

## Återredovisning regionstyrelsen, åtgärder för att förbättra bolagets ekonomiska situation.

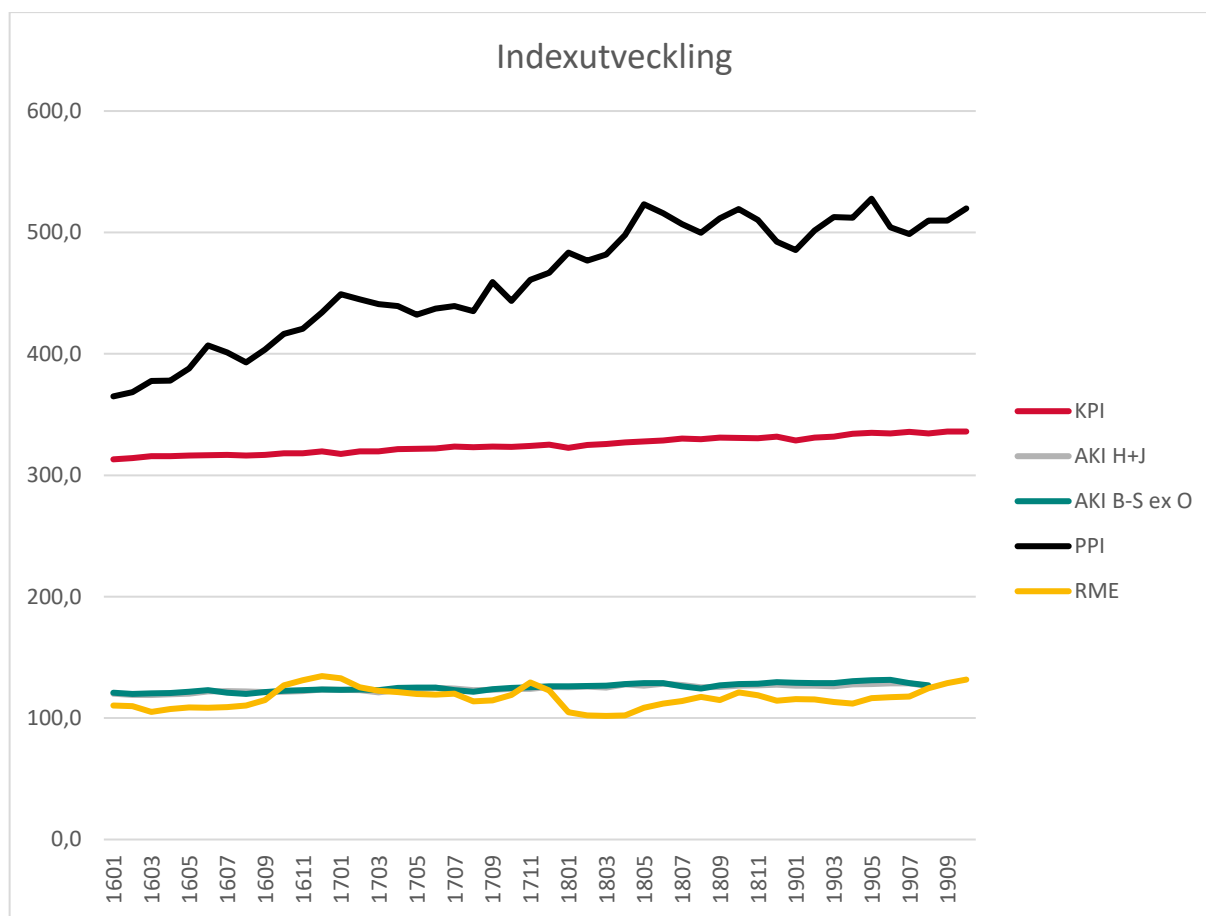
Regionstyrelsens uppsiktspliktsrapport om Länstrafiken 2019 visar att bolaget i huvudsak bedriver verksamheten i enlighet med bolagsordningen, ägardirektivet, uppdragsavtal och beslut i bolagsstämma. Det finns tydliga mål för verksamheten och en struktur för hur målen följs upp och redovisas. Verksamhetsmålen är till övervägande del uppfyllda men målet i ägardirektivet om en god ekonomisk hållning uppfylls dock inte. Vid Regionstyrelsens sammanträde 19-11-06 beslutades att rapporten om Länstrafiken utifrån uppsiktsplikten skulle godkännas men även att bolaget till regionstyrelsens sammanträde 19-12-10 ska redovisa åtgärder i verksamheten som förbättrar bolagets ekonomiska situation och kan leda till att god ekonomisk hushållning uppnås.

Länstrafikens styrelse beslutades 19-06-25 en rad besparingsåtgärder, se bilaga 1. Punkt 1–7 har genomförts i verksamheten medan punkt 8 bygger på trafikpliktsbeslut och skickades till den Regionala kollektivtrafikmyndigheten för utredning.

Länstrafikens verksamhetsrapport för oktober 2019 visar ett nollresultat i årsprognos. Det är en förbättring på 0,5 Mkr från årsprognosen som rapporterades efter augusti 2019. Det beror dels på de genomförda besparingsåtgärderna som beslutades 19-06-25 och dels på förändringar i avtalen för tätortstrafiken i Östersund, vilket har en positiv resultatpåverkan för 2019.

Bolagets ekonomi är likafullt fortsatt ansträngd och en förutsättning för att prognosen för 2019 ska hålla är att kostnaderna för trafikavtalen ligger i samma nivå som hittills i år. Kostnaderna för trafikavtalen uppgår till ca 300 Mkr och är bolagets största kostnadspost. Det består av avtalade ersättningar till entreprenörer som löper över långa tidsperioder. För varje nytt trafikår fastställs trafikvolymen, ny indexreglerad kilometerersättning samt övriga ersättningar, vilket har gjort att den årliga ersättningen ökat med 5–6% de senaste åren. I avtalen ingår det även att index ska justeras kvartalsvis under löptiden. Relativt små förändringar av index ger stora kostnadsförändringar eftersom de påverkar en stor del av kostnadsmassan. För 2017 uppgick de löpande kostnaderna för justeringarna av index till 6,5 Mkr, för 2018 9,7 Mkr och för 2019 års första tio månader uppgår indexregleringen till 4 Mkr.

Indexvärdena blir kända flera månader efter den månaden den avser, därför blir den resultatpåverkande effekten svår att uppskatta för varje enskild månad. 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.



Förutom kostnadsutveckling, som beskrevs i tidigare stycke, av befintliga trafikavtal har bolaget även gått igenom en långdragen rättslig process det senaste året. Det tilldelade avtalet för regiontrafiken överprövades i alla instanser och har blivit ett år försenat. Processen har tagit mycket resurser i anspråk och föranlett ej budgeterade advokatkostnader samt att bolaget haft en kostnadsbild som motsvarar det nuvarande avtalet för hela 2019.

## Bilaga 1

Nr	Förklaring	Åtgärder	Besparing	Konsekvens
1	Förstärkningsmodulen används av trafikföretagen för att registrera utförd förstärkning som sedan ligger till grund för faktureringen. Modulen är ett hemmabygge där ingen support finns i händelse av driftstörning.	Inget inköp eller utveckling av en ny förstärkningsmodul.	82 000 kr	Denna investering kan göras vid ett senare tillfälle i de fall nuvarande modul fungerar blir det ingen konsekvens. Om nuvarande modul havererar kommer det att bli en stor administrativ belastning på trafikavdelningen.
2	Qlickview har använts för att analysera trafikdata. Sedan övergången till Office365 används PowerBi.	Avsluta licens för Qlickview	33 000 kr	Är ersatt av PowerBi, inga konsekvenser, planerat sen tidigare.
3	Frida är en fordonsdatabas för kollektivtrafik och upphandlade transporter med fokus på uppföljning av avtal, miljö, kvalitet och säkerhet. För att kunna kontrollera att trafikföretagen inte använder fordon som har körförbud och eller saknar tillstånd för yrkesmässig trafik finns en modul som automatiskt kontrollerar detta, sk Besiktningssmodul.	Inget införande av Besiktningssmodul i Frida	35 000 kr	Vi kan inte automatiskt kontrollera att samtliga fordon i trafikavtalen inte har körförbud eller saknar tillstånd för yrkesmässig trafik. Skall detta ske, måste det göras manuellt, bolaget har endast resurser att genomföra stickprovskontroller. Modulen kan införas vid senare tillfälle.

4	Länstrafiken genomför regelbundna biljettkontroller under året.	Inga biljettkontroller	250 000 kr	Risk för ökat fuskåkande och att resenärer inte betalar för sig vilket kan ge konsekvensen minskade intäkter. Biljettkontrollen kan återupptas vid senare tillfälle, något löpande avtal finns inte.
5	Länstrafiken deltar i olika branschgemensamma forum, de flesta med dessa är förenade med resor och uppehållskostnader.	Begränsa deltagandet vid nätverksträffar erfarenhetsutbyten, omvärldsbevakning, kompetensutveckling där deltagandet förutsätter att du reser. Behovspröva tjänsteresor och deltagande vid konferenser.	200 000 kr	Kort sikt: Inga större konsekvenser.  Lång sikt: Länstrafiken riskerar att tappa i bland annat kompetensutveckling, branschkunnskap och inflytande.
6	Arbetet pågår tillsammans med övriga norrlandslän om ett gemensamt biljett- och betalsystem.	Begränsa konsultarvoden	150 000 kr	Kort sikt: Projektet blir försenat ett antal månader.  Lång sikt: Finns risk att bolaget får problem att säkerställa biljettintäkter med dagens föråldrade system. Länstrafiken får inget inflytande över projektet och resultatet kan bli att det gemensamma norrländska samarbetet äventyras.
7	Länstrafiken genomför ett antal aktiviteter för att öka antalet resenärer och leva upp till de mål som finns i trafikförsörjningsprogrammet. Som stöd finns ett antal upphandlade byråer.	Stopp av planerade marknadsaktiviteter och kommunikationstjänster.	1 000 000 kr	Kort sikt: Inga marknadsföringsaktiviteter, högre belastning på personal, längre svarstider på Facebook, inget underhåll av hemsidan för undvikande av exempelvis hackerattacker, inga utökade kundundersökningar.  Lång sikt: Sämre kundnöjdhet, troligen minskat resande. Försvagat varumärke.

8	<p>I den allmänna kollektivtrafiken finns ett antal linjer som måste anropas för att de ska utföras. Det finns två varianter, anropsstyrd och närtrafik. Denna typ av trafik ligger i trafikavtal utan någon volymgaranti varför en relativt snabb förändring är möjlig.</p> <p>Se bifogat dokument för översikt av samtliga linjer, antal resor och kostnader.</p>	<p>Förslag på förändrad trafikplikt på ett antal anropsstyrda- och närtrafiklinjer.</p> <p>En förändring kan som snabbast ske tidigast oktober/november då det krävs ägarbeslut på förändrad trafikplikt.</p>	1 000 000 kr	<p>Närtrafik: På kort och lång sikt innebär det att resenärer inte tar sig till centralorten för samhällsservice, drabbar företrädesvis äldre och personer som saknar andra färdmedel. Kan ge ökade ansökningar av färdtjänst.</p> <p>Anropsstyrd närtrafik: På kort och lång sikt innebär det att resenärer inte tar sig till linjelagda trafiken för vidare transport, risk för minskat resande i den övriga allmänna kollektivtrafiken, ökad biltrafik och drabbar främst folk i länets ytterområden.</p> <p>Drabbar Länstrafikens varumärke, regionens attraktivitet minskar och går emot delar av den regionala utvecklingsstrategin.</p>
			2 750 000 kr	