

Länstrafiken i Västerbotten AB

Styrelseprotokoll**§§ 150—172****Datum och tid:**

Fredag 2024-12-06 kl. 09.30-12.00

Sammanträdesplats:

Länstrafikens lokaler i Lycksele

Beslutande:Lilly Bäcklund
Andreas Löwenhök
Emma Vigren
Johan Söderling
Hans-Inge Smetana
Håkan Nilsson
Åsa Össbo
Thommy Bäckström
Karin Malmfjord**I beslutet icke deltagande:**Carina Sundbom
Helge Kristoffersson
David Eriksson
Lars Olsson
Gerhard SannsellHarriet Söder, VD
Ranko Kaljevic, Ekonomichef, § 156-157
Helena, Björn, Trafik- och IT-chef, § 158-159
Elin Valfridsson, Marknads- och utvecklingschef, § 166**Ej närvarande:**Sofie Gustafsson
Nicke Grahn
Mathias Haglund
Per Anders Adsten**Sekreterare:**

Harriet Söder

Justerare:

Lilly Bäcklund

Andreas Löwenhök

Länstrafiken i Västerbotten AB

§ 150

Sammanträdets öppnande

Ordförande Lilly Bäcklund förklarade mötet öppnat.

§ 151

Upprop samt fastställande av närvaro och beslutande ledamöter

Beslutande samt närvarande ledamöter framgår av sid 1 i detta protokoll.

§ 152

Justering av protokoll

Styrelsen beslutar

Att utse Andreas Löwenhök att jämte ordförande justera dagens protokoll.

§ 153

Godkännande av dagordning

Styrelsen beslutar

Att fastställa dagordningen för dagens sammanträde enligt förslag.

§ 154

Genomgång föregående protokoll

Styrelsen beslutar

Att lägga protokollet från mötet i september till handlingarna. Protokollet har presenterats i styrelseportalen.

§ 155

Omvärldsanalys

Diskussion fördes kring frågor som:

Förare som använder mobiltelefon och exempelvis Bank-ID under körning, vilket inte är tillåtet enligt lag och inte heller enligt bolagets avtal. Sådana händelser ska rapporteras till Harriet för uppföljning.

Problem med Serviceresorna i vissa områden – där felaktiga samåkningar osv skapar problem. Viktigt att incidenter anmäls så att Länstrafiken kan följa upp.

Det har varit mycket i media – och olyckorna fortsätter. Men bra att trafiksäkerheten kommer i första rummet och vi får acceptera att trafiken kan behöva ställas in när väglaget eller väder gör att det inte är trafiksäkert att upprätthålla trafiken.

Trevlig upplevelse längs Norrlandskusten, med trevliga förare, rena fina bussar – så sammanfattningsvis en positiv upplevelse.

Länstrafiken i Västerbotten AB

Linje 31 har förbättrats och förarna upplevs lugnare – men WIFI fungerar inte som det ska. Även här viktigt att varje händelse rapporteras till Harriet.

Problem med validering av mobilbiljetterna, men detta har fullt fokus inom bolaget.

Irritation kring att man inte kan åka flera på samma rabattbiljett – men vi har infört ”tillsammansrabatt”, vilket ger samma rabatt och man kan dessutom kombinera olika biljettyper, dvs barn, ungdom, vuxen och senior.

Medfinansieringen från Trafikverket vad gäller buss- och tågtrafik. Bra information har gett möjlighet för styrelsens ledamöter att lyfta frågan på nationell nivå.

Periodbiljetterna från Storuman i appen ger inte korrekt pris. Detta är rapporterat och ska åtgärdas.

Förseningar på linje 20 när den kommer norrifrån på kvällarna, men också på kvällarna.

Eloge till förarna som klarar att framföra trafiken tryggt och säkert i väldigt dåligt väder.

Svårt att se realtiden från ”sin hållplats” – man måste söka från en tidigare hållplats – detta borde kunna utvecklas i appen.

Bra förare på linje 31 som när tack framfördes förklarade att det ingår i priset att man ska känna sig säker ombord.

Styrelsen avslutade diskussionen.

§ 156

Uppföljningsrapport per 31 oktober 2024. Bilaga 1.

Ekonomichef Ranko Kaljevic presenterade det ekonomiska resultatet per 2024-10-31, samt resultatprognos år 2024 för bolaget.

Styrelsen beslutar

Att lägga uppföljningsrapporter per 2024-10-31 till handlingarna.

§ 157

Revidering investeringsbudget 2025. Bilaga 2.

Styrelsen beslutar

Att revidera investeringsbudget 2025 enligt förslag.

§ 158

Upphandling Serviceresor. Bilaga 3.

Styrelsen beslutar

Att fastställa riktlinjer inför upphandling av Serviceresor enligt förslag.

Länstrafiken i Västerbotten AB

§ 159

Miljöplan 2025-2027. Bilaga 4.

Emma Vigren yrkar på ett tillägg till Miljöplanen:

Våra egna tjänstebilar ska tankas med miljömässigt bättre drivmedel, till exempel HVO100, då det är möjligt.

Styrelsen beslutar

Att fastställa Miljöplan 2025-2027 men att revidera förslaget med tilläggsyrkandet från Emma Vigren.

§ 160

Verksamhetsplan 2025. Bilaga 5.

Styrelsen beslutar

Att fastställa Verksamhetsplan 2025 enligt förslag.

§ 161

Styrelsens arbetsordning och delegation 2025. Bilaga 6.

Styrelsen beslutar

Att fastställa styrelsens arbetsordning och delegation enligt förslag.

§ 162

VD-instruktion 2025. Bilaga 7.

Styrelsen beslutar

Att fastställa vd-instruktionen 2025 enligt förslag.

§ 163

Internkontrollplan 2025. Bilaga 8:1 och 8:2.

Styrelsen beslutar

Att fastställa Internkontrollplan 2025 enligt förslag.

§ 164

Styrelseutvärdering 2024.

Styrelsen beslutar

Att lägga redovisningen till handlingarna.

Länstrafiken i Västerbotten AB

§ 165

Delgiven styrelseinformation

Styrelsen har löpande informerats om utvecklingen i bolaget via skrivelser ”Styrelseinformation” som presenterats i styrelseportalen. Sedan förra sammanträdet har styrelseinformation presenterats:

2024-11-13

Styrelsen beslutar

Att lägga rapporten till handlingarna.

§ 166

Gemensamt betalsystem i Norrland. Bilaga 9.

Elin Valfridsson informerade om tidplanen och utmaningar i projektet.

Styrelsen beslutar

Att notera informationen.

§ 167

Utvärdering av deltagandet i Persontrafik 2024.

De ledamöter som deltagit angås att det var väl investerad tid med mycket intressanta seminarier och särskilt roligt att se seminariet där vår egen personal deltog. Ordförande Lilly Bäcklund informerade också om att hon och VD Harriet Söder deltagit på möte där Riksdagens trafikutskott sammankallat ett nätverk för kollektivtrafik. Detta nätverk planerar att genomföra ett möte i Norrland under våren. Nästa gång Persontrafik genomförs är det i Stockholm, vilket gör det enklare att resa, och fler från styrelsen ska kanske delta.

Styrelsen beslutar

Att notera informationen.

§ 168

VD-information. Bilaga 10.

VD Harriet Söder gav information om följande områden:

- Upphandlingsläget
- Personalläget
- Skattekontot

Länstrafiken i Västerbotten AB

Styrelsen beslutar

Att notera informationen

§ 169

Ordförande har ordet

Ordförande Lilly Bäcklung lämnade en kort rapport från styrelsearbetet inom svensk kollektivtrafik och betonade att man lyfter frågan kring ett nationellt Krisnätverk.

Styrelsen beslutar

Att notera informationen

§ 170

Utvärdering dagens sammanträde

Ledamöterna sammanfattade att det varit ett bra sammanträde.

§ 171

Övriga frågor

Inga övriga frågor hade anmälts.

§ 172

Mötet avslutas

Ordförande Lilly Bäcklund tackade ledamöterna för dagens sammanträde, önskade alla välkomna till jullunchen som följer på sammanträdet och avslutade därefter mötet.

Andreas Löwenhök

Andreas Löwenhök

Date: 2024-12-12 16:22 CET

Role: Vice ordförande

Signed via account: andreas.lowenhook@regionvasterbc

Lilly Bäcklund

Lilly Bäcklund

Date: 2024-12-12 20:44 CET

Signed via account: lilly.backlund@lycksele.se

Bokslutsrapport

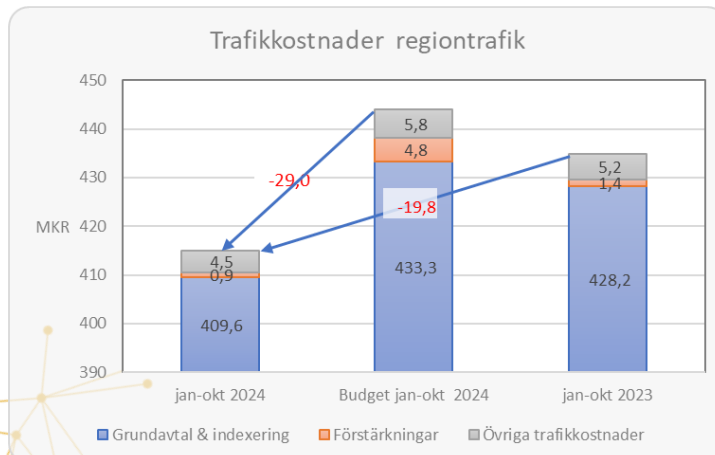
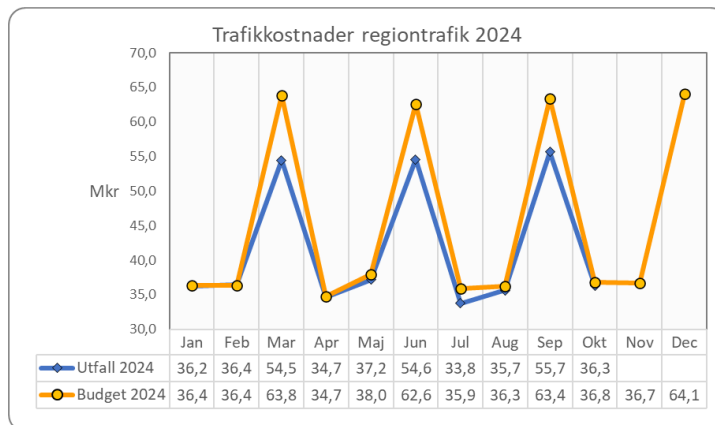
Jan-okt 2024



Länstrafiken
VÄSTERBOTTEN

Resultat Länstrafiken jan-okt 2024

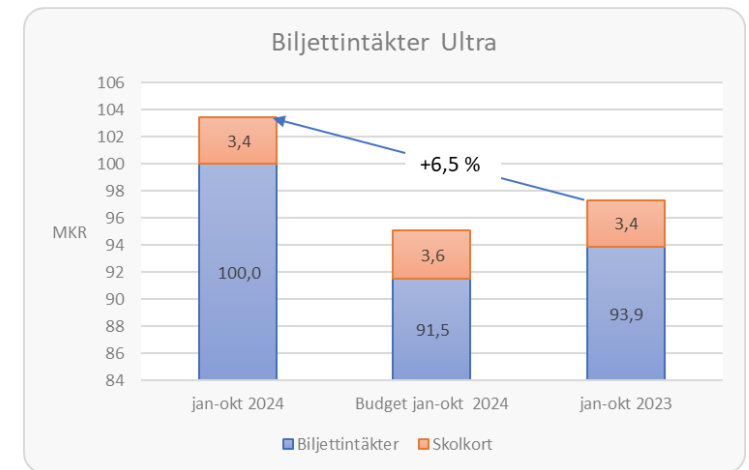
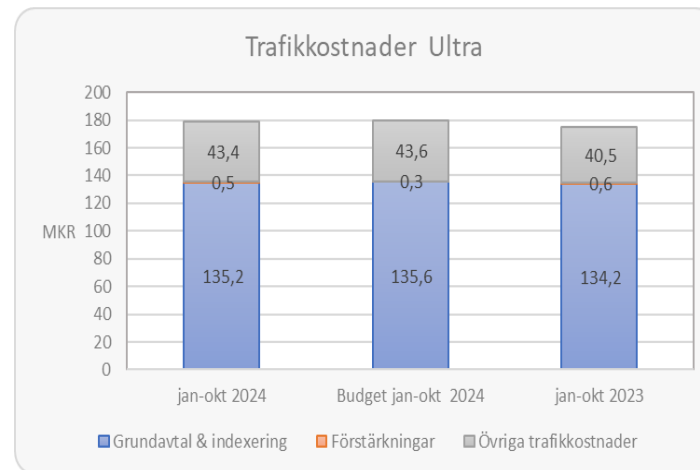
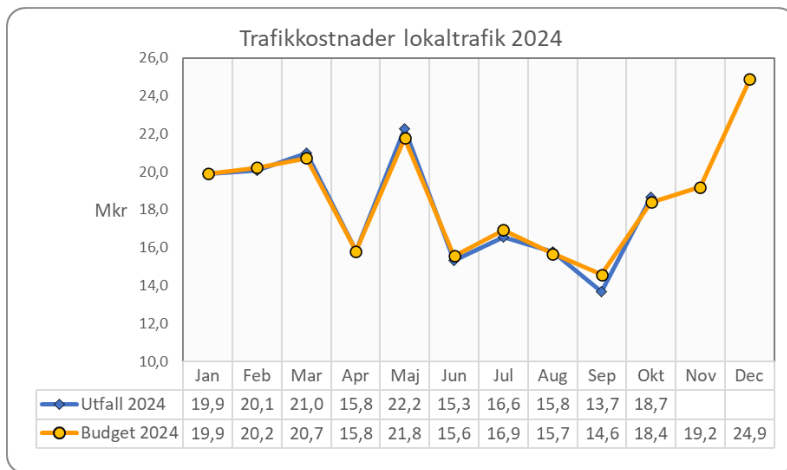
	2024-02-29	2024-03-31	2024-04-30	2024-06-30	2024-08-31	2024-10-31			
Resultatenheter (Belopp i Tkr)	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	varav trafikkostn	varav Biljettintäkt	Övriga kommentarer
Regiontrafik	457	9 675	9 671	20 324	24 656	33 826	28 977	1 476	Skolkortsintäkter + 561, viten +2 863, statsbidrag +151, Bussgod -517



Budgetavvikelser regiontrafik (Tkr)	2024-10-31	varav trafikkostn	varav Biljettintäkt	Övriga kommentarer
Bjurholm	165	157	2	Skolintäkt + 6
Dorotea	379	226	16	Skolintäkt + 5, statl.bidr. +18, vitens +87 , hållpl.underhåll + 25
Lycksele	373	371	-7	Skolintäkt + 9
Malå	366	314	0	Skolintäkt + 2, vitens +50
Nordmaling	677	662	-5	Skolintäkt +20
Norsjö	933	876	-4	Skolintäkt +10, vitens +50
Robertsfors	533	539	-21	Skolintäkt +15
Skellefteå	4 611	2 574	1 731	Skolintäkt +166, vitens + 140
Sorsele	487	409	11	Skolintäkt +5, statl. bidrag +11, vitens +55
Storuman	394	393	-3	Skolintäkt + 5
Umeå	4 419	4 827	-746	Skolintäkt + 116, vitens +258
Vilhelmina	1 280	1 121	59	Skolintäkt + 15, vitens +83
Vindeln	-149	-250	62	Skolintäkt + 14, hållpl.underhåll +25
Vännäs	293	230	4	Skolintäkt + 17, hållpl.underhåll +42
Åsele	-42	-90	7	Statl.bidrag +40
Region Västerbotten	19 107	16 618	369	Skolintäkt + 155, statl.bidrag +82, Bussgods -517, vitens +2 140 , hållpl.underh. +258
Totalt regiontrafik	33 826	28 977	1 476	

Resultat Länstrafiken jan-okt 2024

Resultatenheter (Belopp i Tkr)	2024-02-29	2024-03-31	2024-04-30	2024-06-30	2024-08-31	2024-10-31	varav traffikkostn	varav Biljettintäkt	Övriga kommentarer
	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget			
Regiontrafik	457	9 675	9 671	20 324	24 656	33 826	28 977	1 476	Skolkortsintäkter + 561, viten +2 863, statsbidrag +151, Bussgod -517
Ultra - Umeå	4 755	4 784	7 496	7 795	9 561	11 361	533	8 527	Viten +2 453, skolint. -153



Resultat Länstrafiken jan-okt 2024

	2024-02-29	2024-03-31	2024-04-30	2024-06-30	2024-08-31	2024-10-31			
Resultatenheter (Belopp i Tkr)	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	varav trafikkostn	varav Biljettintäkt	Övriga kommentarer
Regiontrafik	457	9 675	9 671	20 324	24 656	33 826	28 977	1 476	Skolkortsintäkter + 561, viten +2 863, statsbidrag +151, Bussgod -517
Ultra - Umeå	4 755	4 784	7 496	7 795	9 561	11 361	533	8 527	Viten +2 453, skolint. -153
Tåg - Region VB	-50	-74	-98	-147	-196	-245			Angöringsavgifter
Gemensamt - Region VB	2 028	3 041	5 160	6 526	10 870	12 568			Uppl. Ränteint. + 4 362, avskrivningar + 4 274, reavinst aktie- försäljn. + 1 846, personalkostn. + 1 933
Länstrafiken Totalt	7 191	17 425	22 229	34 498	44 890	57 510	29 510	10 004	
Totalt Region Västerbotten	2 959	8 687	10 940	17 861	24 980	31 429	16 618	369	

Sammanfattande kommentarer

- Trafikkostnader inom regiontrafiken mycket lägre än budget – i huvudsak indexeffekt (26,7 mkr)
- Biljettintäkterna överträffar budget
- Högt utfall för vitesersättningar – Posten budgeteras inte.
- Positivt resultat för gemensamma kostnader – i huvudsak engångseffekter under 2024

Årsprognos 2024

Resultatenheter (Belopp i Tkr)	Årsprognos 2024 (24-04-30)	Årsprognos 2024 (24-08-31)	Årsprognos 2024 (24-10-31)	varav trafikkostn	varav Biljettintäkt	Övriga kommentarer
Regiontrafik	33 550	42 230	44 050	38 290	2 630	Skolkortsintäkter + 4 100, viten + 2 210, statsbidrag +1 355
Ultra - Umeå	11 000	11 500	13 650	2 890	8 520	Viten +2 430, skolint. -190
Tåg - Region VB	-300	-300	-300	-300		Angöringsavgifter
Gemensamt - Region VB	6 200	12 800	12 800			Ränteint. +4 900, avskrivn. +5 100, reavinst försäljn. Bussgods +1 800, personalkostn. +1 000
Länstrafiken Totalt	50 450	66 230	70 200	40 880	11 150	
Totalt Region Västerbotten	22 000	36 700	37 700			

Budgetavvikelser regiontrafik (Tkr)	Årsprognos 2024 (24-04-30)	Årsprognos 2024 (24-08-31)	Årsprognos 2024 (24-10-31)	varav trafikkostn	varav Biljettintäkt	Övrigt
Bjurholm	160	190	225	215	0	Skolintäkt + 10
Dorotea	260	420	430	300	15	Skolintäkt + 10, statl.bidr. +15, viten 90
Lycksele	580	610	490	485	-5	Skolintäkt + 10
Malå	-40	270	495	435	10	Viten + 50
Nordmaling	650	810	950	920	5	Skolintäkt + 25
Norsjö	700	1 090	1 150	1 095	-5	Skolintäkt + 10, Viten +50
Robertsfors	560	670	750	755	-20	Skolintäkt + 15
Skellefteå	3 050	4 500	5 250	2 830	2 075	Skolintäkt +205, viten +140
Sorsele	560	780	615	545	10	Skolintäkter +5, Viten +55
Storuman	425	500	510	505	0	Skolintäkter +5
Umeå	8 400	6 150	5 890	6 100	-605	Skolintäkt + 145, viten +250
Vilhelmina	1 285	1 450	1 630	1 450	75	Skolintäkt + 20, viten +85
Vindeln	580	180	40	-50	75	Skolintäkt + 15
Vännäs	310	450	490	465	5	Skolintäkt + 20
Åsele	-30	-40	-65	-130	15	Statl.bidrag +50
Region Västerbotten	16 100	24 200	25 200	22 370	980	Skolintäkt + 190, statl.bidrag +100, Bussgods -740, viten +2 300
Totalt regiontrafik	33 550	42 230	44 050	38 290	2 630	

Regiontrafik	
Prognosförändring från augusti	Belopp (Tkr)
Trafikkostnader	1 420
Biljettintäkter	-310
Skolkortsintäkter	310
Övriga intäkter (vitén)	400
Totalt	1 820

Lokaltrafik	
Prognosförändring från augusti	Belopp (Tkr)
Trafikkostnader	2 390
Biljettintäkter	-280
Skolkortsintäkter	-190
Övriga intäkter (vitén)	230
Totalt	2 150

Gemensamt	
Prognosförändring från augusti	Belopp (Tkr)
Ränteintäkter	100
Avskrivningar	-100
Personalkostnader	0
Övrigt	0
Totalt	0

Överföring investeringsbudget 2024 till 2025

06 december 2024



Länstrafiken
VÄSTERBOTTEN

Förslag ny investeringsbudget 2025

Anslag / projekt (Tkr)	Budget 2024	Utfall jan-dec 2024	Beslutad Budget 2025	Överföring/ nya anslag till 2025
Gemensamt betalsystem				
Ny kundapp	3 475	3 323		152
- Gemensamt betalsystem etapp 2 enligt projektkalkyl	1 058	425		633
- Kundcenter och ombud	500			500
- TapnGo	150		150	150
- Option bokning	250		250	250
Nytt skyltsystem, överföring budget till 2023	8 000	2 680	3 000	0
	8 250	969	750	750
Betalsystem FARA- kompletterande och ny utrustning				
	600	2 462	1 000	
Consat kompletterande utrustning				
Oförutsett systemkostnader	500	142	500	0
Arbetsmiljöåtgärder huvudkontoret	100		100	
Arbetsmiljöåtgärder kundservice	100		100	
Nya servrar	1 250			1 250
Nytt realtidssystem, utökning i mindre fordon	500			0
Upphandling nytt ekonomisystem	1 500	0		0
Utveckling förstärkningsdatabas	100			100
Utvecklingspost systemstöd gemensamma förvaltningen			750	
Utveckling systemstöd hållplatsinventeringen			100	0
Förnyelse licenser Windows Server/SQL			1 233	
Summa Investeringar	26 333	10 001	7 933	3 785

Förslag ny Budget 2025	Kommentarer
152	
633	
500	Osäkerhet råder kring kostnadutvecklingen i projektet. För säkerhets skull överförs ej förbrukade investeringsmedel.
300	
500	
3 000	Kommer att slutfaktureras innan årsskiftet. Troligt utfall 2024 ca 7,2 mkr. Överföring ej nödvändig
1 500	Utredning pågår kring utrustningsbehov. Bedömt behov 2025 ca 1,5 mkr. Troligt utfall 2024 ca 1,4 mkr
1 000	Missbedömning av både behov av utbyte av utrustning samt arbetskostnadens andel av investeringen.
500	
100	
100	
1 250	
0	
0	Ta höjd för högre konsultkostnader
100	
750	
100	
1 233	
11 718	

Anslag / projekt (Tkr)	Prognos 2026	Prognos 2027
Kompletterande biljetmaskinsutrustning	10 000	1 000
Oförutsedda systemkostnader	500	500
Arbetsmiljöåtgärder huvudkontoret	100	
Nytt trafikplaneringssystem	1 500	
Arbetsmiljöåtgärder kundservice	100	
Nytt trafikavtal Ultra, investeringar hårdvara RTI/Far	7 500	
Skyltsystem, övriga skyltar #2	3 000	150
Skyddsprogram/antivirus förnyelse	150	
Byte brandväggar		0
Summa Investeringar	22 850	1 650

2024-11-29

Handläggare: Helena Björn

Bilaga 3. Upphandling av Serviceresor

Bakgrund

Nuvarande avtal för särskild kollektivtrafik i primärområde Dorotea, Norsjö, Skellefteå, Storuman norra och Vilhelmina norra löper ut 2026-11-30.

Länstrafiken har startat en projektgrupp tillsammans med representanter från Region Västerbotten, som har jobbar med förutsättningarna inför upphandlingen.

Projektgruppen har haft

- Dialog med funktionsrätt
- Dialog med Svenska taxiförbundet
- Dialog med länets leverantörer av särskild kollektivtrafik
- Dialog med aktuella kommuner
- Testdag av fordon i Umeå
- Testdag av fordon i Lycksele
- SIU (samråd inför upphandling)

Primärområden

Serviceresor kommer under våren 2025 upphandlas i fem primärområden i Västerbotten, se karta i bild 1. Områdena är följande:

Dorotea kommun

- sjukresor, anropstydtrafik

Norsjö kommun

- sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst, anropsstydtrafik

Skellefteå kommun

- sjukresor, anropsstydtrafik

Storuman kommun, norra

- sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst, anropsstydtrafik

Länstrafiken i Västerbotten AB

Postadress

Box 134

921 23 Lycksele

Postadress

Johan Skyttes väg 6

921 23 Lycksele

Telefon

0950-239 00

Telefax

0950-141 34

Hemsida

www.tabussen.nu

E-post

Brev@lanstrafikeni.se

Postgiro

6 10 73-3

Bankgiro

335-1889

Org.nummer

24-556071-4478

Säte

Lycksele

Vilhelmina kommun, norra

- sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst, anropsstyrtrafik

Bild 1: visar en karta över primärområdena.



När nuvarande trafik i inom Serviceresor upphandlades genomfördes upphandlingen för samtliga primärområden i hela länet samtidigt. En del av dessa upphandlingar överprövades, vilket föranledde att avtalen startade vid olika tidpunkter.

Storuman - och Vilhelmina kommun är vardera indelade i två primärområden, södra och norra delen. Avtalen har olika löptid, och de norra delarna är den del som är aktuell för upphandling för tillfället. Ett alternativ är att korttidsupphandla dessa två primärområden för att anpassa löptiden till avtalen för de södra delarna. Vi har valt att inte anpassa löptiden för avtalet mellan norra och södra. Det är ett övervägande som tjänstemän från Länstrafiken, regionen och kommunerna tillsammans gjort, utifrån att vi inte ser synergieffekter mellan de olika

Länstrafiken i Västerbotten AB

Postadress	Postadress	Telefon	Hemsida	Postgiro	Org.nummer
Box 134	Johan Skyttes väg 6	0950-239 00	www.tabussen.nu	6 10 73-3	24-556071-4478
921 23 Lycksele	921 23 Lycksele	Telefax	E-post	Bankgiro	Säte
		0950-141 34	Brev@lanstrafikeni.se	335-1889	Lycksele



primärområdena pga. de geografiska avstånden. Vi väljer därför att upphandla de norra delarna skilt från de södra delarna.

Mål för upphandlingen

Region Västerbotten har föreslagit mål för upphandlingen som projektgruppen jobbar utifrån. Målen är motstridiga vilket innebär att målsättningen blir att balansera mellan dessa.

Kvalitet

Ca 150 000 sjukresor genomförs med taxi varje år i Region Västerbotten. Kvalitet på utförandet blir av yttersta vikt. Resan ska kännas trygg och säker för våra patienter och tillgängligheten av resurser måste vara stor för att minska väntetider för både vårdpersonal och resenärer.

Miljö

Region Västerbotten har högt ställda miljömål som också gäller de leverantörer som vi använder oss av. Målet med fossilfria marktransporter till 2030 tas med i upphandlingen.

Ekonomi

Kostnaderna för sjukresor har ökat kraftigt. Detta beror både på ökat nyttjande samt högre avtalspriser med leverantörer. Regionens ekonomi är ansträngd, vilket innebär att det är viktigt att så långt som möjligt hålla kostnaderna nere.

Tidsplan

Länstrafiken planerar att publicera upphandlingsdokumenten den 25 februari och fatta tilldelningsbeslut under maj månad 2025.

Tidigare beslut

År 2021 beslutade Länstrafikens styrelse att:

- Upphandla per primärområde, dvs minst ett primärområde per kommun.
- Ställa krav på lokal stationering av fordon per primärområde, dvs som minst ett primärområde per kommun.
- Upphandla med lokal anpassning per geografiskt område. Dvs med möjlighet att reglera viss ersättning per volym, för att få en mer rättvis ersättning avseende specialfordon/bår utifrån nyttjandet.
- Upphandla med möjlighet till olika kilometer-ersättning per fordonstyp.
- Upphandla med krav på redovisning av alla fordon i fordonsdatabasen i FRIDA
- Upphandla med krav på GPS – positionering
- Det kommande avtalet ska omfatta 4 år utan möjlighet till förlängning.
- Kombinationsanbud ska inte tillåtas.

Länstrafiken i Västerbotten AB

Postadress

Box 134

921 23 Lycksele

Postadress

Johan Skyttes väg 6

921 23 Lycksele

Telefon

0950-239 00

Telefax

0950-141 34

Hemsida

www.tabussen.nu

E-post

Brev@lanstrafikeni.se

Postgiro

6 10 73-3

Bankgiro

335-1889

Org.nummer

24-556071-4478

Säte

Lycksele



Kollektivtrafikutskottet beslutade att rekommendera Länstrafikens att följa dessa riktlinjer. Vi tolkar beslutet från kollektivtrafikutskottet som en generell inriktning som inte bara gällde den dåvarande upphandlingen utan som gäller över tid.

Länstrafikens har på tjänstemannanivå förankrat med regionen att beslutet om förutsättningarna inför upphandling inte behöver beslutas av regionen igen så länge som de inte ändras i någon större omfattning.

Förslag till beslut

- Upphandla per primärområde, dvs minst ett primärområde per kommun.
- Ställa krav på lokal stationering av fordon per primärområde, dvs som minst ett primärområde per kommun.
- Kombinationsanbud ska inte tillåtas.
- Det kommande avtalet ska omfatta 4 år utan möjlighet till förlängning.
- Upphandla med krav på redovisning av alla fordon i fordonsdatabasen i FRIDA
- Upphandla med krav på GPS – positionering

Framtida beslut

Vid nästa styrelsemöte 14 februari 2025 kommer projektgruppen lägga fram ett förslag kring hantering av ersättning. Det finns vissa praktiska utmaningar kring hanteringen av olika ersättningar i vårt planeringssystem Alfa som behöver utredas, innan vi kan göra klart formuleringarna för följande två förutsättningar:

- Upphandla med lokal anpassning per geografiskt område. Dvs med möjlighet att reglera viss ersättning per volym, för att få en mer rättvis ersättning avseende specialfordon/bår utifrån nyttjandet.
- Upphandla med möjlighet till olika kilometer-ersättning per fordonstyp.

Länstrafiken i Västerbotten AB

Postadress

Box 134

921 23 Lycksele

Postadress

Johan Skyttes väg 6

921 23 Lycksele

Telefon

0950-239 00

Telefax

0950-141 34

Hemsida

www.tabussen.nu

E-post

Brev@lanstrafikeni.se

Postgiro

6 10 73-3

Bankgiro

335-1889

Org.nummer

24-556071-4478

Säte

Lycksele

Miljöplan

2025-2027

Beslutad av styrelsen 2024-12-06 § 159



Länstrafiken
VÄSTERBOTTEN

Innehåll

.....	0
1. Inledning.....	2
2. Miljöutredning.....	3
2.1 Klimat/ utsläpp till luft	3
2.2 Utsläpp till vatten och mark.....	6
2.3 Avfallshantering	6
2.4 Kemikaliehantering och användning.....	6
2.5 Användandet av råvaror och resurser	7
2.5.1 Energiförbrukning.....	7
2.5.2 Hållplatser.....	7
2.5.3 IT utrustning	7
2.5.4 Tidtabell.....	7
2.5.5 Biljetter	8
2.5.6 Utskrifter.....	9
2.5.7 Tryckt material.....	10
2.5.8 Inköp.....	10
2.6 Lokala miljöfrågor	10
2.7 Olycksrisker	11
2.8 Förteckning över miljöaspekter	11
3 Miljöpolicy.....	13
4 Globala och nationella miljömål.....	14
5 Miljömål.....	15
6 Aktiviteter.....	15
7 Ansvar	17
8 Uppföljning	17
9 Ständig förbättring	17
10 Referenser	17
11 Bilaga 1: Kemikalieförteckning	18

1. Inledning

Styrelsen för Länstrafiken i Västerbotten AB har fastställt att bolagets miljöprofil ska bli tydligare. Vi ska arbeta för att våra varumärken tydligt ska sammankopplas med ett attraktivare miljöval. Vårt viktigaste bidrag till förbättrad miljö och hållbar utveckling är att öka kollektivtrafikens andel av det totala resandet och öka andelen gods som transporteras på buss i linjelagd kollektivtrafik.

Miljöplanen är utformad efter strukturen i det branschgemensamma miljöprogrammet version 3.0 år 2018.

Miljöplanen delas in i nedan följande rubriker;

1. Miljöutredning – I en miljöutredning ska frågeställningen besvaras ”Hur påverkar kollektivtrafiken/verksamheten miljön?” När den frågan är besvarad kan miljöaspekter tas fram som blir nyckelord i det fortsatta arbetet.
2. Miljöpolicy – I miljöpolicyen svarar bolagen på hur de ser på miljön och vilket ansvar företaget tar för miljön.
3. Miljömål – Miljömålen ska visa vad bolagen ska förbättra i sin verksamhet.
4. Aktiviteter – Bolagen behöver sedan göra en handlingsplan för hur de ska gå tillväga genom att specificera aktiviteter för att uppnå målen.
5. Ansvar – Det ska tydligt framgå vem som ska göra vad i bolagen för att målen ska uppnås.
6. Uppföljning – Det ska finnas en kontinuerlig uppföljning för att redovisa om aktiviteter genomförts, mål uppnåtts och att alla har tagit sitt ansvar.
7. Ständig förbättring – Efter varje uppföljning ska frågan alltid ställas ”Hur ska vi förbättra oss? ”

2. Miljöutredning

2.1 Klimat/ utsläpp till luft

Länstrafiken erbjuder tjänsten att resa med kollektivtrafiken inom Västerbottens län som sammankopplas till angränsande läns kollektivtrafik för att skapa resmöjlighet inom hela Sverige. Länstrafiken äger 1/3 av Bussgods Norr som erbjuder privatpersoner och företag att skicka gods med befintlig kollektivtrafik vilket minskar utsläppen som påverkar klimat, luft och buller genom att färre fordon trafikerar länets vägar. För serviceresor arbetar vi målinriktat för att öka samåkningsgraden i syfte att minska antalet transporter som utförs.

Länstrafiken följer upp miljökraven i avtalen genom att trafikföretagen rapporterar in utförda kilometer och drivmedel 2 gånger per år (halvår, helår) till fordonsdatabasen FRIDA. Vid halvårsredovisning år 2024 var det i Västerbottens län 91,7 % av fordonskilometerna i den allmänna kollektivtrafiken som drevs med förnybara drivmedel. I diagram 1 visas fördelningen av drivmedel i den allmänna kollektivtrafiken i liter jämförelse mellan år 2022 och 2023. I statistiken ingår regiontrafik, lokaltrafik i Umeå och Skellefteå, samt tågtrafik. Anledningen till att jämförelsen inte visas mellan 2023 och 2024 är för att vi ännu bara har halvårssiffror för 2024, medan siffrorna för 2023 är helår.

Diagram 1: visar fördelningen mellan olika drivmedelskomponenter i liter i den allmänna kollektivtrafiken. Uppgifter hämtade från fordonsdatabasen FRIDA 2024.

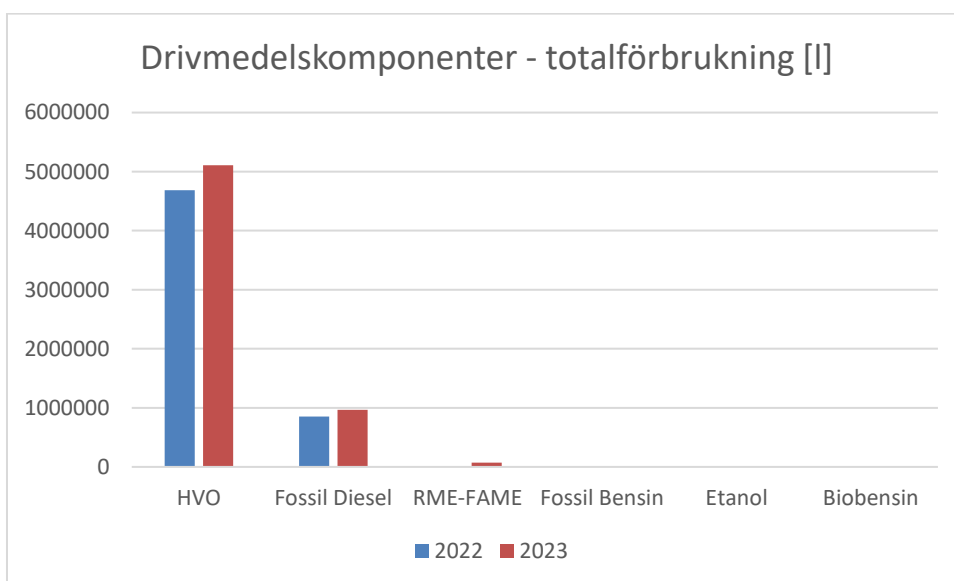
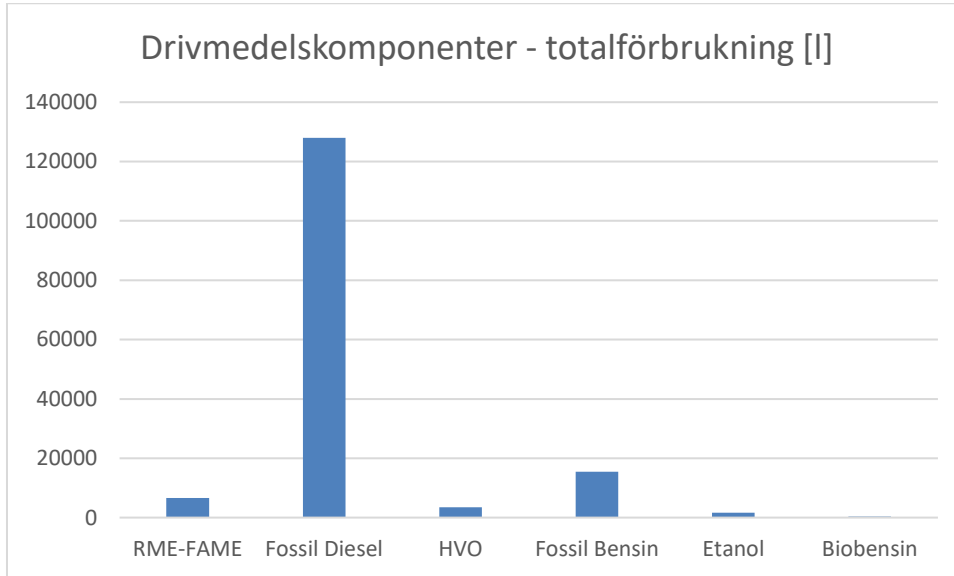


Diagram 2: visar fördelningen mellan olika drivmedelskomponenter i liter för serviceresor, halvår 2024. Uppgifter hämtade från fordonsdatabasen FRIDA 2024.



Vid halvårsredovisning år 2024 var det i Västerbottens län 14,5 % av fordonskilometerna i serviceresor som drevs med förnybara drivmedel. Det är en stor skillnad i kraven på drivmedel för den allmänna kollektivtrafiken och serviceresor som beror på förutsättningarna i hur trafiken bedrivs. Från 2024 finns alla avtal för serviceresor med i FRIDA, därför visas enbart statistik från 2024.

Länstrafiken har två tjänstebilar och en transporter som är en form av skåpbil med en verkstad i. Det finns även en förmånsbil som används både i tjänsten och för privata resor. Förmånsbilen är en hybrid som drivs med både bensin och el. Transportern används främst av hållplatsansvarig vid drift av hållplatser i länet och drivs med diesel. Tjänstebilen i Lycksele som används framför allt av fordonskontrollant är en elbil och tjänstebilen i Umeå används mer sparsamt för diverse syften som drivs med diesel. Våra egna tjänstebilar ska tankas med miljömässigt bättre drivmedel, till exempel HVO100, då det är möjligt.

Utförda kilometer registreras i AUTOMILE digitala körjournal som räknar ut förbrukning av drivmedel och utsläpp av CO₂ utifrån bilarnas snittförbrukning. I diagram 3 visas det totala utsläppet av CO₂ och diagram 4 visar antal förbrukade liter drivmedel från samtliga fordon. Diagrammen redovisar statistik för tjänstebilar, transporter, samt de kilometrar som

förmånsbilen har används i tjänsten. AUTOMILE räknar inte ut hur mycket el som förmånsbilen och tjänstebilen förbrukat och det finns därför inte med i statistiken.

Diagram 3: visar total utsläpp av CO2 kg från Länstrafikens bilar.

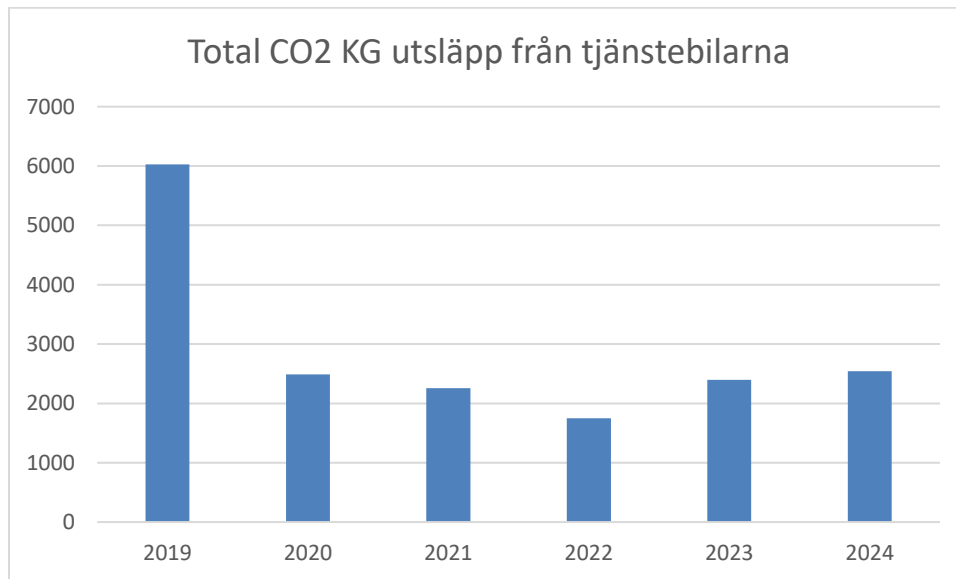
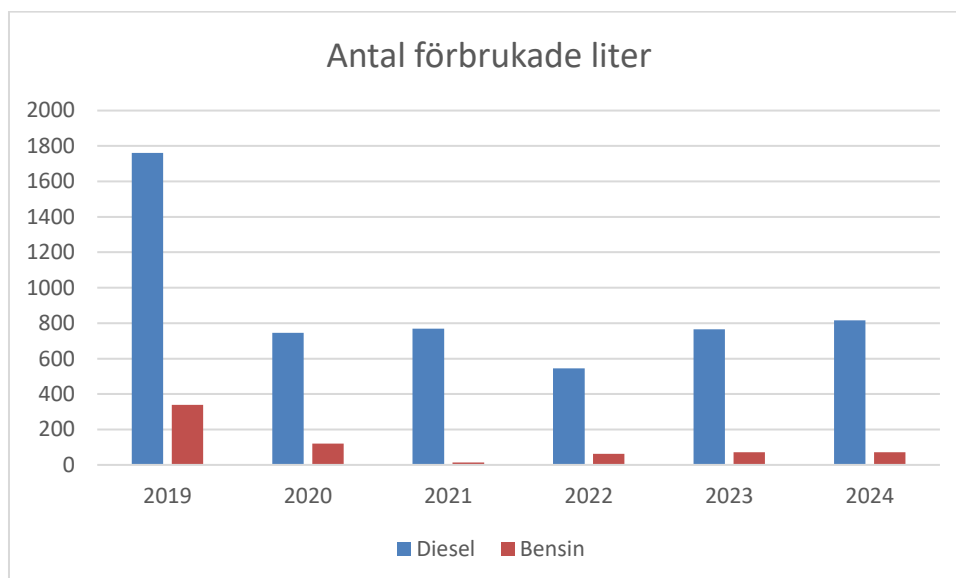


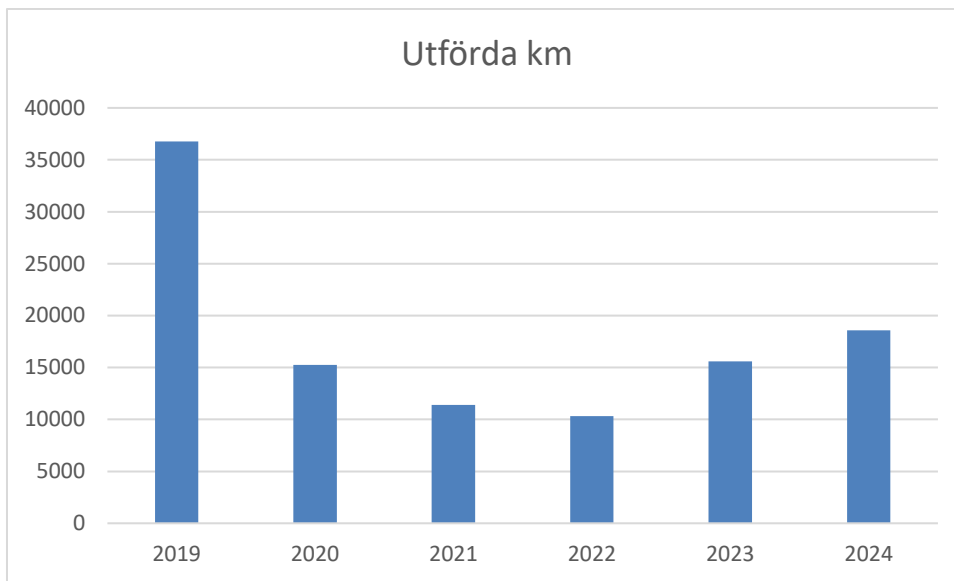
Diagram 4: visar antal förbrukade liter från Länstrafikens bilar.



Diagrammen ovan visar en kraftig minskning från 2019 av Länstrafikens utsläpp av CO2 och mängden drivmedel. Orsaken till detta beror på pandemin där vi minskat vårt resande i länet.

Efter pandemin ser vi en mindre ökning av förbrukade liter. I diagram 5 framgår även utförda kilometer för samtliga fordon. Vi vet att antal kilometer under 2025 kommer att öka eftersom vi kommer att använda fordonen vid fordonskontroller och inventering av hållplatser i hela Västerbotten under 2025.

Diagram 5: visar antal utförda km.



Service av fordon hanteras av extern serviceverkstad.

2.2 Utsläpp till vatten och mark

Länstrafiken har inget utsläpp till vatten och mark inom sin verksamhet.

2.3 Avfallshantering

Vi tillämpar avfallssortering på samtliga arbetsplatser för papper, kartong, plast, glas, metall, el avfall och farligt avfall.

2.4 Kemikaliehantering och användning

Kemikaliehantering och användning sker främst via extern aktör som Länstrafiken har serviceavtal med. Länstrafikens har kemikalieförteckning för kontoren i Lycksele, Skellefteå, Umeå och reseinfo NUS, se bilaga 1.

2.5 Användandet av råvaror och resurser

2.5.1 Energiförbrukning

Länstrafikens har elavtal som baseras på schablonvärde i Lycksele, Skellefteå, Umeå. Det finns därför inga mätvärden i dessa lokaler. Det är enbart för en våning i Umeå som vi har elavtal efter verklig förbrukning.

2.5.2 Hållplatser

Länstrafiken har det övergripande samordningsansvaret för hållplatser i länet. De olika typer av hållplatser som finns är stolpe med skylt, glaskur eller träkur. Skyltarna som används är gjorda av aluminium och totalt sett finns ca 1000 skyltar. Länstrafiken har tidigare testat hållplatsskyltar av kompositmaterial som kallas Alu-bond. Det visade sig att kompositskyltarna inte klarade vinterklimatet. Länstrafiken har därför återgått till enbart aluminiumskyltar.

Länstrafiken har flera hållplatser med solcellsdriven lampa som aktiveras vid rörelse.

Länstrafiken har ca 100 hållplatser som är utrustade med reflexsnurror. Resenär ska snurra reflexsnurran när bussen närmar sig för att visa att det finns resenärer som vill åka med.

2.5.3 IT utrustning

I bussarna finns det IT utrustning som skapar förutsättningar för att ge information, validera biljett och att ta betalt av resenärer. IT utrustningen i bussarna behöva bytas ut under de närmsta åren pga. teknikutveckling och av den anledningen att utrustningen i bussarna har nått en ålder när det är dags att byta.

Länstrafiken ansvarar för digitala avgångstavlor som visar ankomster/avgångar vid busstationer och hållplatser. Under 2024 ska Länstrafiken bytta ut alla digitala avgångstavlorna ca 230 stycken till nya moderna digitala skyltar i hela länet, i det bytet ingår även pratorer. På Vasaplan finns det 5 st pratorer, 2 st på NUS, 1 st på Smedsberget och 1 st på Hällan i Lycksele.

Länstrafiken har även It utrustning på kontoren som datorer, skärmar, mobiltelefoner osv.

2.5.4 Tidtabell

Länstrafiken uppmanar resenärerna att använda reseplaneraren i appen eller på webbsidan för att se aktuella tidtabellstider. Det går även att se tidtabellerna i PDF format på webbsida.

Resenärerna kan i reseplaneraren se vart bussen är i realtid och även följa bussen i realtid på karta.

2.5.5 Biljetter

Under 2024 pågår ett intensivt arbete med att införa ett nytt biljett- och betalsystem som syftar till att skapa ett sömlöst resande i de fyra nordligaste länen. Nya appar i Ultra och Tabussen har lanserats under 2024. I tabussen appen erbjuds enkelbiljett, rabattbiljett, periodbiljett samt länsbiljett digitalt. I ultra appen erbjuds enkelbiljett, flexbiljett, rabattbiljett, periodbiljett, samt förlängda periodbiljetter som är 60, 90 och 120 dagar.

År 2023 var det för regiontrafiken och stadstrafiken tillsammans 43,9 % andel resor med digitala biljetter. Det var framför allt i Ultra som flest resenärer köpte digitala biljetter, se tabell 1. I regiontrafiken utfördes majoriteten av resorna med fysiska biljetter som förklaras med att det enbart fanns enkelbiljetter i tabussen appen under 2023. Lycksele stadstrafik finns med i tabell 1, det var en tillfällig stadstrafik som testades under en period, men som sedan avvecklades.

Tabell 1: visar fördelningen av andel resor med fysiska biljetter och digitala biljetter för helår 2023.

År 2023	Andel resor	
	Fysiska biljetter	Digitala biljetter
Totalt (region & Ultra)	56,01%	43,99%
Umeå stadstrafik	45,14%	54,86%
Region (stom & matar)	89,38%	10,62%
Stomlinjetrafik	83,36%	16,64%
Matarlinjetrafik	92,88%	7,12%
Lycksele stadstrafik	99,87%	0,13%

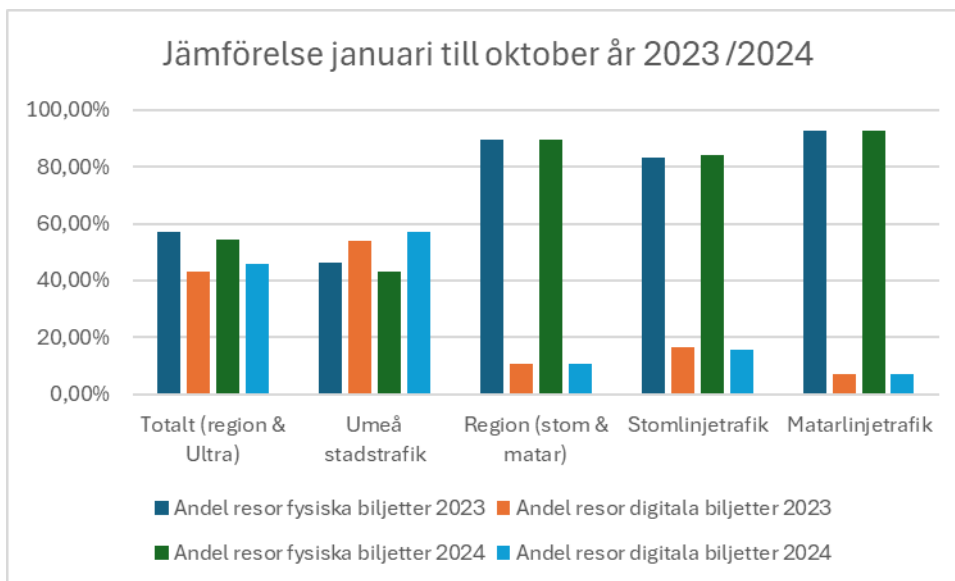
Under 2024 har Länstrafiken haft utmaningar med att få valideringen av digitala biljetter att fungera på ett optimalt sätt. Länstrafiken har jobbat intensivt med att åtgärda felen som uppstått, ett arbete som fortsatt pågår. I tabell 2 visas andelen resor med fysiska- och digitala biljetter för 2024. Under 2024 januari till oktober var andelen resor med digitala biljetter totalt 45,62 %.

Tabell 2: visar fördelningen av andel resor med fysiska- och digitala biljetter för januari till oktober 2024.

År 2024	Andel resor	
	Fysiska biljetter	Digitala biljetter
Totalt (region & Ultra)	54,38%	45,62%
Umeå stadstrafik	42,98%	57,02%
Region (stom & matar)	89,49%	10,51%
Stomlinjetrafik	84,29%	15,71%
Matarlinjetrafik	92,80%	7,20%

Länstrafikens målsättning är att öka andelen resor med digitala biljetter både för stadstrafik och regiontrafik. I diagram 6 visas en försiktig ökning från fysiska biljetter till digitala biljetter mellan 2023 och 2024.

Diagram 6: visar jämförelse mellan 2023 och 2024 i antal fysiska biljetter och digitala biljetter. Jämförelsen är januari till oktober 2023 i jämförelse med samma period 2024.



2.5.6 Utskrifter

Länstrafiken har digitalt fakturasystem som skapar smidig hantering och mindre påverkan på miljö, i jämförelse med hantering av pappersfakturor.

Antalet utskrifter har minskat kraftigt sedan pandemin. En stor del av personalen jobbar på distans och arbetet har digitaliserats. Länstrafiken har tillhandahållit skrivare i hemmet till ett fåtal anställda som enligt lag måste skriva ut vissa dokument tex. bokföring. Skrivarna som finns i hemmet saknas det statistik för, eftersom de inte finns uppkopplade i vårt nätverk.

Majoriteten av alla avtal signeras digitalt och generellt ser vi en minskning av pappersutskrifter och behov av fysiska arkiv. Länstrafiken har en dokumenthanteringsplan där det framgår vad som ska arkiveras och vad som ska gallras.

2.5.7 Tryckt material

I tabell 3 visas antalet tryckta produkter under 2023 samt vikt för dessa. Antalet tryckt material ligger på en ungefärlig nivå med år 2022.

Tabell 3: visar mängden tryckt material för 2023

Produkt	Antal	Vikt i g st	Total vikt kg	Går återvinna att	Material	Notering
Affischer A3	0	20	0	Ja	Papper	Corona
Hållplatsanslag 1080x810	499	530	264,47	Ja	Papper	Tidtabeller
Hållplatsanslag A3	476	20	9,52	Ja	Papper	Tidtabeller
Affisch A4	0	7	0	Ja	Papper	
Affisch A0	0	0	0	Ja	Papper	
Dekaler	80	9	0,72	Ja	Klisterdekal	Barnvagn
Dekal hållplatsskylt	8	10	0,08	Ja	Klisterdekal	Pusshållplats
Bussdekaler	50	76	3,8		Klisterdekal	
Folder	0	0	0	Ja	Papper	
Utskick årskortskunder	2400	6,25	15	Ja	Papper	
Vykort	0	0	0	Ja	Papper	
Flyers	0	0	0	Ja	Papper	
Summa	3513		293,59			

2.5.8 Inköp

Länstrafiken har en inköspolicy som uppmanar att göra inköps som värnar om social-, ekologisk- och ekonomisk hållbarhet.

2.6 Lokala miljöfrågor

Länstrafiken hyr en depå i Umeå som används av trafikföretaget Transdev. Det är trafikföretaget som enligt avtal är ansvariga för verksamhetens miljöpåverkan och ytterst ansvarig är ägaren av fastigheten.

2.7 Olycksrisker

Det förekommer att Bussgods transporterar farligt gods i Länstrafikens bussar som då hanteras efter vilken klassificering godset har. Bussgods följer Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på väg.

2.8 Förteckning över miljöaspekter

I tabell 9 redovisas Länstrafiken miljöaspekter med utgångspunkt från det branschgemensamma miljöprogrammet. Värderingen av miljöaspekten visar en skala från 1-5 där hög siffra är allvarligast. Miljöaspekt är vad som finns i vår verksamhet som påverkar miljön.

Tabell 9: Förteckning över Länstrafiken miljöaspekter

Miljöområde	Miljöaspekter	Värdering av miljöaspekt	Miljöpåverkan/kommentarer
Klimat/Utsläpp till luft	Kollektivtrafiken utsläpp av: - Koldioxid - Kväveoxider - Partiklar - Kolväten	5 4 4 2	Klimatpåverkande Försurning, ozonbildning, hälsoproblem Hälsoproblem från avgaser, dubbdäck Hälsoproblem, ozonbildning
	Egna tjänstebilar - utsläpp av koldioxid, kväveoxider och kolväten	3	Som ovan
	Tjänsteresor med bil/taxi - utsläpp av koldioxid, kväveoxider, och kolväten	3	Som ovan
	Tjänsteresor med flyg utsläpp av koldioxid, kväveoxider, och kolväten	5	Som ovan
	Tjänsteresor med buss och tåg - utsläpp av koldioxid, kväveoxider, och kolväten	1	Resor som utförs med buss och tåg värderas med låg miljöpåverkan i jämförelse med bil eller flyg. Bolaget vill styra sina anställda att resa med dessa transportsätt.
	Däck- och bromsrester till luft, partiklar från upprivning av dubbdäck.	3	Kan innehålla giftiga ämnen

Miljöområde	Miljöaspekter	Värdering av miljöaspekt	Miljöpåverkan/kommentarer
Utsläpp till vatten och mark	Utsläpp till kommunalt avlopp från tvätthall. Tex. dieselojja, smörjoljor, glykol, tvättmedel, kemikalier, däck- och bromsrester.	3	Trafikföretagen ansvarar för service av sina fordon. Service av tjänstebilar hanteras av extern serviceverkstad.
	Utsläpp till dagvatten och mark	3	Det kan förekomma utsläpp av salter och eventuella läckage av olja. Syreförbrukande, kan innehålla giftiga ämnen
Avfallshantering	Farligt avfall som tex. spilloljor & fett, oljefilter, batterier, och uttjänt elektronik	3	Kan felaktigt hanterat orsaka förgiftning av mark och vatten
	Övrigt avfall	1	Deponi/återvinning
Kemikaliehantering och användning	Användning av rengöringsmedel och andra kemikalier	3	Syreförbrukande, kan innehålla giftiga ämnen
Användandet av råvaror och resurser	Energianvändningen såväl fossil som förnybar	5	
	Förbrukning av drivmedel och oljor	5	
	Förbrukning av div material för fordonstillverkning	3	För vägfordon innebär användningen normalt ca 90 % av total miljöpåverkan under livslängden. Medan förbrukningen och återvinningen av ingående material utgör en större andel i elfordon och fordon som drivs med förnybara drivmedel.
	Uppvärmning av lokaler och byggnader	2	Energikrävande
	Uppvärmning av fordon vid uppställning	3	Energikrävande
	Förbrukning av material till hållplatser	3	Miljöpåverkan vid produktion och återvinning
	Förbrukning av IT utrustning till bussar, hållplatser och kontor	3	Miljöpåverkan vid produktion, användning och återvinning.
	Vattenförbrukning	3	Kranar och toaletter, diskmaskin
	Förbrukning av trycksaker	2	Miljöpåverkan vid produktion, distribution etc.
Lokala miljöfrågor	Buller från fordon	4	Störning vid bostäder och gatumiljö
	ADR transporter (farligt gods)	3	Kan felaktigt hanteras orsaka risk för liv, hälsa, miljö och egendom.
	Markanvändning för fordonsdepåer och terminaler	2	
Olycksrisker	Lastning och lossning	3	Risk för personskador
	Drivmedelscisterner, risk för läckage vid påkörning eller ledningsbrott	3	Låg risk men allvarliga konsekvenser vid olycka.

3 Miljöpolicy

Vi arbetar för att kollektivtrafiken ska vara en självklar del av resandet i ett hållbart Västerbotten. Ett hållbart resande i Västerbotten innebär för oss att kollektivtrafiken ska bedrivas till 100 procent med fossilfria drivmedel och att det ska finnas tillgång till kollektivtrafik i hela länet. Genom våra upphandlingar skapar vi medvetet möjlighet för både små och stora företag att vara verksamma i vårt län och det gynnar kollektivtrafiken. Vår roll är att vara rådgivande, vägledande och stödjande i förhållande till bolagets finansärer, så att kollektivtrafikens miljöpåverkan reduceras. Länstrafiken arbetar målinriktat för att få fler att resa med kollektivtrafiken och få fler kunder att välja Bussgods.

Bolagets största utmaning är miljöpåverkan från kollektivtrafiken, egna fordon och tjänsteresors utsläpp som påverkar klimat och luft. Även energianvändningen och användandet av råvaror för tex. trycksaker, kvitton, biljetter och plaster. Det är en ständigt pågående process att förbättra miljöarbetet inom vår organisation i syfte att reducera verksamhetens negativa påverkan på miljön. Vi följer gällande miljölagstiftning i vårt dagliga arbete. Ledningsgruppen är ytterst ansvarig för Länstrafikens miljöarbete.

För oss är det viktigt att bygga förtroende hos kunden genom att informationen alltid ska vara korrekt och av hög kvalitet. Vi strävar efter att vara tillgängliga för våra kunder och ge professionell service.

Vi strävar efter att minska vår miljöpåverkan genom att varje anställd följer bolagets spelregler

Modiga

- Genom kunskap skapas trygghet och självständighet

Personliga

- Vi bemöter kunder och kollegor med respekt och lyhördhet

Öppna

- Vi lyssnar och är öppna för förändring och utveckling

4 Globala och nationella miljömål

Agenda 2030 består av 17 globala mål och Länstrafiken är framför allt berörd av mål 11 som handlar om hållbara städer och samhällen, samt mål 13 som handlar om att bekämpa klimatförändringar.

I agenda 2030 finns delmål 11.2 som handlar om att tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla. Det innebär att senast 2030 ska det tillhandahållas tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra vägtrafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer (Regeringen, 24-11-28). Inom samma område finns det nationella etappmålet om hållbar stadsutveckling som innebär att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik (Sveriges Miljömål, 2024-11-28)

I agenda 2030 finns delmål 11.6 om att minska städernas miljöpåverkan.

Det handlar om att till 2030 minska städernas negativa miljöpåverkan per person, bland annat genom att ägna särskild uppmärksamhet åt luftkvalitet samt hantering av kommunalt och annat avfall (Regeringen, 2024-11-28). Inom samma område finns det nationella etappmålet om minskning av nationella utsläpp av luftföroreningar. Det nationella etappmålet innebär att utsläpp av kväveoxider, svaveldioxid, flyktiga organiska ämnen, ammoniak och partiklar PM_{2,5} ska senast år 2025 motsvara de indikativa reduktionsnivåerna för år 2025 som framgår av Europaparlamentets och rådets direktiv. I det här etappmålet är det fokus på städer där luftföroreningar är ett problem (Sveriges Miljömål, 2024-11-28).

I agenda 2030 finns mål 13 om att vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringar och deras konsekvenser. Det finns ett nationellt etappmål om *begränsad klimatpåverkan* där växthusgasutsläpp från inrikes transporter ska minskas med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010. Utöver målet om inrikestransporter finns det ett klimatpolitiskt ramverk som innehåller fyra etappmål mellan 2020 och 2045. Det ska ske ett minskat utsläpp av växthusgaser för hela samhället till senast år 2045. Senast år 2045 ska

Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre än utsläppen år 1990 (Sveriges miljömål, 2024-11-28).

5 Miljömål

Länstrafiken följer målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet både gällande miljö och tillgänglighet. Vid upphandlingar av kollektivtrafik ställer Länstrafiken krav på bland annat minskning av klimatpåverkande gaser och utsläpp, samt hållbara leverantörskedjor. Länstrafiken ställer även utökade krav gällande tillgänglighet för att fler ska kunna resa med kollektivtrafiken.

Målen som finns med i Länstrafikens miljöplan är inom områden där bolaget har mandat och rådighet att styra utvecklingen. Fokusområde för miljöplan 2025 - 2027 blir användandet av råvaror och resurser.

- År 2025 ska 65 % av andelen resor utförts med digitala biljetter.
- År 2026 ska 80% av andelen resor utförts med digitala biljetter.
- År 2027 ska 90 % av andelen resor utförts med digitala biljetter

Genom att uppnå målet minskar Länstrafiken sitt användande av råvaror och resurser som påverkar miljön på ett negativt sätt.

6 Aktiviteter

Aktiviteter	Status	Ansvar	Kommentar
Klimat /utsläpp till luft			
Årlig uppföljning av miljökrav i trafikavtalen under februari månad i fordonsdatabasen FRIDA för att följa målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet		Trafik och IT chef	

Aktiviteter	Status	Ansvar	Kommentar
Rikta kampanjer för att få fler resenärer att resa med kollektivtrafiken.		Marknads – och utvecklingschef	
Arbeta för att öka samåkningen för serviceresor		Marknads – och utvecklingschef	
Användandet av råvaror och resurser			
Förenkla användandet av digitala biljetter för att minska användandet av fysiska biljetter.		Marknads – och utvecklingschef	
Informationskampanj om digitala biljetter i syfte att minska användandet av fysiska biljetter.		Marknads – och utvecklingschef	
Social hållbarhet			
Länstrafiken ska jobba utifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammet gällande tillgänglighet.		Marknads – och utvecklingschef / Trafik och IT chef	
Länstrafiken ska samverka med funktionsrättsorganisationer		Marknads – och utvecklingschef	
Olycksrisker			
Skyddsronder ska genomföras årligen och dokumenteras.		Skyddsombud Arbetsmiljöansvariga	

7 Ansvar

VD har det yttersta ansvaret för att miljöplanen ska upprättas och att personalen har rätt kompetens för att utföra arbetet. VD och styrelse för Länstrafiken har ansvaret för att godkänna miljöplanen.

Ledningen för Länstrafiken har ansvaret för att miljöpolicy ska genomsyra den dagliga verksamheten och att aktiviteterna i miljöplanen genomförs.

Alla medarbetare har ansvaret att arbeta med aktiviteterna i miljöplanen efter direktiv från ledningen och hålla sig informerad om interna förändringar i miljöarbete. Om medarbetare ser brister eller utvecklingsmöjligheter med miljöarbetet ska det rapporteras omgående till ledningen. Alla anställda har ansvar att omvärldsbevaka utvecklingen i branschen kring miljö inom det område som den anställde berörs av.

8 Uppföljning

I februari varje år genomförs en uppföljning av miljöplanen.

Målet följs upp genom att redovisa antal genomförda resor med digitala biljetter. Uppgifter hämtas från BI-verktyg Qlik.

9 Ständig förbättring

Årligen ska miljöarbetet utvärderas och utvecklas för att skapa en ständig förbättring av Länstrafiken miljöarbete.

10 Referenser

Regeringen, 2024-11-28

<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/17-globala-mal-for-hallbar-utveckling/>

Sveriges Miljömål, 2024-11-28

<https://www.sverigesmiljomal.se/>

11 Bilaga 1: Kemikalieförteckning

	Huvudkontoret	Anledning	Vart?
Rengöring			
Alcogel	x	Handrengöring	Toaletter + kontor
Glade Citrus	x	Doftspray	Toalett
Glade Relaxing Zen	x	Doftspray	Toalett
Glade White Cotton	x	Doftspray	Toalett
Maskindisk	x	Diskmedel	Kök
YES Handdiskmedel	x	Diskmedel	Kök
Prokord luftspray	x	Dammspray, luft på burk	Arkiv + Johannes kontor
Whiteboard rengöring - Durable	x		Kontor + skrivarrum
Avfettning			
Smörjspray			
5-56	x	Smörjolja	Johannes verkstad
Oljor			
Färg			
Brandsläckare			
Housegard Pulversläckare 2kg	x	Brandsläckare	Korridor vid Johannes
Pulversläckare 6 kg	x(förråd)	Brandsläckare	Utanför stora förrådet

Verksamhetsplan

2025

Beslutad av styrelsen 2024-12-06 § 160



Innehåll

1	Förord	2
2	Kopplingen till det regionala trafikförsörjnings-programmet	3
2.1	Förändrade mål 2025	3
2.2	Övriga mål i det regionala trafikförsörjnings-programmet	4
2.3	Nytt ägardirektiv under 2024	4
3	Våra mål 2025	5
3.1	Nöjda kunder	5
3.2	Samåkningsgrad Serviceresor	5
3.3	Resandeutveckling (och intäkter) i den allmänna kollektivtrafiken.....	6
3.4	Nöjd medarbetar-index.....	6
3.5	Utvecklingsmål.....	7
4	Aktiviteter 2025.....	7
4.1	Nöjda kunder	8
4.2	Samåkningsgrad Serviceresor.....	10
4.3	Resandeutveckling (och intäkter) i den allmänna kollektivtrafiken	10
4.4	Nöjd medarbetarindex	11
4.5	Utvecklingsmål	12
5	Långsiktig strategi	12
5.1	Biljettförsäljning ombord	12
5.2	Hantering av samhällskris	13
5.3	Byte av trafikdatabas med tillhörande system samt affärssystem.....	13
6	Uppföljning	14
7	Uppföljning verksamhetsplan 2024 per 2024-10-31	14

Bilaga: Beslutad budget 2025

1 Förord

Det ska vara enkelt för resenärerna att använda kollektivtrafiken – det är en övergripande målsättning med vår verksamhet. Det är också målet i det gemensamma arbetet med Projekt gemensamt betalsystem i Norrland, ett projekt som genomförs tillsammans med Länstrafiken i Norrbotten, Luleå lokaltrafik, Skellefteå buss, Kommunalförbundet Kollektivtrafik-myndigheten i Västernorrland och Region Jämtland/Härjedalen (Länstrafiken i Jämtland). Ambitionen i projektet är att erbjuda ett sömlöst resande i stora delar av Norrland, både med buss och tåg. Projektet har under 2024 resulterat i ett stort antal olika leveranser, bland annat två nya appar för våra resenärer, en för regiontrafik och en för Ultra. Projektet arbetar nu för att leverera ny skolportal, ny företagsportal och utbyte av alla busskort i länet.

Tyvärr har projektet drabbats av stora förseningar och bristande leveranser hos våra leverantörer, vilket lett till att resenärerna i onödigt stor utsträckning drabbats av förändrade villkor för biljetterna och problem med bland annat att validera mobilbiljetter. Arbetet går dock vidare för att rätta till alla brister och vi satsar nu vidare på att både fortsätta utveckla appen med ännu högre användarvänlighet och nya, förbättrade funktioner. Under 2025 ska vi också genomföra ett pilotprojekt i Ultra-trafik med ”Pay-as-you-go”.

Vår ekonomi ser under hösten 2024 mycket bra ut. Den förändrade lagstiftningen för reduktionsplikt fick vid årsskiftet 2023/2024 drivmedelspriserna att sjunka rejält, vilket direkt påverkar våra trafik kostnader, särskilt i regiontrafiken. Ultra redovisar återigen resanderekord och under våren 2024 passerade vi 10 miljoner resor (rullande tolv månader) för första gången någonsin. Vi överträffar budgeten vad gäller intäkter, både i regiontrafiken och i Ultra. Då trafik kostnaderna samtidigt understiger budget med betydande belopp visar vår årsprognos ett totalt överskott på ca 70 miljoner kronor. Medel som kommer återbetalas till våra finansiärer.

Ambitionen att vi ska ha nöjda kunder i en välkomnande kollektivtrafik har genomsyrat arbetet med att ta fram denna verksamhetsplan, såväl i arbetet med att fånga personalens synpunkter, som i dialogen med bolagets styrelse.

Vi ser fram emot ett spännande kollektivtrafikår 2025!

2 Kopplingen till det regionala trafikförsörjningsprogrammet

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet som fastställs av regionfullmäktige finns de övergripande politiska ambitionerna för all kollektivtrafik i vårt län. Länstrafikens verksamhetsplan omfattar inte all kollektivtrafik i länet, då Norrtågstrafiken och Skellefteå stadstrafik inte ingår i vår verksamhet.

Inom den särskilda kollektivtrafiken är vi den enskilt största aktören, då vi hanterar alla sjukresor och färdtjänst i nio kommuner. De övriga sex kommunerna hanterar sin färdtjänst själv och skolskjuts hanterar samtliga kommuner i länet själva.

I 2025 års verksamhetsplan har vi beslutat att fokusera på mål som vi själva kommer kunna påverka och inte ha med målsättningar som finns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det innebär, inte på något sätt, att de mål som finns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet inte styr vår verksamhet. Bolagets uppdrag är enligt vårt ägardirektiv att: "bedriva sin verksamhet i enlighet med uppdrag från regionala utvecklingsnämnden, tillika kollektivtrafikmyndigheten." Det innebär att bolaget ska bidra till att de mål som kollektivtrafikmyndigheten fastställt uppfylls och dessa mål finns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Men, Västerbottensmodellen innebär att bolaget inte styr över trafikutbud, utrustning i fordon och drivmedel som är kostnadsdrivande. I ägardirektivet framgår att vi ska: "i miljöfrågor vara rådgivande, vägledande och stödjande i förhållande till bolagets finansierare, så att trafikens miljöpåverkan reduceras". Beslutet om typ av fordon och annan kostnadsdrivande utrustning finns alltså hos våra finansierare.

2.1 Förändrade mål 2025

Mot bakgrund av ovanstående resonemang har bolaget valt att, jämfört med 2024, inte ha egna mål gällande miljö och tillgänglighet. Men i det regionala trafikförsörjningsprogrammet finns följande mål:



Mål 2: Andelen fordonskilometer som sker med förnybart drivmedel i den allmänna kollektivtrafiken uppgår till 100 % år 2030.

Detta är helt i linje med det miljömål som bolaget haft fram till och med år 2024. År 2023 bedrevs vår trafik nästan till 88 % av förnybart drivmedel.

För första halvåret 2024 var siffran 90 %. Vi kommer även fortsättningsvis följa upp våra miljösiifror och löpande redovisa dessa. Detta är viktigt, då kollektivtrafikmyndigheten behöver kunna följa upp målet i trafikförsörjningsprogrammet. Vi kommer också, enligt vårt ägardirektiv, göra allt vi kan för att påverka finansierarna så att trafikens miljöpåverkan reduceras. Detta gäller både för den allmänna kollektivtrafiken, och för

våra serviceresor, där vi för 2025 kommer kunna redovisa en komplett miljöuppföljning, vilket inte varit möjligt tidigare.

I trafikförsörjningsprogrammet finns också följande mål:



Mål 3: Minst 90 % av invånarna i Västerbotten ska 2035 kunna nå minst ett kommuncentrum inom 60 minuter med ett utbud om minst 10 resmöjligheter per vardag. Delmål för 2031 är 87 % av invånarna.

Minst 97 % av invånarna i Västerbotten ska 2035 kunna nå minst ett kommuncentrum inom 120 minuter med ett utbud om minst 3 resmöjligheter per vardag. Delmål för 2031 är 93 % av invånarna.

Dessa mål tar sikte på den geografiska tillgängligheten i länet. I trafikförsörjningsprogrammet finns också följande mål:



Mål 4: Den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för personer med funktionsvariationer.

Bolaget anser att dessa mål täcker in tillgängligheten, då både den geografiska tillgängligheten kommer mätas, och tillgängligheten för personer med funktionsvariationer. I årets verksamhetsplan har därför målet kring tillgänglighet tagits bort.

2.2 Övriga mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet

För att ge helhetsbilden presenteras här övriga mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet:



Mål 1: Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet är 25 % år 2035. Delmål för 2031 är 20 %.



Mål 5: Andelen invånare som anser att det är attraktivt att åka med kollektivtrafiken i Västerbotten ska öka till 69 % år 2035. Delmål 67 % år 2031.

2.3 Nytt ägardirektiv under 2024

Under 2024 har vår ägare, region Västerbotten, beslutat fastställa ett nytt ägardirektiv. Nyheterna i ägardirektivet, enligt vår tolkning, är att bolaget nu har mandat att genomföra kampanjer för att locka resenärer till kollektivtrafiken. Det innebär att vi kan genomföra kampanjer som innebär prisreduktioner på bestämda sträckor under en förutbestämd period. En annan nyhet är att vi ska arbeta med kompetensförsörjning i

vår bransch, vilket är oerhört viktigt, då förarbristen – både inom allmän och särskild kollektivtrafik är stor.

Att kunna genomföra kampanjer är viktigt, då i nuläget behöver locka nya resenärer, framför allt på de lite längre sträckorna i vår trafik, för att påverka resandeutvecklingen. Att säkerställa att det finns förare kan vi koppla både till målet om resandeutveckling och målet om nöjda kunder. Se nästa avsnitt.

3 Våra mål 2025

3.1 Nöjda kunder

Under året ska vi mäta den sammanfattande nöjdheten hos våra resenärer:

Allmän kollektivtrafik

Resenärer i kategorin kunder (reser minst varje månad)



Regiontrafik: Att uppnå ett NKI på 68 % och vid alla uppföljningar alltid ligga högre än rikssnittet.



Ultra: Att för 2025 uppnå ett NKI på 80 % och vid alla uppföljningar alltid ligga högre än rikssnittet.

Kundnöjdheten mäts via den riksgemensamma kollektivtrafikbarometern.

Serviceesor (särskild kollektivtrafik)

Att den sammanfattande nöjdheten av serviceeran avseende beställning och resa ska vara minst 95 %. Resultatet sammanställs varje halvår.

Kundnöjdheten hos serviceesorna mäts med Anbarö, barometern för särskild kollektivtrafik.

3.2 Samåkningsgrad Serviceesor

Andelen resor som utförs med mer än en resenär i fordonet ska uppnå 41 %, vilket innebär att totalt ska 41 % av alla resor som bokats i beställningscentralen vara samordnade.



Samåkningsgraden mäts i bokningssystemet Alfa.

3.3 Resandeutveckling (och intäkter) i den allmänna kollektivtrafiken



Regiontrafik (all trafik utom Ultra)

Antalet genomförda resor ska öka i jämförelse med motsvarande period föregående år.



Ultra (Umeå stadstrafik)

Antalet genomförda resor ska år 2025 uppgå till 10 750 000 stycken, vilket innebär en ökning, jämfört med 2024 års mål med + 5 %.

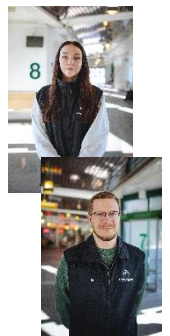
Våra intäkter är starkt kopplade till resandeutvecklingen. Så delmålet för intäkterna är att:

Både i regiontrafiken och i Ultra ska 2025 års totala biljettintäkter (inklusive skolkort) vid jämförelse med år 2024 öka i samma utsträckning som genomförda taxejusteringar samt effekten av den positiva resandeutvecklingen mellan åren.

Målen följs upp genom vårt eget biljett- och betalssystem.

3.4 Nöjd medarbetar-index

Mätning av trivsel bland medarbetarna genomförs årligen under augusti/september. Senaste resultatet visar att på frågan om hur man trivs på sitt arbete blev det viktade resultatet 8,49 på en skala från 1 – 10. Det innebär att Länstrafikens medarbetare trivs väl på arbetsplatsen. Målet är fortsatt att ligga över 8,6.



3.5 Utvecklingsmål



Vi ska under 2025 utveckla den anropsstyrda trafiken i länet och försöka tillsammans med våra finansiärer genomföra minst ett pilotprojekt inom detta område.



Vi ska under 2025 förenkla för resenärer i stadstrafik att köpa enkelbiljett.

4 Aktiviteter 2025

I planeringen av aktiviteter under 2025 har vi haft fyra fokusområden eller strategier:

- Enkelhet för resenärerna
- Underlätta för förarna
- Bemötande
- Kvalitetsuppföljning

Enkelhet för resenärerna är avgörande för att valet av kollektivtrafik ska bli naturligt och detta gäller både enkelhet att hitta information och enkelhet att lösa biljett. Ju enklare det blir för resenären, desto mer underlättar det för förarna och bolagets långsiktiga strategi är därför att arbeta för att minska försäljningen ombord på buss så långt det är möjligt. Det innebär att ombord ska helst enbart validering ske. Minskad försäljning ombord leder till en snabbare och attraktivare trafik och mindre stress för förarna. Mindre stress för förarna underlättar för dem att ge resenärerna ett gott bemötande.

Att följa upp kvaliteten i all vår trafik kommer fortsatt ha stort fokus, då det är avgörande för resenärens upplevelse av kollektivtrafiken. Vår uppföljning omfattar fordonen och dess löpande underhåll, kundärenden, användandet av realtid och betalsystem samt trafikföretagens miljöredovisning. Vår kvalitetsuppföljning är också central i arbetet med att säkerställa att våra finansiärer (kommunerna och regionen) får den trafik man beställt och betalar för.

I vårt interna arbete med 2025 års verksamhetsplan har vi lagt störst fokus på målsättningen med nöjda kunder. Nöjda kunder i den allmänna kollektivtrafiken skapar mer kunder, dvs för oss en positiv resandeutveckling. I den särskilda kollektivtrafiken är nöjda kunder en ”hygienfråga” då de personer som använder färdtjänst och sjukresor har särskilda behov och

ska mötas av en mycket god service. Det är också viktigt för att bolaget ska kunna arbeta vidare med uppdraget att ansluta så många kommuner i länet som möjligt till vår gemensamma beställningscentral.

4.1 Nöjda kunder

Allmän kollektivtrafik

Utveckling av appen

Under 2025 ska vi fortsätta arbetet med att utveckla appen, med enkelhet för resenären i fokus. Det ska vara lätt att hitta information om resan och vi kommer under året arbeta med att förenkla köpflödet i appen, vilket även innebär att förenkla för resenärerna att välja "rätt" biljett. Det ska också gå fort att validera sin biljett ombord på bussen.

Appen är tänkt att vara vår absolut viktigaste försäljningskanal och vi ska arbeta för att utveckla den med att visa exempelvis beläggningsgrad ombord på bussarna. Detta kräver automatisk passagerarräkning i fordonen, något som vi idag har på ett antal linjer, men där vi kommer kravställa detta i samtliga kommande upphandlingar avseende linjer där resandevolymer gör det relevant. Vi ska även försöka undersöka möjligheten för ett system som gör att resenären kan "checka-in" på en hållplats och att den informationen förmedlas till föraren i bussen.

Information vid störningar

Informationen vid störningar i trafiken är oerhört viktigt för att vi ska ha nöjda resenärer och att våra resenärer ska uppleva trygghet. Vi ska därför arbeta tillsammans med trafikföretagen för att säkerställa snabb och korrekt information i alla tillgängliga kanaler vid störningar i trafiken.

Servicenivå för personer med funktionsvariationer

Vi ska arbeta med att utveckla servicenivån för personer med funktionsvariationer i regiontrafiken. Förarna ska kunna hantera all utrustning i fordonen och kunna ge ett korrekt bemötande. Vi kommer jobba vidare med resultatet av testdagen som genomfördes våren 2024 och även fortsättningsvis påverka kraven på fordon i det nationellt gemensamma fordonskravsdokumentet "Bus Nordic".

Förarbristen – ett reellt hot

Förarbristen är ett hot mot kollektivtrafikens robusthet och möjligheten för resenären att känna sig trygg med att kollektivtrafiken fungerar. Vårt nya ägardirektiv, som anger att vi ska arbeta med kompetensförsörjning i branschen innebär att vi ska fortsätta arbetet med att höja statusen för förarna, både i den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Arbetet ska ske i nära samarbete med våra trafikföretag och innehålla aktiviteter som:

- Samverkan med länets skolor för att marknadsföra kollektivtrafiken som en spännande bransch att jobba inom
- Deltagande på mässor, exempelvis Nolia Karriär tillsammans med trafikföretagen
- Förarporträtt i sociala medier
- Samverkan med andra aktörer som jobbar med kompetensförsörjning
- Påverkansarbete på politisk nivå, så att utbildningstillfällen skapas och bibehålles i länet, lagstiftning förändras osv.

Kvalitetsuppföljning

Vi ska fortsätta med vår strukturerade avtalsuppföljning, men även försöka hitta metoder för att utveckla arbetet på ett effektivt sätt, ett exempel kan vara tydligare rutiner för uppföljning och hantering av avvikelser.

Utökad uppföljning i kollektivtrafikbarometern

Under 2025 kommer vi fortsätta med utökad uppföljning i kollektivtrafikbarometern:

Vi kommer att följa upp att de västerbottningar som reser minst varje månad är ambassadörer, dvs talar gott om vår verksamhet och kan tänka sig att rekommendera att resa med oss till andra.

Vi ska per sista oktober varje år ha en högre andel ambassadörer än skeptiker bland våra kunder. Vi ska även i oktober ligga högre än det nationella snittet. För att ha högre andel ambassadörer än skeptiker ska NPS-värdet ligga på plus (+). (NPS - Net promotor score)

Vi kommer att följa hur de västerbottningar som reser med vår trafik återkommande varje månad upplever tryggheten i kollektivtrafiken. 80 % av våra kunder ska uppleva trygghet när de reser med oss. Vi ska ha mindre än 10 % som inte upplever trygghet/tar avstånd från att resa med oss.

Serviceresor (Särskild kollektivtrafik)

Förarcertifiering

Under 2025 ska vi påbörja införandet av förarcertifiering enligt samma modell som vi använder i den allmänna kollektivtrafiken. Förarcertifiering innebär att föraren genomgår en utbildning och skriver ett prov, föraren erhåller därefter ett certifikat som är giltigt i 5 år. Målbilden är att samtliga förare i vår trafik ska vara certifierade.

Förbättrad information – rätt förväntningar

Vi ska arbeta i dialog med kommunerna och regionen för att förbättra informationen och villkoren för serviceresan, så att resenären har uppdaterad information om exempelvis sjukreseintyget eller färdtjänstillståndet. Det är av stor vikt för att vi ska ha nöjda kunder att förväntningarna hos resenärer motsvarar exempelvis det reglemente för färdtjänst

som kommunen beslutar om. Vi ska också arbeta för att regionens kallelse till vård blir tydligare i hur resenären ska gå till väga för att beställa sin sjukresa.

Fordonskontroller

Löpande fordonskontroller ska genomföras och ambitionen är att under 2025 genomföra fordonskontroller i hela länet för de fordon som används för serviceresorna.

Kvalitetsuppföljning

Vi ska fortsätta med kvalitetsuppföljning och genomföra löpande kvalitetsmöten med leverantörerna där avvikelser och deras åtgärder följs upp. Avvikelse kring rätt fordon, rätt tid, att resenär blivit hämtad och lämnad på rätt plats och rätt servicenivå hos föraren ska ha särskilt fokus.

Digitaliseringens möjligheter

Vi ska arbeta för att presentera en app där resenären kan lägga in önskemål om sin serviceresor, den ska även skicka ut bekräftelse när resan är bokad. Vi kommer givetvis även fortsättningsvis finnas tillgänglig för bokning via telefon.

Arbetsplatsbesök

För att vår personal ska ha så god kompetens som möjligt ska vi införa rutiner som innebär att personalen regelbundet får genomföra besök på länets sjukhus, samt hos trafikledning och förare hos någon av våra entreprenörer. Även demonstration av fordonen ska ingå vid ett sådant besök.

4.2 Samåkningsgrad Serviceresor

Samåkningsgraden är ett resultat av vårt interna arbetssätt och det stöd som vårt system erbjuder. Vi ska utveckla dagens system för att underlätta samordning, men också kontinuerligt jobba med att höja kompetensen på området hos vår personal.

4.3 Resandeutveckling (och intäkter) i den allmänna kollektivtrafiken

Kampanjer

Vårt nya ägardirektiv som innebär att vi aktivt ska verka för nya resenärer har vi tolkat som att vi har mandat att genomföra olika kampanjer, med prisreduktion under en begränsad tidsperiod. Vi ska därför löpande genomföra kampanjer där vi riktar oss dels mot bland annat inlandet för att locka de mer långväga resenärerna till bussen, även mot kustområdena där inriktningen exempelvis kan vara att få människor att använda vår app

i stället för busskort. Vi ska också fortsätta vårt arbete i samband med olika event i länet och marknadsföra kollektivtrafiken som det naturliga transportvalet, i kombination med att vi kan erbjuda reducerat pris för kollektivtrafikresan.

Nya produkter – förändringar av taxan och regelverket

Vi ska löpande arbeta med att se över taxan i kollektivtrafiken och utveckla attraktiva biljettyper, med giltighetsvillkor som är lättare för resenärerna att förstå - det ska vara lätt att välja rätt biljett. Vi ska också samverka för mer enhetliga affärsregler för kollektivtrafiken i de fyra nordligaste länen. Förändringar i taxan är ett beslut som fattas av regionfullmäktige, men vi har möjlighet att föreslå förändringar vars syfte är att gynna resandet i kollektivtrafiken. Vi kommer även bevaka utfallet av den förändring som genomförs i Jämtland/Härjedalen där man går ifrån en kilometerbaserad taxa och i stället inför zon-priser. Detta för att kunna ta ställning till om det vore intressant för Västerbotten.

Ökad dialog med resenärerna

Enkelhet vid köp av biljett, anser bolaget är av största vikt för att locka fler resenärer. Vi ska därför utveckla kanaler för dialog med resenärerna, där vi kan ställa frågor och få svar kring olika utvecklingsförslag, som kan handla om nya biljettyper, andra försäljningskanaler med mera.

Särskilda projekt riktade mot större arbetsgivare/arbetsplatser

När den nya företagsportalen lanserats kommer vi kunna genomföra riktade projekt mot större arbetsgivare/arbetsplatser för att på olika sätt stimulera människor att resa kollektivt till jobbet. Vi ska under året genomföra minst ett sådant projekt i samarbete med exempelvis Region Västerbotten och arbetsplatserna vid Norrlands universitetssjukhus.

4.4 Nöjd medarbetarindex

Flexibel arbetsgivare

Vi ska fortsätta vara en flexibel arbetsplats där vi erbjuder möjligheter till arbete på distans. Detta stärker också vår attraktivitet i samband med rekrytering av nya medarbetare.

Fortsatt satsning på trivselaktiviteter och friskvård

Som arbetsgivare ska vi arbeta för att öka trivseln på arbetsplatserna, genom exempelvis trivselkommittéer, inköp av trivselhöjande utrustning eller material samt stimulera till social samvaro genom exempelvis fikadagar och teambuilding. Vi kommer även fortsätta med friskvårdstimme och/eller friskvårdsbidrag.

4.5 Utvecklingsmål

Vi ska tillsammans med våra finansörer under året utreda möjligheten att genomföra ett pilotprojekt inom en ny form av flexibel anropsstyrd trafik. Den anropsstyrda trafiken ska vara tillgänglig för bokning via digitala kanaler, exempelvis genom en app. Vi ska också jobba med att utveckla möjligheten till områdestrafik i stället för linjetrafik, när det gäller den anropsstyrda linjelagda kollektivtrafiken (Ringbilar).

Under 2025 ska vi införa "pay-as-you-go" i Ultra (dvs att resenär bara behöver "blippa" sitt betalkort eller betalkort i mobilen ombord på Ultras bussar, för att köpa en enkelbiljett).

5 Långsiktig strategi

5.1 Biljettförsäljning ombord

Bolagets långsiktiga ambition är att drastiskt minska försäljningen ombord på buss. Detta eftersom försäljningen tar tid och gör kollektivtrafiken långsammare och mindre attraktiv. Som beskrivits tidigare i detta dokument påverkar även försäljning ombord förarnas arbetssituation och kan leda till stress, vilket i sin tur kan leda till ett sämre bemötande för resenärerna.

Bolaget anser dock att minskningen av försäljningen ombord behöver göras med hänsyn till resenärernas varierade behov och förutsättningar för att själva kunna köpa biljett innan ombordstigning. Det är också betydligt enklare att argumentera för minskad försäljning ombord på linjer med väldigt många resenärer, om man jämför exempelvis med linjer i inlandet eller fjälldalgångarna, där trafiken är av avgörande betydelse för invånarna, men inte alls har samma påstigandefrekvens.

Vi vill därför som steg ett i att minska försäljningen ombord lägga fram ett förslag om differentierade taxa, som innebär lägre biljettpris om du som resenär själv köper din biljett i någon annan kanal än ombord. Vi behöver dock utreda detta noggrant och ta hänsyn till förändringen i biljettintäkter som detta kan medföra i budgetarbetet inför budget 2026.

En differentierad taxa ska leda till en beteendeförändring som sker på frivillig väg hos resenärerna, som på sikt kan leda till att vi tar bort all försäljning ombord förutom enkelbiljetter. Ännu längre fram i tiden skulle vi kunna ha ett läge där enbart validering ombord sker, men när det skulle kunna vara så är idag oklart. Det läget skulle dock innebära betydligt lägre kostnader för den utrustning som vi behöver installera i varje fordon, jämfört med idag.

5.2 Hantering av samhällskris

Under året har frågor kring beredskap och hantering av samhällskriser fått större fokus i branschen. Med anledning av detta har ett Norrlandsnätverk bildats där tanken är att vi ska kunna utbyta erfarenheter och kunskap med våra kollegor i norr, men också vara ett stöd för varandra vid allvarliga händelser. Även inom Svensk kollektivtrafik ska ett nationellt nätverk med samma syfte bildas, enligt deras egna utsago.

Vi fick under våren en förfrågan från Transportstyrelsen varför vi inte anmält att vi lyder under Säkerhetsskyddslagen (SSL). Säkerhetsskyddslagen tar sikte på Sveriges säkerhet. För att hantera detta har vi tillsammans med region Västerbotten genomfört en säkerhets-skyddsanalys som resulterat i att vi inte hanterar information, eller har objekt i vår verksamhet som är av betydelse för Sveriges säkerhet.

Men – att kunna hantera kriser är av största betydelse, så vi kommer gå vidare i ett arbete som leds av Region Västerbotten med att bland annat ta fram reduktionsplaner som ska beskriva vilken trafik som är prioriterad, om vi exempelvis saknar drivmedel för att upprätthålla all trafik i länet.

Vi har också sedan ett antal år tillbaka en Risk- och sårbarhetsanalys som uppdateras årligen. I detta arbete under 2024 har vi lagt stort fokus på IT-säkerhet, vilket kommer fortsätta ha stort fokus under 2025.

5.3 Byte av trafikdatabas med tillhörande system samt affärssystem

Vår trafikdatabas kan beskrivas som hjärtat i vår verksamhet, då den försörjer många andra system med information, som är av stor betydelse för verksamheten. Exempel är betalsystem där all försäljning av biljetter sker, skyltsystem på hållplatser och bytespunkter, realtidsinformationssystemet, hemsidan där resesökningar kan göras, appen för våra resenärer och så vidare.

Kostnaderna för trafikdatabasen och tillhörande tjänster har ökat dramatiskt de senaste åren, vilket gör att vi behöver genomföra en upphandling. Vi har därför, tillsammans med övriga aktörer i Norrland, genomfört en upphandling av konsult som ska hjälpa oss att kartlägga dagens system, arbeta fram en kravspecifikation inför upphandling, vid behov stötta oss vid upphandling samt vara behjälplig vid implementation. Hela detta projekt kommer att kräva stora ansträngningar från personalen, men är nödvändigt att genomföra. Arbetet kommer pågå från denna höst och in i 2026.

Under detta år har vi också upphandlat ett nytt affärssystem som är kritiskt för att vi ska kunna fördela kostnader och intäkter på ett korrekt sätt enligt Västerbottens-modellen. Arbetet med att implementera detta system kommer påverka oss under 2025, men också

framåt då vi kommer arbeta för att effektivisera våra processer och minska sårbarheten i arbetet med den ekonomiska uppföljningen av vår verksamhet.

6 Uppföljning

Uppföljning av denna verksamhetsplan och verksamhetsmålen kommer att ske genom:

- Delårsbokslut/Bokslut samt de tillkommande uppföljningsrapporterna per 31 mars och 31 oktober.
- Verksamhetsberättelse
- Årlig bolagsstyrningsrapport
- Personalens nöjdhet följs upp via personalenkät – årligen under augusti/början av september månad samt en enkät med ett mindre antal frågor under våren

7 Uppföljning verksamhetsplan 2024 per 2024-10-31

Mål 2024	Utfall
Nöjda kunder	
<i>Regiontrafik</i>	✓
<i>Ultra</i>	1 av 2, men högt betyg
<i>Särskild kollektivtrafik</i>	✓
Resandet (och intäkter)	
<i>Regiontrafik</i>	Vi når inte målet
<i>Ultra</i>	Vi når inte målet
<i>Intäkter</i>	✓
Samordningsgrad i beställningscentralen	Tuff start på året med byte av system
Tillgänglighet	Brister i regiontrafiken
Miljö	✓
Nöjd medarbetar-index	Utfall 8,49

Bilaga: Beslutad budget 2025

Styrelsens arbetsordning och delegation

2025



Länstrafiken
VÄSTERBOTTEN

Antagen av styrelsen 2024-12-06 § 161

STYRELSENS ARBETSORDNING SAMT DELEGATION

1. ALLMÄNT

Denna arbetsordning med bilagor fastställs av styrelsen inför varje kalenderår och skall revideras när så erfordras.

- 1.1 Styrelsen skall utöva tillsyn över att den verkställande direktören fullgör sina åligganden.
- 1.2 Styrelsen skall tillse att Bolagets kvalitetssäkring och organisation är ändamålsenlig och följer givna direktiv.
- 1.3 Styrelsen skall fastställa målsättningar, väsentliga policies och strategiska planer för Bolaget samt fortlöpande övervaka såväl efterlevanden av dessa som att de, efter rapport från verkställande direktören, blir föremål för uppdatering och översyn.

2. KONSTITUERANDE STYRELSEMÖTE

Efter att allmänna val genomförts i landet, kommer ägaren att utse nya ledamöter i styrelsen. Dessa väljs in på första ordinarie årsstämma efter tidpunkten för allmänna val.

När så har skett ska omedelbart efter ordinarie årsstämma styrelsen hålla konstituerande sammanträde, varvid följande ärenden skall förekomma:

- Val av ordförande och utseende av firmatecknare

3. ÖVRIGA STYRELSEMÖTEN

- 3.1 Utöver det konstituerande mötet skall styrelsen normalt hålla 5 (fem) möten per kalenderår.
- 3.2 Vid vart och ett av dessa möten skall följande ärenden behandlas;
 - Verkställande direktörens rapport avseende;
 - i. Trafik
 - ii. Ekonomi
 - iii. Allmän aktuell information
 - Övriga förekommande frågor som enligt styrelsens delegation nedan skall underställas styrelsen för beslut.

3.3 Vidare skall vid styrelsemöte inför ordinarie årsstämma, utöver ovan angivna återkommande föredragningspunkter, årligen förekomma:

- Godkännande av årsredovisning med förslag till vinstdisposition
- Årlig bolagsstyrningsrapport

Enligt sammanträdesplan som fastställs inför varje nytt kalenderår, har styrelsen märkt ut de styrelsemöten där man skall besluta om budgeten. På dessa möten tar man även beslut om större investeringar.

3.4 Härutöver kan extra styrelsemöten hållas vid behov, också per telefon eller genom digital uppkoppling.

4. SEKRETESS, PROTOKOLL MM

4.1 All information som lämnas styrelsens ledamöter av Bolaget och som ej är offentlig handling eller som ej offentliggjorts på annat sätt skall behandlas strikt konfidentiellt och får inte avslöjas för tredje person.

4.2 Kallelse och skriftligt underlag för styrelsen utsändes senast 1 vecka före mötet.

4.3 Protokoll från styrelsemöte skall, förutom besluten, ange underlaget för besluten i den mån detta kan ha varit av betydelse för beslutet.

5. ORDFÖRANDENS UPPGIFTER

Det åligger styrelsens ordförande att:

- Genom kontakter med verkställande direktören följa Bolagets utveckling
- Tillse att styrelsens ledamöter genom verkställande direktörens försorg fortlöpande får den information som behövs för att kunna följa bolagets ställning, ekonomiska planering och utveckling
- Samråda med verkställande direktörens i strategiska frågor
- Svara för kallelse till och dagordning för styrelsemöten samt vara ordförande på dessa
- Tillse att handläggning av ärenden inte sker i strid med bestämmelserna i aktiebolagslagen och bolagsordningen.
- Löpande ansvara för anställningsvillkor gällande VD

DELEGATION LÄNSTRAFIKEN I VÄSTERBOTTEN AKTIEBOLAG

BESLUTS- OCH ANSVARSOMRÅDEN – i anslutning till ”Frågor att underställa styrelsen”

	B=beslut	U/F=utarbetande/föredragande	I=information	
AKTIVITET				Övrigt
		Styrelsen	Ordf	VD
Företagets strategi				
Verksamhetsplan	B			U/F
Organisation				B
Policy-diverse	B			U/F
Instruktioner, mm				
Arbetsordning-styrelse	B		U/F	
VD-instruktion	B		U/F	
Sammanträdesplan	B		U/F	
Verksamheten	I			B
Attestordning	I			B
Dotterbolag	B			U/F
Bolagstämmofrågor	B		U/F	
Protokoll				
Styrelsen	B		U/F	
Övriga organ	I			U/F
Ekonomi				
Budgetförutsättningar	B		I	U/F
Budget/revidering/prognos	B		I	U/F
Redovisningsprinciper	B		I	U/F
Placering av likvida medel	I			B
Firmateckningsrätt	B			U/F
Skatteplanering	B			U/F
Bokslutsdispositioner	B			U/F
Delårsrapport	B			U/F
Årsredovisning	B			U/F
Trafikavtal				
Upphandlingar	I			B
Övriga upphandlingar				B*)
Investeringar/avyttring egendom				
Fastigheter	B			U/F
Inventarier/maskiner	I			B*)
Övrigt	B			U/F
*) Beslut att genomföra inköp av andra varor och/eller tjänster förutom trafik och lokalhyra till ett sammanlagt avtalsvärde om 2 000 000 kr eller mer ska underställas styrelsen för beslut.				
Personal-anställnings/villkor				
VD	B		U/F	

VD-instruktion

2025



Länstrafiken
VÄSTERBOTTEN

Antagen av styrelsen 2024-12-06 § 162

INSTRUKTION FÖR VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN I LÄNSTRAFIKEN I VÄSTERBOTTEN AB

INLEDNING

Detta är ett dokument som preciserar styrelsens instruktion till VD med utgångspunkt från och som en komplettering av styrelsens formulerade ansvarsfördelning mellan sig och VD enligt följande:

- Styrelsen svarar för bolagets organisation och förvaltning av dess angelägenheter
- Styrelsen ska tillse att organisationen beträffande bokföring och medelsförvaltning även innefattar tillfredsställande kontroller.
- VD ska sörja för att bolagets bokföring fullgörs i överensstämmelse med lag och att medelsförvaltningen sköts på ett betryggande sätt.
- VD ska handha den löpande förvaltningen enligt de riktlinjer och anvisningar som styrelsen beslutar.
- VD företräder bolaget i alla ärenden och har det slutliga ansvaret för händelser och åtgärder som berör bolaget. I uppdraget ingår också att ansvara för att bolaget följer gällande lagar.
- VD ska fatta beslut om utlämnande av allmän handling
- VD ansvarar för att gällande ägardirektiv följs.

STYRELSEARBETE

Frågor underställda styrelsen

Verkställande direktören ska förelägga styrelsen de ärenden för beslut som följer styrelsens arbetsordning och delegation.

Verkställande direktören ska ta fram erforderligt informations- och beslutsunderlag samt förslag till dagordning inför styrelsemöten samt efter dessa utsända protokoll till styrelseledamöterna.

Verkställande direktören ska fullgöra sin uppgift som föredragande och därvid avge motiverade förslag till beslut. Verkställande direktören äger, där så befinns lämpligt, delegera uppgiften som föredragande i enskilt ärende till annan person underställd verkställande direktören.

Rapportering

Verkställande direktören ska tillse att styrelsens ledamöter skriftligen och löpande tillställs information som behövs för att följa Bolagets ställning, likviditet och utveckling samt i övrigt uppfylla sin

rapporteringskyldighet avseende ekonomiska förhållanden i enlighet med vad som angivits i styrelsens arbetsordning och delegation.

Verkställande direktören ska årligen sammanställa en bolagsstyrningsrapport som underställs styrelsen för fastställande och överlämnas till ägaren.

Övrigt

Verkställande direktören ansvarar för att förpliktelse, avtal eller annan rättshandling som Bolaget ingår eller företar blir dokumenterad på ett ändamålsenligt sätt samt inte står i strid med svenska eller utländska tvingande författningar, däri inbegripet konkurrensrättsliga regler inom EU och liknande regelsystem. Verkställande direktören ska vidare övervaka efterlevnaden av de målsättningar, policier och strategiska planer för Bolaget som styrelsen fastställt samt tillse att sådana målsättningar, policier och planer vid behov underställs styrelsen för uppdatering och översyn.

EKONOMISK RAPPORTERING

Allmänt

Verkställande direktören ska tillse att styrelsen löpande erhåller rapportering om utveckling av Bolagets verksamhet, däribland utvecklingen av Bolagets resultat, ställning och likviditet samt information om viktiga händelser, såsom exempelvis uppkomna tvister av betydelse, uppsägning av för Bolaget viktigare avtal, inställelse av betalningar eller uppkomst av annan obeståndssituation hos viktigare kund hos Bolaget, samt då behov föreligger mellan styrelsens möten, rapportera direkt till styrelsens ordförande. Rapporteringen ska vara av sådan beskaffenhet att styrelsen tillåts göra en välgrundad bedömning.

Särskilda anvisningar

Verkställande direktören är såsom angivits under punkten rapportering ovan, ansvarig för att förbereda och vid styrelsemöten framlägga ekonomisk och finansiell rapport enligt styrelsens arbetsordning och delegation.

Kvalitetssäkring

Verkställande direktören ska fortlöpande underställa styrelsen underlag för uppfyllande av styrelsens kvalitetssäkrande ansvar enligt styrelsens arbetsordning och delegation.

FASTSTÄLLELSE AV VD-INSTRUKTION

Denna vd-instruktion har fastställts av styrelsen 2024-12-06.

Internkontroll- plan 2025

Lycksele 2024-11-29

Beslutad av styrelsen 2024-12-06 § 163



Innehållsförteckning

1	Bakgrund	2
2	Vår internkontrollplan 2024	2
2.1	Tabell över riskområden 2024	4

Bilaga:

Risk- och konsekvensbedömning – inför internkontrollplan 2024

Postadress
Johan Skyttes Väg 6
Box 134
921 23 Lycksele

Telefon
0950-239 00
Telefax
0950-141 34

Hemsida
www.tabussen.nu
E-post
brev@tabussen.nu

Postgiro
6 10 73-3
Bankgiro
335-1889

Org.nummer
24-556071-4478
Säte
Lycksele

1 Bakgrund

Intern kontroll syftar enligt Sveriges kommuner och regioner till att en organisation:

- Förebygger, upptäcker och åtgärdar fel och brister.
- Bygger medvetenhet om att värna och vårda en stabil, öppen och rättssäker verksamhet.
- Strukturer, system och processer för tydlighet och ordning.
- Ingår i styrningen och är en del i ledningssystemet.
- Skyddar organisationen från risker, förluster, bedrägerier, misstankar och skador.
- Bygger och stödjer trygghet och tillit, ordning och reda, förtroende och utveckling!

Den interna kontrollen ska enligt samma källa bidra till:

- att verksamheten når sina mål – med effektivitet, säkerhet och stabilitet
- att informationen och rapporteringen om verksamheten och ekonomin är tillförlitlig och rättvisande
- att verksamheten efterlever lagar, regler, avtal mm

För Länstrafiken i Västerbotten som aktiebolag är den interna kontrollen också väldigt viktig för att ledamöterna i styrelsen ska känna trygghet i sin roll som ansvarig för kontrollen av verksamheten, dvs har bolaget tillräckliga rutiner för att hantera risker, kunna efterleva lagar och regler samt löpande kunna rapportera om den finansiella ställningen i bolaget.

2 Vår internkontrollplan 2025

Vi har inför år 2024 strukturerat om vår plan för intern kontroll, vilket medfört att den risk- och konsekvensbedömning som ligger till grund för internkontrollplanen 2025 nu är ett eget dokument och presenteras i bilaga 1. Inför arbetet med 2025 års internkontrollplan har vi inte funnit att det finns anledning att ändra på det arbetssätt som infördes inför 2024.

Risk- och konsekvensbedömningen inför internkontrollplan 2024 arbetades fram i två steg, ett förslag presenterades för styrelsen i september 2023 och styrelsen beslutade då att analysen även skulle innehålla riskområdena:

Postadress
Johan Skyttes Väg 6
Box 134
921 23 Lycksele

Telefon
0950-239 00
Telefax
0950-141 34

Hemsida
www.tabussen.nu
E-post
brev@tabussen.nu

Postgiro
6 10 73-3
Bankgiro
335-1889

Org.nummer
24-556071-4478
Säte
Lycksele

- Personal kopplat till bisyssla och risken för oegentligheter (mutor och bestickning)
- IT-säkerhet
- I händelse av kris – har bolaget krisplan och tillräckliga rutiner för hantering av allvarlig händelse i trafiken

Risk- och konsekvensbedömningen har också kompletterats med ur vilket perspektiv som ett riskområde kan finnas och vi har grupperat riskerna i följande perspektiv:

- Ekonomiskt
- Beslutsprocesser
- Verksamhet
- Oegentligheter
- Personal

Vi har i arbetet med internkontrollplanen 2025 bedömt att de tidigare riskområdena kvarstår.

Flera av våra riskområden berör dock mer än ett perspektiv, vilket framgår av risk- och konsekvensbedömningen.

Med risk- och konsekvensbedömningen som underlag har vi funnit att följande riskområden ska finnas i vår internkontrollplan 2025 och vår bedömning grundades på faktorer som hög risknivå, behov av förbättring av interna rutiner eller behov av att säkerställa kontinuitet i verksamheten, dvs säkerställa att det finns back-up.

2.1 Tabell över riskområden 2025

Riskområde	Kontrollaktivitet	Uppföljning av kontrollaktivitet
Kvalitetsbrister i trafiken, både allmän och särskild	<ul style="list-style-type: none"> - Regelbundna kvalitetsuppföljningsmöten genomförs med samtliga trafikföretag, där frekvens beror på avtalets storlek - Införa kvalitetsuppföljning utifrån IT-bilagan i trafikavtalen - Enhetligt flödeshantering av viten - Införa kontrollaktiviteter vid start av nya avtal kopplat till index, ersättning, miljöbilaga och uppgifter i fordonsdatabasen FRIDA - Fordonskontroller ska genomföras regelbundet 	<p>Har planerade kvalitetsuppföljningsmöten genomförts?</p> <p>Har rutiner tagits fram för att hantera viten och kostnader enligt IT-bilagan?</p> <p>Finns en gemensam rutin för inrapportering av viten och dokumenterade rutiner för hanteringen därefter?</p> <p>Utifrån checklista inför nya trafikavtal – har rutinen följts?</p> <p>Hur många fordonskontroller har genomförts och har det varit geografisk spridning i förhållande till totala antalet fordon?</p>
Felaktig fördelning av intäkter mellan finansiärer	Fördelningsmodell finns, men den behöver utvärderas och se över möjligheten att förenkla	<p>Har beslut fattats om ny modell ska tas i bruk eller ej?</p> <p>Har modellen kvalitetssäkrats och införts?</p>
Aviseringsprocessen	<p>Alla utbetalningsaviseringar gällande bolagets trafikavtal ska vara skapade och ersättning ska betalas ut varje månad.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Säkerställa en back-up kedja till funktionen. 	Finns det en dokumenterad och beslutad back-up kedja?

Riskområde	Kontrollaktivitet	Uppföljning av kontrollaktivitet
IT-säkerhet	IT-säkerhetsplan ska tas fram	Har IT-säkerhetsplan upprättats och beslutas av ledningsgruppen? Har åtgärderna som finns i planen genomförts?

Postadress
Johan Skyttes Väg 6
Box 134
921 23 Lycksele

Telefon
0950-239 00
 Telefax
0950-141 34

Hemsida
www.tabussen.nu
 E-post
brev@tabussen.nu

Postgiro
6 10 73-3
 Bankgiro
335-1889

Org.nummer
24-556071-4478
 Säte
Lycksele

Länstrafiken i Västerbotten AB - Risk och konsekvensanalys - inför internkontrollplan 2025

1) Sannolikhetsbedömning

- 1 - Väldigt låg
- 2 - Låg
- 3 - Medelhög
- 4 - Stor
- 5 - Mycket stor

2) Konsekvensbedömning

- 1 - Väldigt små
- 2 - Små
- 3 - Medelhöga
- 4 - Stora
- 5 - Mycket stora

Riskenivå (produkten av sannolikhet och konsekvens)

- 1 - 5 Väldigt liten risk
- 6 - 10 Liten risk
- 11 - 15 Medelhög risk
- 16 - 20 Stor risk
- 21 - 25 Mycket stor risk

Riskområden	Perspektiv	Riskbeskrivning	Konsekvensbeskrivning	Sannolikhet ¹⁾ (skala 1-5)	Konsekvens ²⁾ (skala 1-5)	Riskenivå	Kontrollaktivitet/Regelbunden uppföljning	Åtgärd (exempelvis tas med i IKP 2025)
Trafikbeställning	Ekonomiskt/ Beslutsprocesser	Bristande underlag från finansiär vid trafikbeställning	Kostnader för finansiärer och felaktig trafik	1	5	5	Varje månad genomförs avstämning mellan ekonomigruppen och trafikgruppen om underskrivna tilläggsavtal. Under mötet kollas loggen för tilläggsavtal igenom där kontroll av att beslut från finansiär finns med i artvise. I augusti varje år förändras trafiken inför skolstart. Det blir en fördröjning innan alla tilläggsavtalen kan skapas. För att få en tydlig bild av kostnaden inför delårsbokslut ska trafikgruppen redovisa hur många tilläggsavtal som ännu inte är skapade, samt uppskatta ett ungefärligt belopp. Uppgifterna ska tas fram veckan efter skolstart i augusti. Kontrollen bidrar till säkrare underlag till årsprognos.	
Trafikpliktsbeslut	Beslutsprocesser	Om beslut om trafikplikt saknas kan upphandling ifrågasättas	Kostnader med processer och utebliven trafik	3	3	9	Kontroll att trafikpliktsbeslut finns ska alltid göras innan tilldelningsbeslut fattas	
Pågående upphandlingar	Ekonomiskt/ Verksamhet	Upphandlingar som leder till överprövningar kan få stora konsekvenser för verksamheten	Fördyringar, stor belastning på personalen, processer i domstol	4	4	16	Komplexa upphandlingar ska följas upp och analyser av kompetens, rutiner och fattade beslut ska göras	
Kvalitetsbrister i trafiken - både allmän och särskild	Verksamhet	Den kvalitet som vi beställer och betalar för levereras inte	Bristande kvalitet mot resenär	5	5	25	- Internutbildning för all personal ska vara genomförd - Nya rutiner för kvalitetsuppföljningsmöten ska vara dokumenterade och implementerade - Regelbundna kvalitetsuppföljningsmöten genomförs med samtliga trafikföretag, där frekvens beror på avtalets storlek - Införa kvalitetsuppföljning utifrån IT-bilagan i trafikavtalen - Enhetligt flödeshantering av viten - Införa kontrollaktiviteter vid start av nya avtal kopplat till index, ersättning, miljöbilaga och uppgifter i fordonsdatabasen FRIDA. - Regelbundna fordonskontroller ska genomföras.	Uppföljning ska ske i internkontrollplanen 2025
Budget	Beslutsprocesser	Finansiärerna får information om budget för sent	Medel saknas hos finansiär	1	5	5	I början av varje år planeras budgetarbetet. Då beslutas vilket datum som kommunerna ska få information om sin budget.	

Länstrafiken i Västerbotten AB - Risk och konsekvensanalys - inför internkontrollplan 2025

1) Sannolikhetsbedömning

- 1 - Väldigt låg
- 2 - Låg
- 3 - Medelhög
- 4 - Stor
- 5 - Mycket stor

2) Konsekvensbedömning

- 1 - Väldigt små
- 2 - Små
- 3 - Medelhöga
- 4 - Stora
- 5 - Mycket stora

Riskenivå (produkten av sannolikhet och konsekvens)

- 1 - 5 Väldigt liten risk
- 6 - 10 Liten risk
- 11 - 15 Medelhög risk
- 16 - 20 Stor risk
- 21 - 25 Mycket stor risk

Riskområden	Perspektiv	Riskbeskrivning	Konsekvensbeskrivning	Sannolikhet ¹⁾ (skala 1-5)	Konsekvens ²⁾ (skala 1-5)	Riskenivå	Kontrollaktivitet/Regelbunden uppföljning	Åtgärd (exempelvis tas med i IKP 2025)
Ekonomi/finans	Ekonomiskt/ Oegentligheter	Felaktiga utbetalningar	Betalning sker till felaktig mottagare eller ej i rätt tid	1	5	5	Stickprov på 10 slumpmässigt utvalda utbetalningar med avseende på: - Finns det underlag för utbetalningen? - Har beslutad attestordning efterlevts? - Har betalningen skett i tid? - Har betalningen skett med rätt belopp? - Har betalningen skett till rätt mottagarkonto?	
Ekonomi/finans	Ekonomiskt	Otillräcklig uppföljning av leverantörsfakturor	Felaktiga debiteringar godkänns	2	5	10	Stickprov på 20 slumpmässigt utvalda leverantörsfakturor: - Är leverantören registrerad i "svensk handels varningslista"? - Har fakturan godkänts enligt gällande attestordning? - Är konteringen korrekt? - Har betalningen skett till rätt mottagarkonto?	
Ekonomi/finans	Ekonomiskt/ Oegentligheter	Otillåtna beställningar av varor och tjänster görs	Kostnader då felaktiga beställningar gjorts	2	4	8	Beslutad attestordning. Större beställningar ska godkännas av vd och större utbetalningar kontrasigneras av vd Stickprov på 15 slumpmässigt utvalda fakturor samt 5 fakturor med belopp överstigande 100 000 kr med avseende på: - Har beställaren beställarrätt enligt rådande regelverk? - Är inköpet verksamhetsanknutet? - Är beställare och sakgranskare av fakturan samma person? - Har beslutad attestordning efterlevts? - Har VD godkänt och attesterat beställningar	
Ekonomi/finans	Ekonomiskt/ Oegentligheter	Felaktiga utbetalningar via banksystemet	Kostnader för att återkräva medel och risk för förluster	1	5	5	- Kontroll att alla behörigheter till banksystemet är uppdaterade och dokumenterade	

Länstrafiken i Västerbotten AB - Risk och konsekvensanalys - inför internkontrollplan 2025

1) Sannolikhetsbedömning

- 1 - Väldigt låg
2 - Låg
3 - Medelhög
4 - Stor
5 - Mycket stor

2) Konsekvensbedömning

- 1 - Väldigt små
2 - Små
3 - Medelhöga
4 - Stora
5 - Mycket stora

Riskenivå (produkten av sannolikhet och konsekvens)

- 1 - 5 Väldigt liten risk
6 - 10 Liten risk
11 - 15 Medelhög risk
16 - 20 Stor risk
21 - 25 Mycket stor risk

Risikområden	Perspektiv	Riskbeskrivning	Konsekvensbeskrivning	Sannolikhet ¹⁾ (skala 1-5)	Konsekvens ²⁾ (skala 1-5)	Riskenivå	Kontrollaktivitet/Regelbunden uppföljning	Åtgärd (exempelvis tas med i IKP 2025)
Ekonomi/ upphandling	Ekonomiskt/ oegentligheter	Korruption eller muta	Personalen agerar oetisk vilket kan innebära felaktiga beslut i samband med avtalsfrågor och tilldelningsbeslut i upphandling, vilket kan leda till en förtroendekris	2	5	10	Policydokument finns - antagen 2022-02-04	Vi ska löpande ta upp frågan bland personalen - på avdelningsmöten och APT
Ekonomi/finans	Ekonomiskt	Felaktig fördelning av intäkter mellan finansierare	Finansierarna får för mycket eller för litet intäkter tillgodoräknade	3	4	12	Stickprov på 4 månader (jan, apr, aug och okt.) - Är aktuell prislista inlagd i ekonomisystemet? - Är fördelningsparametrar uppdaterade och korrekta i NAV? - Följer skolkortsintäkterna överenskommen fördelningsmodell? - Är alla linjer i Rebus upplagda i ekonomisystemet	Förändringar i betalsystemet under 2024 gör att detta ska ha särskilt fokus under 2025 och tas med i interkontrollplanen 2025
Personal	Personal	Arbetsmiljö och hälsa	Ohälsa och stress på arbetsplatsen, kompetensbortfall hos många i personalen samtidigt	2	4	8	Arbetsmiljöplan med tillhörande policy samt rehabiliteringspolicy som syftar till att få tillbaka medarbetare så snart som möjligt. Avtal med företagshälsovård.	
Offentligt bolag	Verksamhet/ Beslutsprocesser	Offentlighetsprincipen, inte korrekt diarieföring och utlämnade handlingar	Efterlever inte offentlighetsprincipen och sekretessbelagda handlingar lämnas ut	4	3	12	- Dokumenthanteringsplan ska vara beslutad och efterlevas - Processen vid utlämning av handling ska vara formaliserad - Utbildning av personal ska genomföras	
Upphandling av varor och tjänster (ej trafik)	Ekonomiskt/ Oegentligheter	Felaktiga inköp/upphandlingar enligt LoU/LUF	Brott mot gällande lagstiftning – överprövning	3	5	15	- Kontroll av totala inköp från företagets 50 största leverantörer med avseende på beloppsgränser för krav på upphandling. - Alla gällande avtal ska finnas dokumenterade och tillgängliga	

Länstrafiken i Västerbotten AB - Risk och konsekvensanalys - inför internkontrollplan 2025

1) Sannolikhetsbedömning

- 1 - Väldigt låg
- 2 - Låg
- 3 - Medelhög
- 4 - Stor
- 5 - Mycket stor

2) Konsekvensbedömning

- 1 - Väldigt små
- 2 - Små
- 3 - Medelhöga
- 4 - Stora
- 5 - Mycket stora

Riskenivå (produkten av sannolikhet och konsekvens)

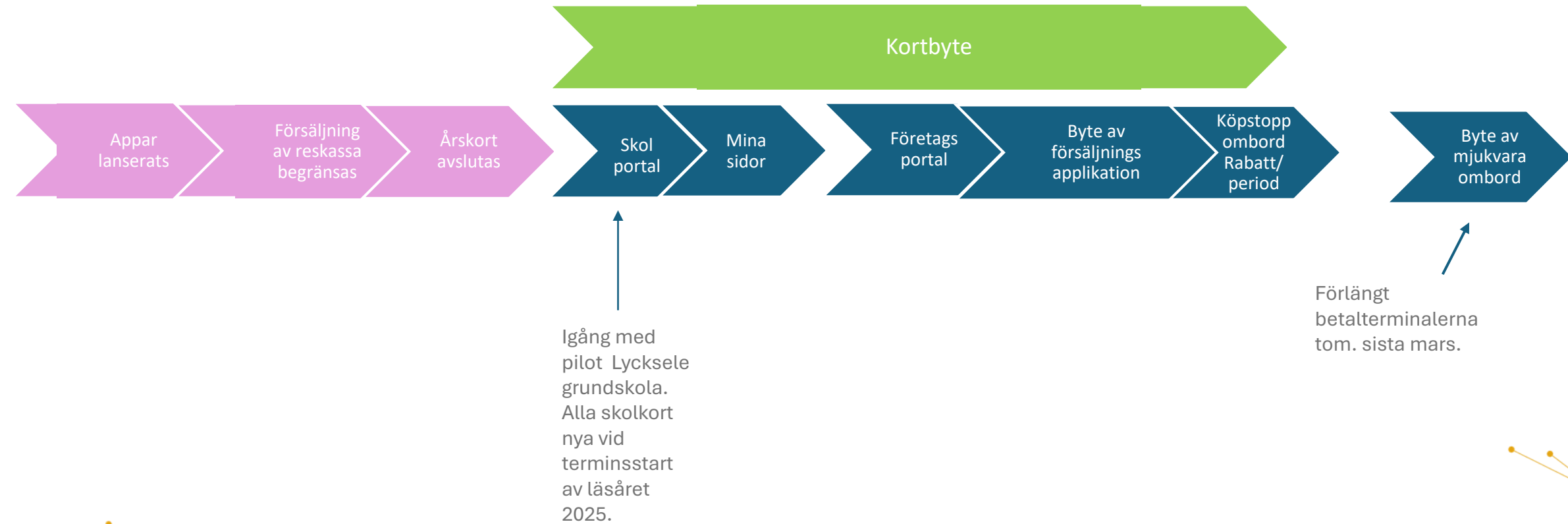
- | | |
|---------|--------------------|
| 1 - 5 | Väldigt liten risk |
| 6 - 10 | Liten risk |
| 11 - 15 | Medelhög risk |
| 16 - 20 | Stor risk |
| 21 - 25 | Mycket stor risk |

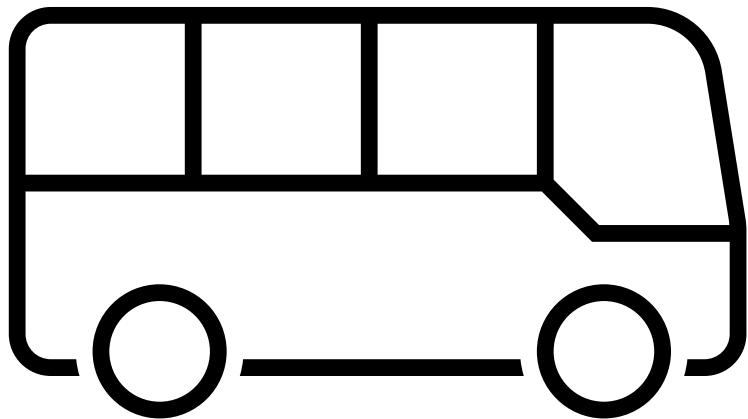
Risikområden	Perspektiv	Riskbeskrivning	Konsekvensbeskrivning	Sannolikhet ¹⁾ (skala 1-5)	Konsekvens ²⁾ (skala 1-5)	Riskenivå	Kontrollaktivitet/Regelbunden uppföljning	Åtgärd (exempelvis tas med i IKP 2025)
Ekonomi/finans	Ekonomiskt/ Verksamhet	Aviseringsprocessen är mycket sårbar och kan potentiellt leda till att trafikleverantörerna, både för allmän och särskild kollektivtrafik, inte erhåller månatlig ersättning enligt avtal.	- Avtalsbrott (viten, varumärket skadas) - Trafik ställs eventuellt in mm. - I förlängningen riskerar resenärens och samhällsfunktionen att skadas.	1	5	5	Back-up behöver finnas både vad gäller serviceresor och den allmänna kollektivtrafiken	Uppföljning ska ske i interkontrollplan 2025
Måluppföljning	Verksamhet	Otillräcklig måluppföljning	Vi når inte målen i VP	1	5	5	Alla mål följs löpande upp i Uppföljningsrapporter som presenteras per 28/2, 30/4, 31/8 och 31/10. Vi har inarbetade rutiner för detta	
Extern kris	Verksamhet	Vi saknar rutiner för att hantera externa händelser som får stor påverkan på vår verksamhet	Förtroendekris hos allmänheten, osäkerhet hos personalen	3	5	15	Krisplan finns - reviderad av ledningsgruppen löpande. Krisorganisation finns och vi genomför regelbundna möten. I alla trafikavtal ingår att trafikföretagen är skyldiga att ha krisplan och vid olycka i trafiken är det deras krisorganisation som i första hand ska hantera situationen. Vi kan agera stöd för aktuellt trafikföretag, men vår kundservice kommer bli hårt belastade - vilket gör att kommunikation är viktig	
IT-säkerhet	Ekonomiskt/ Verksamhet	Finntliga intrång i vår IT-miljö eller virus		3	5	15	Risikanalys har genomförts, vilket ska sammanställas i en IT-säkerhetsplan med åtgärder ska presenteras	Ska följas upp i internkontrollplan 2025

Projekt – nytt biljett och betalsystem

Elin Valfridsson Marknads och utvecklingschef

Tidplan





Utmaningar

- Att få leveranser i tid av leverantören
- Valideringshastigheten
- Statistik
- Juridisk process med Fara

VD-information 2024-12-06

Harriet Söder

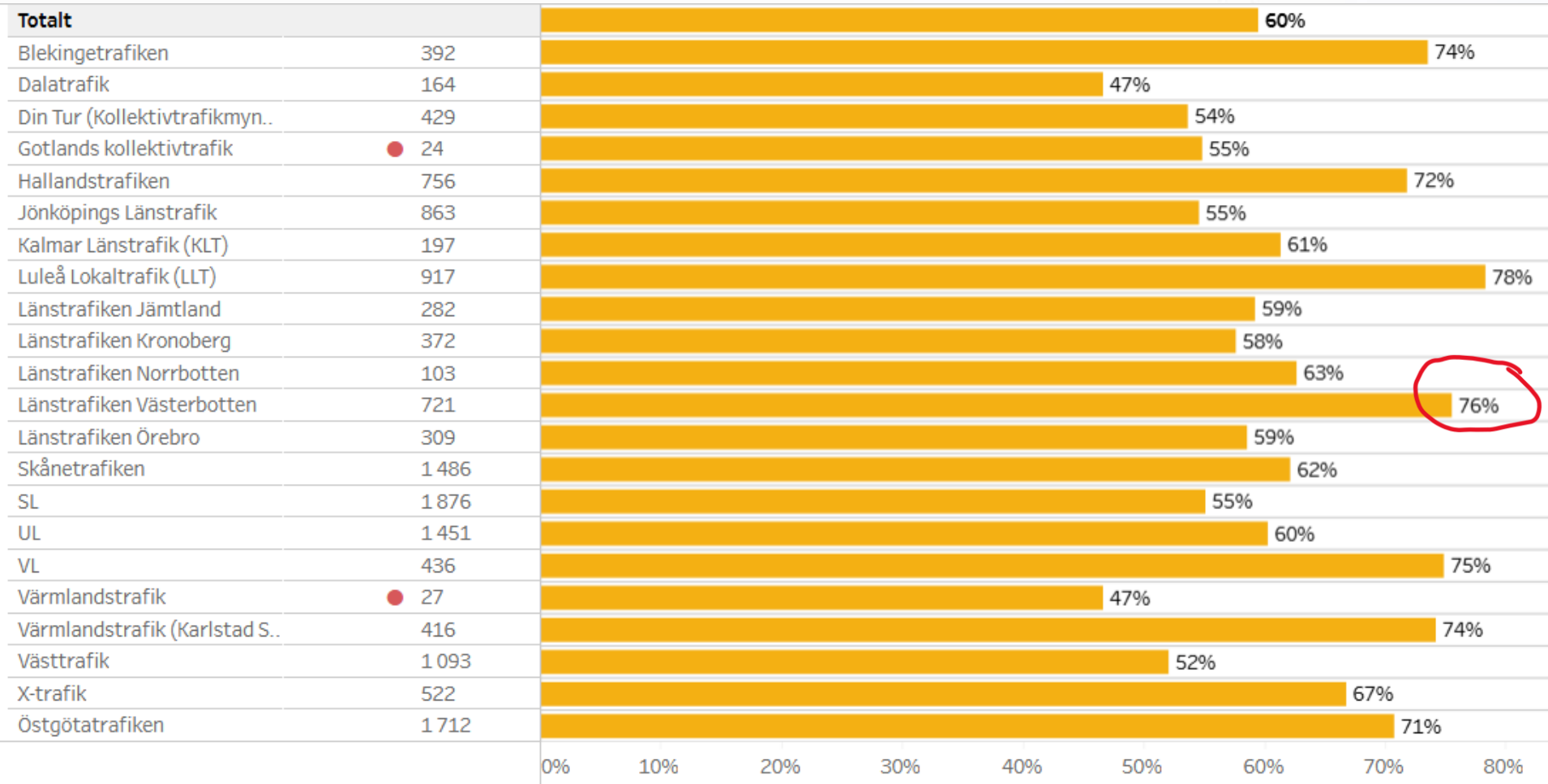


Uppföljning av våra mål 2024

Mål 2024	Utfall
Nöjda kunder	
<i>Regiontrafik</i>	✓
<i>Ultra</i>	1 av 2, men högt betyg
<i>Särskild kollektivtrafik</i>	✓
Resandet (och intäkter)	
<i>Regiontrafik</i>	Vi når inte målet
<i>Ultra</i>	Vi når inte målet
<i>Intäkter</i>	✓
Samordningsgrad i beställningscentralen	Tuff start på året med byte av system
Tillgänglighet	Brister i regiontrafiken
Miljö	✓
Nöjd medarbetar-index	Utfall 8,49

NKI Ultra jämfört med andra

NKI. Hur nöjd är du sammanfattningsvis med bolaget?



2:a

Trygghetupplevelse

jan-okt 2024

ultra



Det känns tryggt att resa med Länstrafiken Västerbotten (kunder)

82 % säger att det känns tryggt att åka med Länstrafiken

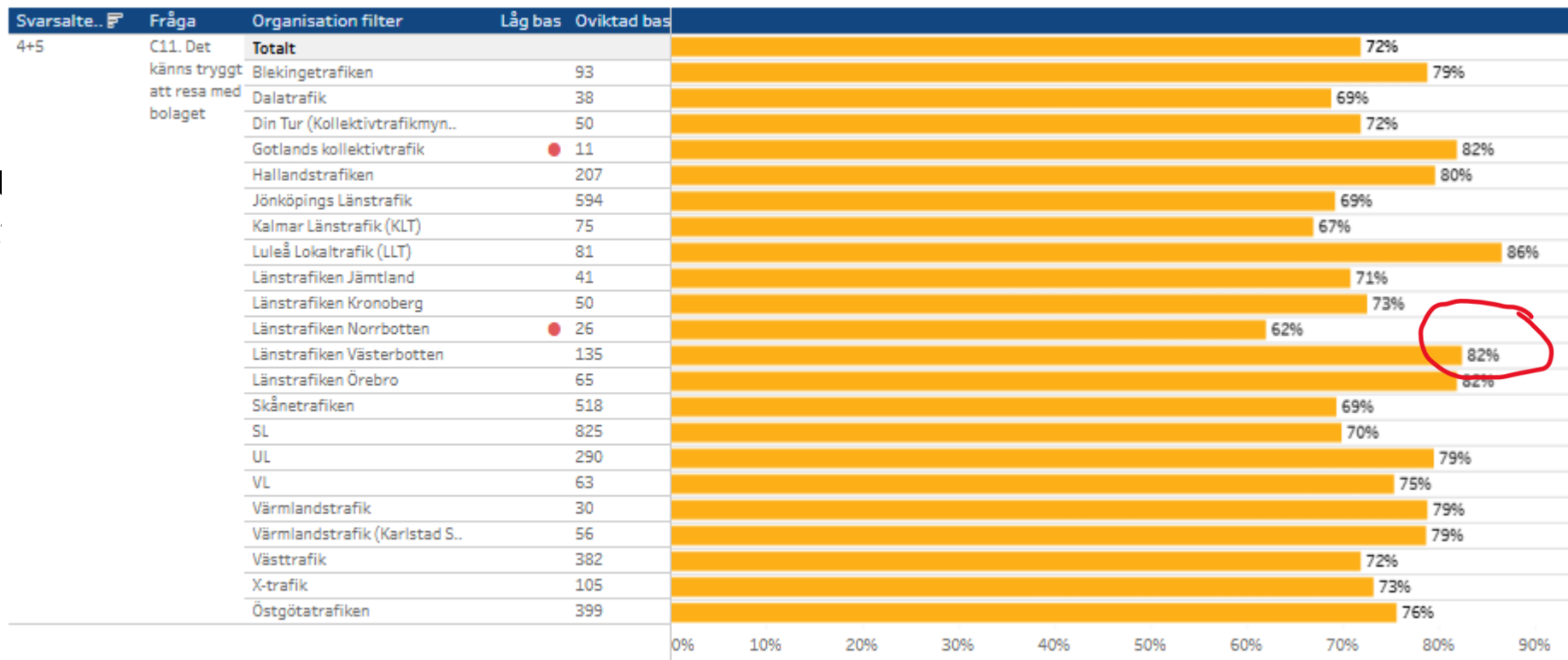
5 % säger att det känns otryggt

Mål: Trygga resenärer
80 % av våra kunder i länet ska uppleva trygghet när de reser med oss.

Vi ska ha mindre än 10 % som inte upplever trygghet/tar avstånd at resa med Länstrafiken.

Resultat:

Vi når 2 av 2 mål.



C11. Det känns tryggt att resa med bolaget

135

5%

12%

82%

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

Marknadsandelen

Statistiken inte säkerställd – man jobbar med det och vi kommer få utfall efter årsskiftet

Upphandlingsläget

Kommer:

Serviceresor - Dorotea, Norsjö, Skellefteå, Storuman norra,
Vilhelmina norra

Umeå hamn (anslutningstrafik Wasaline)

Umeå: Linje 114, 116, 131, 137, 160, 175

Linje 45 Östersund - Gällivare, 14 Vilhelmina – Umeå/ 63 Dorotea -
Umeå

Personalläget

Inget nytt



Bussgods

Tufft med ekonomin

Prognosen för året säger – 100 tkr

Besparingsåtgärder genomförs

Diskussioner med regionen med anledning av deras beslut om att upphandla alla transporter

Möte med regiondirektör Tommy Svensson 13/12

Skattekontot

Saldo på skattekonto

+15 868 kr

2024-12-05 kl. 03:03 

Preliminär ränta: 2 kr

Senaste transaktionerna

Datum	Specifikation	Belopp
2024-12-01	Intäktsränta	359
2024-11-18	Utbetalning	-1 222 888
2024-11-15	Moms okt 2024	1 222 888
2024-11-13	Inbetalning bokförd 241112	37 064
2024-11-13	Inbetalning bokförd 241112	1 435 834

Det finns kommande transaktioner som du kan se i e-tjänsten [Skattekonto](#).

