt lag och avtal 2 245 107 2 412 965

Pensionskostnader 543 089 592 098  
(varav för verkställande direktör 128 376 (129 764))

Övriga personalkostnader 342 857 599 648

**Totala personalkostnader** **10 243 920** **10 342 282**

	2019	2018
	<u>Antal på</u>	<u>Antal på</u>
	<u>balansdagen</u>	<u>balansdagen</u>
Styrelseledamöter	7	7
<i>Varav kvinnor</i>	43%	43%
Verkställande direktör och andra ledande befattningshavare	5	6
<i>Varav kvinnor</i>	40%	33%

Avtal om VD:s avgångsvederlag: 6 månaders uppsägningstid.

**Not 4 Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter**

	2019	2018
Ränteintäkter Kronofogden	3624	8926

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



**Not 5 Maskiner och andra tekniska anläggningar**

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Ingående anskaffningsvärden	37 652 598	37 652 598
Årets förändringar		
-Inköp	1 085 969	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	38 738 567	37 652 598
Ingående avskrivningar enligt plan	- 37 325 504	- 34 966 616
Årets förändringar		
-Avskrivningar enligt plan	<u>- 195 350</u>	<u>- 2 358 888</u>
Årets nedskrivning	-	-
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	- 37 520 854	- 37 325 504
Utgående bokfört värde	<u><b>1 217 714</b></u>	<u><b>327 095</b></u>

**Not 6 Inventarier, verktyg och installationer**

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Ingående anskaffningsvärden	10 319 510	10 012 562
Årets förändringar		
-Inköp	729 997	306 948
-Försäljningar och utrangeringar	<u>-</u>	<u>-</u>
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	11 049 507	10 319 510
Ingående avskrivningar enligt plan	- 9 335 606	- 8 841 600
Årets förändringar		
-Avskrivningar enligt plan	<u>- 576 469</u>	<u>- 494 005</u>
Utgående ackumulerade avskrivningar enligt plan	- 9 912 075	- 9 335 606
Utgående bokfört värde	<u><b>1 137 433</b></u>	<u><b>983 904</b></u>
Pågående investering	<u>-</u>	<u><b>352 164</b></u>

**Not 7 Övriga långfristiga värdepappersinnehav**

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Samtrafiken i Sverige AB, 556467-7598		
30 aktier á nominellt värde på 1000kr, from 06-01-12 2000kr (fondemission)		
Bokfört värde	30 000	30 000

**Not 8 Övriga kortfristiga fordringar**

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Momsfordran	1 413 781	1 538 790
Skattefordran	418 878	418 444
Övrig kortfristig fordran	<u>898 007</u>	<u>191 106</u>
	<b>2 730 666</b>	<b>2 148 740</b>

**Not 9 Fordringar koncern**

Beviljad checkkredit på koncernkonto 25 000 000 kr

**Not 10 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter**

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Övriga upplupna trafikintäkter	2 483 323	1 690 220
Förutbetalda hyror	<u>143 669</u>	<u>4 174 922</u>
Summa	<b>2 626 991</b>	<b>5 865 142</b>

**Not 11 Kassa och bank**

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

**Not 12 Avsättningar**

Regionfullmäktige beslöt 17-11-07 att ge Länstrafiken i uppdrag att avveckla verksamheten för Bussgodis. Länstrafiken verkställde beslutet och verksamheten lades ner 18-03-01. Kostnaderna för avvecklingen bedömdes 17-12-31 uppgå till 5 646 444 kr. Under 2018 omprövades avvecklingskostnaderna för att återspegla det aktuellt bästa uppskattningen vilket medförde att 1 380 546 kr återfördes till resultatet. Under 2018 uppgick de faktiska avvecklingskostnaderna till 3 798 157 kr, under 2019 till 334 845 och avsättningen för 2020 uppgår till 132 896.

**Not 13 Övriga kortfristiga skulder**

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Källskatt personal, särskild löneskatt	275 208	322 311
Övriga kortfristiga skulder	-	-
Summa	<u>275 208</u>	<u>322 311</u>

42 

**Not 14      Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter**

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Upplupna semesterlöner	610 742	668 269
Upplupna sociala avgifter	350 369	389 638
Upplupna trafik kostnader	3 511 227	2 567 816
Upplupen indexkostnad	2 812 114	3 622 360
Förutbetalda biljettintäkter	1 830 060	4 700 135
Övriga upplupna kostnader	-	-
Summa	<b>9 114 782</b>	<b>11 948 218</b>

**Not 15      Ställda säker och eventalförpliktelser**

Ställda säkerheter	Inga	Inga
Eventalförpliktelser	Inga	Inga

Östersund 2020-03-27



Karin Ekblom  
Ordförande



Anders Frimert  
Vice ordförande



Thomas Andersson



Mona Modin Tjulin



Kent Karlsson



Anton Nordqvist



Maria Jacobsson



Lisa Wallin  
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har avgivits 2020-04-01

Deloitte AB



Lars Magnusson  
Auktoriserad revisor

Vår granskningsrapport har avgivits 2020-03-27



David Bell  
Lekmannarevisor

## REVISIONSBERÄTTELSE

Till bolagsstämman i Länstrafiken i Jämtlands län AB  
organisationsnummer 556437-0194

### Rapport om årsredovisningen

#### Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Länstrafiken i Jämtlands län AB för räkenskapsåret 2019-01-01 - 2019-12-31. Bolagets årsredovisning ingår på sidorna 28-44 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Länstrafiken i Jämtlands län ABs finansiella ställning per den 31 december 2019 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

#### Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Länstrafiken i Jämtlands län AB enligt god revisionssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

#### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

#### Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller

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

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

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

eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.

- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

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

## Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

### Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Länstrafiken i Jämtlands län AB för räkenskapsåret 2019-01-01 - 2019-12-31 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

### Grund för uttalanden

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

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

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

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

### Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet

kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

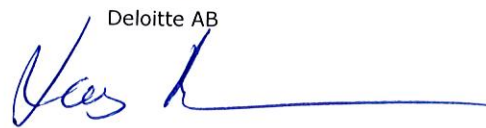
Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

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

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

Östersund den 1/4 2020

Deloitte AB



Lars Magnusson  
Auktoriserad revisor

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

Till fullmäktige i Region Jämtland  
Härjedalen

## GRANSKNINGSRAPPORT FÖR ÅR 2019

Jag, av fullmäktige i Region Jämtland Härjedalen utsedd lekmannarevisor, har granskat Länstrafiken i Jämtlands län AB:s verksamhet för år 2019.

Granskningen har utförts av sakkunniga som biträder lekmannarevisorn

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

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

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

### Årets granskning

Bolaget redovisar ett underskott och uppfyller inte ägarens krav om en god ekonomisk hushållning.

**I övrigt bedömer jag sammantaget att bolagets verksamhet har skötts på ett ändamålsenligt sätt och att den interna kontrollen i huvudsak har varit tillräcklig.**

Som stöd för min bedömning åberopas bifogad granskningspromemoria.

Östersund den 27/3 2020



David Bell

### **Bilaga**

Länstrafiken i Jämtlands län AB - Granskningspromemoria 2019