

Länstrafiken i Västerbotten AB

Styrelseprotokoll §§ 430 - 448

Datum och tid: Torsdag 2023-06-01 kl. 15.00-17.00

Sammanträdesplats: Hotell Lappland, Lycksele

Beslutande: Margareta Rönngren
Andreas Löwenhök
Lilly Bäcklund
Johan Söderling
Magnus Johansson
Thommy Bäckström
Anders Sellström
Carina Sundbom
Filip Palukka

**I besluten icke
deltagande:**

Karin Malmfjord
Helge Kristoffersson
Harriet Söder, VD

Ej närvarande: Petter Hultdin
Ulf Eriksson

Sekreterare: Harriet Söder

Justerare: Margareta Rönngren

Andreas Löwenhök

Länstrafiken i Västerbotten AB

§ 430

Sammanträdets öppnande

Ordförande Margareta Rönngren förklarade mötet öppnat.

§ 431

Upprop samt fastställande av närvaro och beslutande ledamöter

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

§ 432

Justering av protokoll

Styrelsen beslutar

Att utse Andreas Löwenhök att jämte ordförande justera dagens protokoll.

§ 433

Godkännande av dagordning

Styrelsen beslutar

Att fastställa dagordningen för dagens sammanträde enligt förslag.

§ 434

Genomgång föregående protokoll

Protokollet har presenterats i styrelseportalen

Styrelsen beslutar

Att lägga protokollet från mötet i maj till handlingarna.

§ 435

Omvärldsanalys

Diskussion fördes om ämnen som:

EU:s nya kör- och vilotider för långväga kollektivtrafik.

Norrtågs upphandling av tåg inför Norrbotniabanan och hur det kommer förändra utbudet av busstrafik längs E4:a.

Bussgoods och vikten för näringslivet i länet.

Nya ledamöter har valts in i Svensk kollektivtrafiks styrelse. Andreas Löwenhök, Lilly Bäcklund och Nicke Grahn är nu ersättare i den styrelsen, men att en markering har gjorts att den styrelsen idag inte har någon ordinarie ledamot från Norrland.

Länstrafiken i Västerbotten AB

Länstrafikens befintliga app där alla tidtabeller inte fanns med och vikten av att den nya appen blir komplett. Den befintliga appen ska ha alla tidtabeller – så en felanmälan kring detta har gjorts.

Möte med Sveriges bussföretag som genomfördes i veckan, där bland annat förarbristen i branschen diskuterades. Ett ”branschråd buss”, har dock bildats i länet – ett samarbete mellan Arbetsförmedlingen, region Västerbotten och Sveriges Bussföretag.

Lagstiftningen, som gör att ungdomar inte kan jobba som busschaufför på grund av reglerna gällande ålder. Bland annat gör detta att förare med c-kort omedelbart får jobb med högre lön i andra branscher. Flera parter, bland annat kommunerna behöver tänka på att starta egna initiativ till utbildning av förare – exempelvis en särskild akademi.

”Taxi i Norr” en konferens där man bjöd in alla taxiföretag i de fyra nordliga länen har nyss genomförts och VD Harriet Söder, samt Länstrafiken i Norrbottens vd Ingela Karlsson deltog för att diskutera genomförda upphandlingar av serviceresor.

Styrelsen avslutade diskussionen.

§ 436

Delårsbokslut per 2023-04-30. Bilaga 1.

Vd presenterades det ekonomiska resultatet per 2023-04-30.

Styrelsen beslutar

Att fastställa den delårsbokslutet per 2023-04-30.

§ 437

Uppföljningsrapport per 2023-04-30. Bilaga 2.

Uppföljningsrapporten har presenterats i styrelseportalen, och vd Harriet Söder presenterades de olika delar som följs upp i dessa rapporter.

Styrelsen beslutar

Att fastställa uppföljningsrapporten per 2023-04-30 och lägga den till handlingarna.

§ 438

Återkoppling – revisionens rekommendationer – granskning 2022. Bilaga 3.

Styrelsen beslutar:

Att översända återkopplingen till revisionen

Länstrafiken i Västerbotten AB

§ 439

Revisionsplan samt projektplan för grundläggande granskning 2023. Bilaga 4:1 och 4:2

Styrelsen beslutar

Att informationen har noterats

§ 440

Inför eventuell försäljning av aktier i Bussgods i Norr AB.

Styrelsen beslutar

Styrelsen ger VD i uppdrag att skicka en formell förfrågan kring hembud gällande aktierna i Bussgods i Norr AB till Länstrafiken i Norrbotten AB

§ 441

Viten i bolagets mallavtal. Bilaga 5.

Styrelsen beslutar

Styrelsen fastställer vitesbeloppen, som en modell att utgå från i samband med upphandling av allmän linjelagd kollektivtrafik, men att anpassningar kan ske beroende på respektive finansiärs behov och önskemål.

§ 442

Delgiven styrelseinformation

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

Styrelsen beslutar

Att notera informationen.

§ 443

Upphandlingsläget

Harriet informerade om läget gällande upphandling av bokningssystem för serviceresor, upphandling av biljettkontrolltjänster samt upphandling av digitala skyltar.

Styrelsen beslutar

Att notera informationen.

Länstrafiken i Västerbotten AB

§ 444

Information Gemensamt betalsystem i Norrland - statusrapport.

Harriet informerade om att dialogen med leverantören FARA just nu är intensiv, men att planerna fortsatt är att kunna genomföra en pilot på appen i Skellefteå stadstrafik.

Styrelsen beslutar

Att notera informationen.

§ 445

VD-information. Bilaga 6.

VD gav information om följande områden:

- Personalläget
- Skattekontot

Styrelsen beslutar

Att i övrigt notera informationen

§ 446

Övriga frågor

Inga övriga frågor hade anmälts.

§ 447

Utvärdering dagens sammanträde

Ledamöterna ansåg att det varit ett bra möte, med som vanligt högt i tak.

§ 448

Mötet avslutas

Ordförande Margareta Rönngren tackade ledamöterna för dagens sammanträde, konstaterade att avtackning av avgående ledamöter kommer ske till middagen, och avslutade därefter mötet.

Margareta Rönngren

Margareta Rönngren

E-mail: margareta.ronngren@gmail.com

Role: Ordförande

2023-06-07 15:26 CEST

Andreas Löwenhök

Andreas Löwenhök

E-mail: andreas.lowenhook@regionvasterbotten.se

Role: Vice ordförande

2023-06-08 14:39 CEST

Bokslutsrapport

Jan-apr 2023



Länstrafiken
VÄSTERBOTTEN

Resultat Länstrafiken jan-apr 2023

	2023-02-28	2023-03-31	2023-04-30			
Resultatenheter (Belopp i Tkr)	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	varav trafikcostn	varav Biljettintäkt	Övriga kommentarer
Regiontrafik	-633	-8 637	-7 345	-11 029	-2 030	Skolkortsintäkter + 2 636, viten +2 490, statsbidrag +115
Ultra - Umeå	508	-1 263	2 395	-457	-275	Viten +3 205, skolint. -78
Tåg - Region VB	-47	-67	-86			Angöringsavgifter
Gemensamt - Region VB	586	592	1 165			Högre fakturerade kostnader för delade tjänster, lägre avskrivningskostnader och lägre behov av kortämn
Länstrafiken Totalt	414	-9 374	-3 871	-11 486	-2 305	
Totalt Region Västerbotten	875	-4 536	-3 273	-6 014	-1 887	

Resultat regiontrafik jan-apr 2023

Budgetavvikelser regiontrafik (Tkr)	2023-02-28	2023-03-31	2023-04-30	varav trafikkostn	varav Biljettintäkt	Övriga kommentarer
Bjurholm	-14	-99	-101	-134	1	Skolintäkt + 33
Dorotea	-5	-59	-51	-86	-4	Skolintäkt + 28, statl.bidr. -6, hållpl.underhåll + 6
Lycksele	-101	-275	-303	-371	21	Skolintäkt + 47
Malå	-21	-116	-99	-136	13	Skolintäkt + 16
Nordmaling	20	-200	-175	-257	-31	Skolintäkt +107, viten +6
Norsjö	-143	-253	-296	-374	14	Skolintäkt +56, viten +8
Robertsfors	42	-259	-239	-301	-3	Skolintäkt +65
Skellefteå	-81	-410	-98	-562	-148	Skolintäkt +611
Sorsele	-90	-165	-148	-280	57	Skolintäkt +23, statl. bidrag +32, viten +20
Storuman	-295	-72	-68	-76	-18	Skolintäkt + 21, viten +6
Umeå	330	-1 251	-1 021	-1 713	-39	Skolintäkt + 581, viten +152
Vilhelmina	80	-107	-41	-201	22	Skolintäkt + 103, viten +38
Vindeln	-732	-75	-157	-211	-19	Skolintäkt + 63
Vännäs	59	-208	-162	-241	-13	Skolintäkt + 67, viten +8
Åsele	-19	-27	-34	-74	5	Statl.bidrag +34
Region Västerbotten	336	-5 061	-4 352	-6 014	-1 887	Skolintäkt + 816, statl.bidrag +55, Bussgods +342, viten +2 238
Totalt regiontrafik	-633	-8 637	-7 345	-11 029	-2 030	

Resultatprognos 2023

Resultatenheter (Belopp i Tkr)	Årsprognos 2023 (23-04-30)	varav trafikkostn	varav biljettintäkt	Övriga kommentarer
Regiontrafik	-31 880	-38 530	-3 077	Skolkortsintäkter + 5 800, viten +3 400, statsbidrag +120
Ultra - Umeå	-5 100	-8 900	-300	Viten +4 300, skolintäkt -200
Tåg - Region VB	-300	-300		Angöringsavgifter
Gemensamt - Region VB	2 000			Högre fakturerade kostnader delade tjänster, lägre avskrivningskostnader och lägre kortämnescostnader
Länstrafiken Totalt	-35 280	-47 730	-3 377	

Budgetavvikelser regiontrafik (Tkr)	Årsprognos 2023 (23-04-30)	varav trafikkostn	varav biljettintäkt	Övrigt
Bjurholm	-500	-570	3	Skolintäkt + 67
Dorotea	-250	-285	-15	Skolintäkt + 60, statl.bidr. -40, hållpl.underhåll + 30
Lycksele	-1 210	-1 370	50	Skolintäkt + 110
Malå	-260	-330	35	Skolintäkt + 35
Nordmaling	-960	-1 140	-60	Skolintäkt + 240
Norsjö	-560	-720	40	Skolintäkt + 120
Robertsfors	-890	-1 035	0	Skolintäkt + 145
Skellefteå	-3 860	-5 180	-60	Skolintäkt +1 380
Sorsele	-450	-860	300	Skolintäkt + 50, statl. bidrag +60
Storuman	-220	-220	-50	Skolintäkt + 50
Umeå	-6 250	-8 000	0	Skolintäkt + 1 400, viten +350
Vilhelmina	-520	-780	30	Skolintäkt + 230
Vindeln	-800	-900	-40	Skolintäkt + 140
Vännäs	-700	-820	-30	Skolintäkt + 150
Åsele	-50	-120	20	Statl.bidrag +50
Region Västerbotten	-14 400	-16 200	-3 300	Skolintäkt + 2 000, statl.bidrag +200, viten +2 900
Totalt regiontrafik	-31 880	-38 530	-3 077	



Uppföljning av mål och ekonomi för Länstrafiken i Västerbotten AB perioden januari-april 2023. Under detta år har vi nya mål för den upplevda kvaliteten i trafiken och vi fortsätter att följa resandeutvecklingen jämfört med 2019.

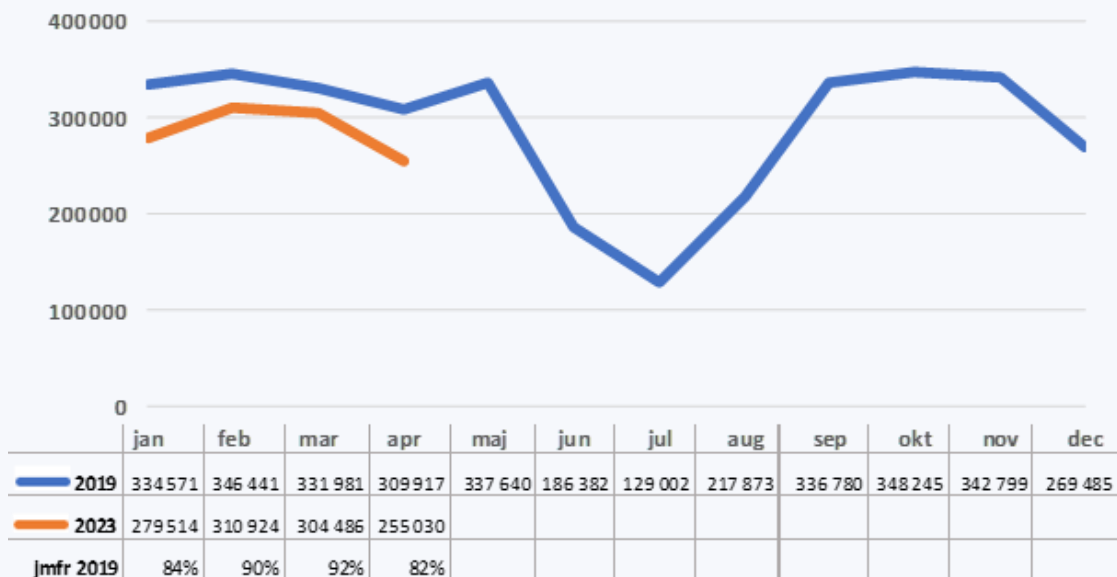
Fastställda mål 2023

Resandeutveckling

I regiontrafiken ska resandet på helårsbasis överstiga 2019 års siffror och varje månad ska överstiga motsvarande period under 2019. I Ultra, Umeås lokaltrafik ska resandet uppgå till 103 % av 2019 års nivå. Vi uppnår inte månadsmålet för regiontrafiken men för Ultra når vi målet för april med 103 %.

Antal resor region (inkl skolresor)

Resande per månad och år, region



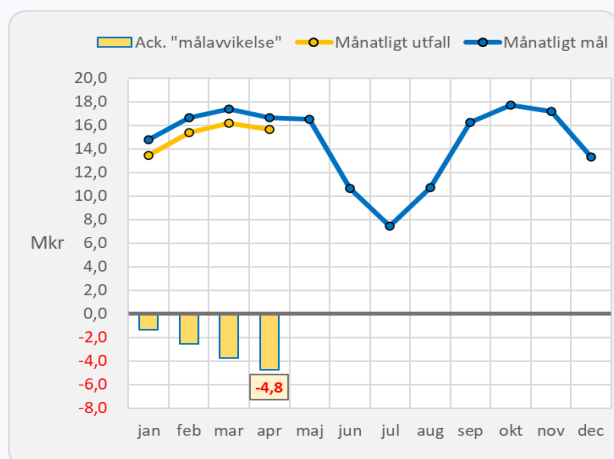
Antal resor Ultra (inkl skolresor)

Resande per månad och år, Ultra



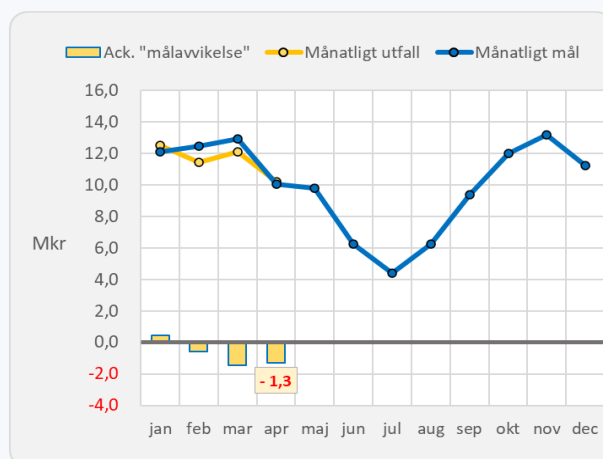
Intäkterna ska i regiontrafiken totalt uppgå till 175 000 tkr (inkl skolkortsintäkter) och i Ultra 120 000 tkr (inkl skolkortsintäkter).

Biljettintäkter region (inkl. skolresor)



Målavvikelsen för perioden uppgår till -4,8 mkr

Biljettintäkter Ultra (inkl. skolresor)

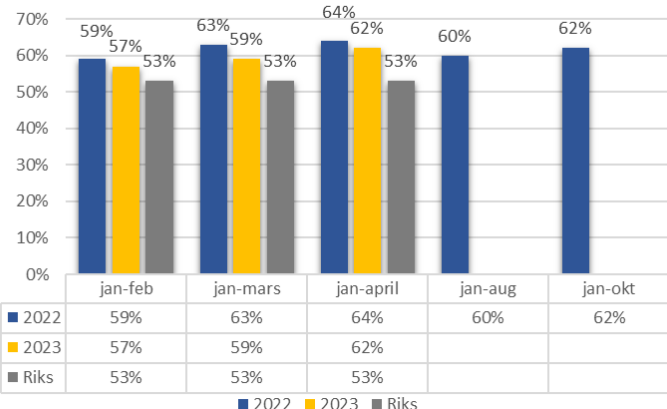


Målavvikelsen för perioden uppgår till -1,3 mkr

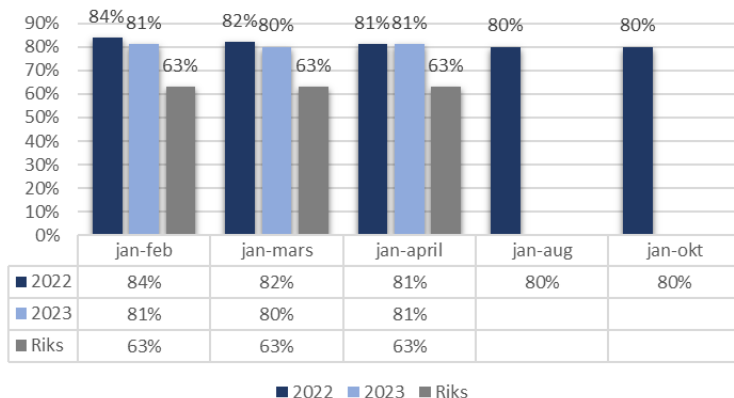
Nöjda kunder

Under året ska vi mäta utvecklingen av den sammanfattande nöjdheten hos våra resenärer i den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken.

Regiontrafik - utveckling nöjdhet



Ultra - utveckling nöjdhet



Allmän kollektivtrafik

Målet är att vårt nöjd-kund-index (NKI) ska öka jämfört med året före under samma period och att det ska vara högre än det nationella snittet. I både regiontrafiken och Ultra når vi ett av två mål, två av fyra mål totalt.

Särskild kollektivtrafik

Målet är att den sammanfattande nöjdheten av serviceresan avseende beställning och resa ska vara minst 90 %. Målet mäts per halvår och resultatet kommer att redovisas i uppföljningsrapporten per sista augusti 2023.

Tillgänglighet

Kollektivtrafiksystemet (de delar som finns inom Länstrafikens ansvarsområde) ska vara tillgängligt för så många som möjligt. Målet är att 100 % av ordinarie fordon ska vara utrustade med destinationsskylt, rullstolsplats, ramp/lyft, inre ljudutrop och inre informationsskärmar. I Ultra och Norrlandskusten ska 100 % av ordinarie fordon även vara utrustade med yttre ljudutrop och låg-golv. Mätning kommer att ske senare under året.

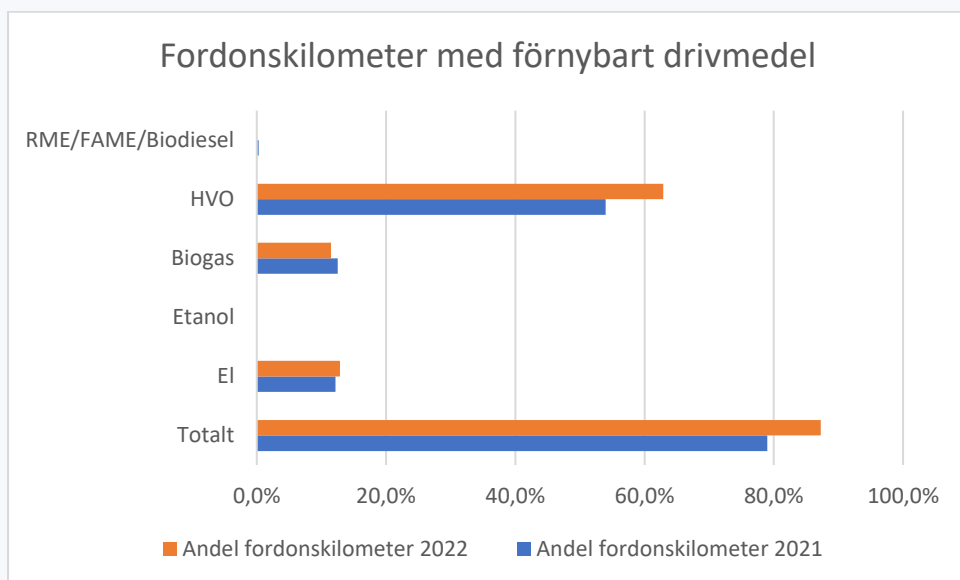
Personalnöjdhet

Mätning av trivsel bland medarbetarna genomförs två gånger under året. Målet med nöjd medarbetar-index är att fortsätta ligga över 8,6, på en skala mellan 1-10. Mätning genomförs på våren och hösten. Resultatet för vårens mätning blev 8,9 vilket innebär att vi glädjande nog når målet!

Miljö

Trafiken ska år 2023 bedrivas till 72 % med förnybart drivmedel. Denna siffra ska förbättras med 4 procentenheter per år för att vara 100 % år 2030. Mätning för 2023 genomförs per halvår och helår, dvs siffror för första halvåret 2023 kommer presenteras i uppföljningen per sista augusti.

Uppföljningen för helår 2022 visade ett resultat på 87,3 % andel av fordonskilometer med förnybara drivmedel.



Samordningsgraden för serviceresor

Andelen resor som samordnats av Kundservice via vår beställningscentral ska uppnå 39 %. Under perioden som rapporten avser samordnades 40,48 % av alla resor som bokades via beställningscentralen. Vi når målet.

Budgetuppföljning

Uppföljningen visar budgeten jämfört med utfallet. Den andra tabellen visar avvikelsen mot budget för respektive finansiär under samma period. Alla belopp i tkr.

	Regiontrafik			Lokaltrafik		
	Budget	Utfall	Avvikelse	Budget	Utfall	Avvikelse
Biljetter & skolkort	60 220	60 825	606	46 617	46 265	-353
Övrigt	8 896	11 842	2 946	320	3 525	3 205
Summa intäkter	69 116	72 668	3 552	46 937	49 789	2 852
Trafikkostnader	-159 383	-170 413	-11 029	-74 604	-75 060	-457
Övrigt direkt	-145	-13	133	0	0	0
Summa kostnader	-159 528	-170 425	-10 897	-74 604	-75 060	-457
Resultat	-90 413	-97 757	-7 345	-27 666	-25 271	2 395
Kostnadstäckningsgrad	43,3%	42,6%		62,9%	66,3%	

Fördelning per finansjär (positivt belopp innebär att periodens resultat är bättre än budget)

Budgetavvikelse perioden jan-apr 2023 (belopp i tkr)			
Finansjär	Avvikelse	Finansjär	Avvikelse
Region Västerbotten	-4 352	Skellefteå	-98
Bjurholm	-101	Sorsele	-148
Dorotea	-51	Storuman	-68
Lycksele	-303	Umeå	-1 021
Malå	-99	Vilhelmina	-41
Nordmaling	-175	Vindeln	-157
Norsjö	-296	Vännäs	-162
Robertsfors	-239	Åsele	-34
Totalt regiontrafik			-7 345
Gemensamma kostnader			1 165
Ultra			2 395
Tåg			-86
Länstrafiken Totalt			-3 871

Resultatprognos 2023 (belopp i tkr)			
Finansjär	Avvikelse	Finansjär	Avvikelse
Region Västerbotten	-14 400	Skellefteå	-3 860
Bjurholm	-500	Sorsele	-450
Dorotea	-250	Storuman	-220
Lycksele	-1 210	Umeå	-6 250
Malå	-260	Vilhelmina	-520
Nordmaling	-960	Vindeln	-800
Norsjö	-560	Vännäs	-700
Robertsfors	-890	Åsele	-50
Totalt regiontrafik			-31 880
Gemensamma kostnader			2 000
Ultra			-5 100
Tåg			-300
Länstrafiken Totalt			-35 280

Sammanfattning budgetuppföljning

Bolaget redovisar ett underskott som uppgår till ca -3,9 mkr jämfört med budget.

Periodens resultat för regiontrafiken uppgår till ca -7,3 mkr. Den negativa budgetavvikelsen på biljettintäkter uppgår till -2,0 mkr, men uppvägs av en positiv avvikelse på skolkortsintäkterna på ca 2,6 mkr. Övriga intäkter är ca 2,9 mkr högre än budget och härrör i huvudsak till viten. Trafikkostnaderna är fortsatt höga på grund av rådande indexnivåer och utfallet efter första tertialet innebär ett underskott mot budgeten med ca -11,0 mkr.

Resultatenheten Ultra redovisar ett överskott mot budget med ca 2,4 mkr. Indexkostnaderna för Umeå lokaltrafiks avtal släpar dock en månad i förhållande till budget vilket ger en missvisande positiv resultatbild avseende trafikknostnader för perioden. Ett justerat resultat, där budgetperiodiciteten matchar utfallet, utgör ett underskott mot budget med ca -1,0 mkr och ett trafikknostnadsresultat på -3,8 mkr. Att underskottet inte blir större är uteslutande hänförligt till erhållna, ej budgeterade, vitesersättningar som för perioden uppgår till ca 3,2 mkr. Biljettintäkterna har en positiv trend men det saknas fortfarande ca -0,4 mkr för att nå upp till budgeterad nivå för perioden.

De gemensamma funktionerna visar överskott mot budget med ca 1,2 mkr. Det positiva resultatet härrör främst till fakturerade intäkter gentemot övriga norrlandslän för delade personella resurser, kopplat till projektet för nytt betalsystem och kundapp. Även lägre behov av kortämnena bidrar till överskottet.

Resultatprognosen för året, som för bolaget totalt beräknas sluta på ett underskott motsvarande ca -35,3 mkr, påverkas väldigt mycket av de höga indexnivåer som råder för närvarande. I den beräknade prognosen antas indexnivåerna stiga ytterligare något från dagens nivå, inte minst baserat på förväntningar om en markant ökning av arbetskostnadsindex under året.

Kvalitetsuppföljning

Tabellen nedan visar siffror i kronor och antal från kvalitetsuppföljningen under perioden.

Kvalitetsuppföljning	2022	2023
Kundärenden där ersättning utgått (antal)	290	812
Kontrollavgifter (kr)	447 238	672 856
Ersättningar till resenär bekostas av Länstrafiken (kr)	38 612	64 343
Ersättningar till resenär bekostas av trafikföretag (kr)	56 326	110 895
Förstärkningar (tkr)	1 337	1 809
Fordonskontroller (antal)	87	156

Sammanfattande analys

Det ekonomiska läget är oerhört ansträngt, vilket påverkar samtliga finansiärer av kollektivtrafiken i länet. Den dramatiska kostnadsutvecklingen påverkar samtliga bolagets trafikavtal. I kombination med att resandet inte återhämtat sig till 2019 års nivåer, förutspår bolaget även fortsättningsvis stora budgetavvikelser på årsbasis.

Regionen beslut om kommande justering av taxan, kommer ha stor betydelse för bolagets intäkter under den senare delen av året. Resandet återhämtar sig relativt bra, men inte generellt på alla distanser. Återhämtningen är tydligare på kortare resor, vilket gör att intäkterna för exempelvis Umeås och Skellefteås regiontrafik ser bättre ut, än för regionens.

Upphandlingsläget ser för närvarande mycket bra ut, vi har inga pågående överprövningar. Alla avtal rörande den allmänna kollektivtrafiken har kunnat tecknas, och i den särskilda kollektivtrafiken återstår bara att avtalet rörande Umeå ska färdigställas och signeras. Parterna är dock överens om det startdatum som ska gälla.



Diariernr:

2023-05-25

Till

Revisionskontoret i Region Västerbotten
Richard Norberg

Förslag till återkoppling

Återkoppling med anledning av revisionens rekommendationer 2022

I iakttagelserna år 2022 har revisionen rekommenderat styrelsen följande:

1. Fortsätt arbetet med att utveckla internkontrollplanen.
2. Besluta om en dokumenthanteringsplan och arkivbeskrivning. Säkerställ att riktlinjer och rutiner för allmänna handlingar och diarieföring blir dokumenterade.
3. Se till att bolagets arkivhandlingar som är kontaminerade med mögelsporer inte blir förstörda.
4. Säkerställ att bolagets arkiv uppfyller krav på fysiskt skydd och att enbart digitalt förvarade handlingar är anpassade för elektronisk långtidsbevaring.

Följande åtgärder har vidtagits:

1. Arbetet med att utveckla internkontrollplanen kommer ske i samarbete med Bussgods i Norr AB. Vi kommer därför genomföra ett första möte med revisionsdirektör Richard Norberg den 14 juni 2023 för att gemensamt resonera om de förbättringsområden som finns, och efter det utarbeta en plan uppdatering.
2. En dokumenthanteringsplan är under framtagande, men arbetet har försenats på grund av sjukskrivning bland personalen. Målet är att planen ska fastställas vid styrelsemötet i september 2023.
3. Vi kommer att beställa mögelsanering av en expertfirma och därefter arkivera handlingarna.

Länstrafiken i Västerbotten AB

Postadress

**Box 134
921 23 Lycksele**

Postadress

**Johan Skyttes väg 6
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**



Diariern:

2023-05-25

4. Vi kommer att gå igenom samtliga bolagets arkiv och efter att handlingar har gallrats kommer vi kunna minska på antalet arkiv. Vi kommer också säkerställa att samtliga arkiv uppfyller kraven på fysiskt skydd.

Med vänliga hälsningar

Styrelsen för Länstrafiken i Västerbotten AB

Länstrafiken i Västerbotten AB

Postadress

Box 134**921 23 Lycksele**

Postadress

Johan Skyttes väg 6**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

Revisionsplan och riskanalys för år 2023

Länstrafiken i Västerbotten AB

Lekmannarevisor
Maj 2022

Innehåll

1. Inledning	2
Bolagets uppdrag	2
Ägarnas uppdrag till bolaget	2
Styrelsens verksamhetsplan för år 2023	3
Ägarnas krav på rapportering	5
Styrelsens krav på styrning och rapportering	5
Lekmannarevisorers uppdrag	6
2. Iakttagelser i 2022 års granskning	6
3. Revisionsplan för år 2023	7
Bilaga 1: Riskanalys	9

1. Inledning

Bolagets uppdrag

Länstrafiken i Västerbotten AB ägs av Region Västerbotten. Bolaget är ett servicebolag till Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län. Efter beställningar från regionen och kommunerna ska bolaget på uppdrag av Kollektivtrafikmyndigheten upphandla, eller i egen regi, bedriva kollektivtrafik. Bolaget leds av en styrelse och en VD. Styrelse består av 9 ordinarie ledamöter och 9 suppleanter. Bolagets säte är i Lycksele.

År 2022 återhämtade sig trafiken i jämförelse med pandemiåren 2020 och 2021. Ökade trafik kostnader bidrog dock till underskott på 68,7 miljoner kronor. Det ekonomiska resultatet för Länstrafiken ska vara nollresultat eftersom över- eller underskott ska återbetalas eller betalas av finansörerna. Underskottet bokades upp som fordran till regionen och kommunerna och driftanslaget till bolaget ökade med motsvarande belopp.

Länstrafiken i Västerbotten AB äger 66,6 procent av aktierna i Bussgods i Norr AB. Av aktieägaravtalet till Bussgods i Norr AB framgår att det finns en ambition att ägarna till bolaget i framtiden ska äga lika stora andelar. Detta kan enligt aktieägaravtalet göras genom att:

- Den andra ägaren, Länstrafiken i Norrbotten AB, får köpa ytterligare aktier från Länstrafiken i Västerbotten AB.
- Det tas in ytterligare en delägare i bolaget. Under år 2021 pågick en diskussion i Västernorrland om Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (KTM) skulle bli delägare i Bussgods i Norr AB. I juni 2021 beslutade den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland att de inte skulle köpa in sig i Bussgods i Norr AB. Under hösten 2021 återupptod dialog mellan medlemmar i KTM i Västernorrland om att köpa in sig i Bussgods i Norr AB.

Fram till och med år 2021 ägde Länstrafiken 25 procent av aktierna i Norrtåg AB. Från och med år 2022 är detta ägande överfört till Region Västerbotten. Därutöver har Länstrafiken 2,1 procent av aktierna i Samtrafiken i Sverige AB

Ägarnas uppdrag till bolaget

Bolagsordning och ägardirektiv

Av bolagsordningen och det bolagsspecifika ägardirektivet framgår att bolaget ska:

- Upphandla och bedriva kollektivtrafik på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten.
- Förvalta och utveckla verksamhetssystem inkluderande biljett- och betal-system.
- Genomföra uppföljning av ekonomi, verksamhet och passagerarutveckling.
- Ansvara för information, marknadsföring och kundtjänst.
- Samordna hållplatsfrågor.
- Vid efterfrågan planera, upphandla och samordna färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor.

- Vara rådgivande och stödjande i miljöfrågor till bolagets finansärer.
- I övrigt biträda kollektivtrafikmyndigheten.

Av det bolagsspecifika ägardirektivet framgår att bolagets styrelse och VD ska arbeta för de mål som fullmäktige beslutar om. Bolaget ska också genomföra risk- och sårbarhetsanalyser för sina väsentliga verksamheter och upprätta en åtgärdsplan.

Regionfullmäktige har även beslutat om ett generellt ägardirektiv för regionens hel- och majoritetsägda bolag (RS 407-2020). I det generella ägardirektivet ställer fullmäktige krav på att bolagen ska följa de policys som är beslutade av fullmäktige.

Trafikförsörjningsprogrammet

Regionfullmäktige har i trafikförsörjningsprogrammet för perioden 2020-2025 (RS 713-2020) beslutat om följande mål för kollektivtrafiken:

- Kollektivtrafikens andel av det motoriserande resandet ska år 2030 vara 30 procent. Delmål år 2025 är 25 procent.
- Andelen fordonskilometer med förnybart bränsle i upphandlad kollektivtrafik ska år 2030 uppgå till 100 procent. Delmål år 2025 är 75 procent.
- Tillgången till kollektivtrafik mellan kommuncentrum och till och från strategiska knutpunkter i norra Sverige ska vara bibehållen eller utvecklad år 2030 i förhållande till år 2022.
- Den regionala kollektivtrafiken ska år 2030 vara tillgänglig för de flesta personer med funktionsnedsättningar.
- Prissättningen ska göra kollektivtrafiken attraktiv och tillgänglig för olika grupper.

Vår kommentar

Ägaren behöver se över bolagsordning och det bolagsspecifika ägardirektivet. Av bolagsordningen framgår exempelvis inte vilka kommunala befogenheter som utgör en ram för bolagets verksamhet vilket är ett krav enligt kommunallagen (10 kap. 3§). Enligt kommunallagen får en kommun eller ett kommunalt bolag heller inte drivas i syfte att ge vinster (KL 2 kap. 7§). Undantag från vinstförbudet finns för energibolag och bostadsbolag. Enligt aktiebolagslagen måste det framgå av bolagsordningen om bolagets verksamhet har ett annat syfte än att ge vinster till ägarna (ABL 3 kap. 3§). Länstrafikbolagets bolagsordning innehåller inte uppgifter om att bolagets syfte inte är att leverera vinster.

Enligt uppgift från ledningsstaben i Region Västerbotten pågår ett arbete i regionen med att se över bolagsordningar och ägardirektiven för regionens kommunala bolag.

Styrelsens verksamhetsplan för år 2023

I verksamhetsplanen hänvisar styrelsen till de övergripande målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för perioden 2020 – 2025. Nedan återger vi de mål som styrelsen beslutade om i sin verksamhetsplan för år 2023:

Nöjda kunder

Allmän kollektivtrafik. Nöjd-kund-index ska öka i jämförelse med året före och vara högre än det nationella snittet. Mätningar ska göras separat för regiontrafiken och Ultra.

Särskild kollektivtrafik. Nöjdheten för beställningar av resor med serviceresor ska vara minst 90 procent.

Samordningsgraden

39 procent av de resor som beställningscentralen bokar ska vara samordnade.

Resandeutvecklingen i den allmänna kollektivtrafiken

Regiontrafiken. På helårs ska resandet överstiga 2019 års siffror. Intäkterna ska uppgå till minst 175 miljoner kronor (inklusive skolkortintäkter).

Ultra (Umeå stadstrafik). Resandet ska uppgå till 103 procent av 2019 års nivå, vilket innebär att 10 miljoner resor ska göras. Intäkterna ska uppgå till minst 120 miljoner kronor (inklusive skolkortintäkter).

Tillgänglighet

100 procent av ordinarie fordon ska vara utrustade med yttre destinationsskylt, ramp eller lyft, rullstolsplats, inre ljudutrop och inre informationsskärmar. För Ultra och Norrlandskusten ska de ordinarie fordonen även vara utrustade med yttre ljudanrop och låg-golv.

Miljö

Trafiken ska år 2023 bedrivas till 72 procent med förnybart drivmedel. Denna siffra ska förbättras med 4 procentenheter per år för att vara 100 procent år 2023.

Nöjd medarbetar-index

Nöjd medarbetar-index ska från år 2023 uppgå till 8,6 på en skala från 1 – 10.

I verksamhetsplanen redovisade styrelsen också ett stort antal aktiviteter för år 2023 samt en långsiktig strategi för bolagets utveckling. Av strategin framgår att bolaget har en vision om att länstrafiken ska erbjuda Sveriges mest välkommande kollektivtrafik. I verksamhetsplanen kan man läsa:

- Att arbetet med att utveckla ett nytt betalsystem och en ny app var ett första viktigt steg mot visionen.
- Bolaget skulle också lägga stort fokus på fortsatt engagemang i nationella och regionala nätverk för kompetensutveckling och erfarenhetsutbyte.
- Förarbristen hade en kraftig negativ påverkan på kollektivtrafiken. Länstrafiken i Västerbotten hade tagit kontakt med Region Västerbotten och påtalat att det fanns behov av att regionen agerade. I verksamhetsplanen kan man läsa att bolaget inte kunde agera direkt i frågan men skulle fortsätta lyfta problemet med förarbristen i olika sammanhang.
- Fortsätta verka för en långsiktig lösning för om Bussgods i Västernorrland. Ett eventuellt inköp i Bussgods i Norr AB behövde föregås av en risk- och konsekvensanalys.

Styrelsen ska följa upp verksamhetsplanen och målen med hjälp av:

- Delårs- och årsbokslut och uppföljningsrapporter per 28 februari och 31 oktober.
- Verksamhetsberättelse.
- Bolagsstyrningsrapport.

- Uppföljning av personalens nöjdhet med hjälp av enkät i augusti eller september samt med hjälp av enkät på våren.

Ägarnas krav på rapportering

Bolaget ska enligt det bolagsspecifika ägardirektivet lämna bland annat följande redovisning till kollektivtrafikmyndigheten:

- Verksamhetsplan och budget för påföljande år.
- Bolagets tertialrapporter samt ekonomiska rapporter i enlighet med ägarens anvisningar.
- Protokoll från styrelsens sammanträden.
- Bolagets årsredovisning. Förvaltningsberättelse ska innehålla en redovisning av hur verksamheten är genomförd i förhållande till ägarens ändamål med verksamheten.

Enligt det generella ägardirektivet ska bolagets styrelse i årsredovisningen, eller årligen i en särskild bolagsstyrningsrapport, lämna bland annat följande information till regionstyrelsen:

- Om verksamheten bedrivits i enlighet med det kommunala ändamålet och de kommunala befogenheterna.
- Om bolaget överlämnat frågor till fullmäktige av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt.
- Utvärdering av styrelsens och VD:s arbete.
- Om styrelsens ledamöter har uppdrag, aktier, andelar eller andra intressen i företag som bolaget har affärsförbindelser med eller som är verksamt i samma bransch som bolaget.
- Hur styrelsens arbete har bedrivits, inkluderande arbetsfördelning, antal sammanträden, genomsnittlig närvaro och vem som varit sekreterare vid sammanträden.
- Hur den interna kontrollen och riskhanteringen är organiserad och fungerat.
- Samarbetet med revisor och lekmannarevisor.
- Vilka ärenden som bolagets styrelse har överlämnat till landstingsstyrelsen för beredning om fullmäktige ska ta ställning i dessa ärenden.

Vår kommentar

En iakttagelse är att krav i ägardirektiven på återrapportering från länstrafikbolaget endast är generella. I direktiven ställer ägaren inga krav på rapportering kopplad specifikt till kollektivtrafiken eller bolagets uppdrag.

Styrelsens krav på styrning och rapportering

I sin arbetsordning har bolagets styrelse ställt följande krav på styrning och rapportering:

- Styrelsen ska besluta om mål, väsentliga policys och strategiska planer.
- Vid styrelsens sammanträden ska VD lämna rapport om:
 - Trafik

- Ekonomi
- Allmän information
- Protokoll från styrelsens sammanträden ska, förutom besluten, ange underlag för besluten i den mån detta kan ha betydelse för beslutet.

Lekmannarevisorns uppdrag

Lekmannarevisorns uppdrag regleras i kommunallagen och aktiebolagslagen. Lekmannarevisor granskar bolagets styrelse och VD. Lekmannarevisor ska granska och pröva om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Lekmannarevisor ska också granska om den interna kontrollen är tillräcklig. Prövningen av verksamhetens ändamålsenlighet och om ekonomin är tillfredsställande utgår från ägarnas, det vill säga fullmäktiges, direktiv och beslut för bolaget.

För år 2023-2026 har regionfullmäktige utsett Mattias Sehlstedt till lekmannarevisor i länstrafikbolaget. Enligt kommunallagen ska lekmannarevisor ta hjälp av sakkunnigt stöd (12 kap. 8 §). Lekmannarevisor bestämmer själv omfattningen på det sakkunniga stödet. För år 2023 har lekmannarevisor anlitat Richard Norberg på Region Västerbottens revisionskontor som sakkunnigt stöd.

Efter avslutad granskning ska lekmannarevisor överlämna sin årliga granskningsrapport till Region Västerbottens revisorer. Lekmannarevisor ska också överlämna sin rapport till bolagets bolagsstämma. Lekmannarevisorns granskning är en del av den samordnade revisionen av regionen. Det innebär att revisorerna i Region Västerbotten ska bifoga granskningsrapporter och revisionsberättelser från de kommunala företagen till sin revisionsberättelse för regionen. Med stöd av den samordnade revisionen ska regionfullmäktige och ta ställning till instruktioner för sina ombud inför de kommunala företagens årsstämmor.

Auktoriserade revisorns uppdrag

Kommunala bolag ska också granskas av en auktoriserad revisor. Den auktoriserade revisorn väljs av bolagsstämman och har i uppdrag att granska bokföring, årsredovisning, intern kontroll samt styrelsens och VD:s förvaltning. Bolagets auktoriserade revisor skriver en revisionsberättelse som överlämnas till bolagsstämman. Den auktoriserade revisorn ska också överlämna sin revisionsberättelse till revisorerna i Region Västerbotten. Lekmannarevisor och bolagets auktoriserade revisor är två separata bolagsorgan med olika uppdrag. Uppdragen syftar till att ge ägaren ett så brett underlag som möjligt i sin bedömning i ansvarsfrågan avseende styrning, verksamhet och räkenskaper. Uppdragen är delvis överlappande när det gäller granskning av den interna kontrollen.

2. Iakttagelser i 2022 års granskning

Bolagets styrelse och VD agerade under året aktivt för att hantera negativa effekter av pandemin, upphandlingsfrågor, höga kostnader för drivmedel med mera. Styrelsen och VD hade kontroll över verksamheten och den ekonomiska utvecklingen. Styrelsen och VD agerade för att upprätthålla trafiken och undvika problem med likviditeten. Positivt var att trafiken återhämtade sig med fler resande i jämförelse med pandemiåren 2020 och 2021. Negativt var att ökade trafik kostnader bidrog till ett stort underskott.

Med hänsyn till omständigheterna bedömde lekmannarevisor att bolagets verksamhet var genomförde på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt

tillfredställande sätt. Lekmannarevisor bedömde att styrelsen i huvudsak hade en tillräcklig styrning och kontroll. För år 2022 saknade bolaget dock en dokumenthanteringsplan. Bolagets VD uppgav att en sådan skulle tas fram under år 2023. Även arbetet med internkontrollplanen kunde utvecklas.

Bolagets styrelse bedömde att verksamheten var genomförd i enlighet med bolagets kommunala ändamål och de kommunala befogenheterna. Lekmannarevisor gjorde ingen annan bedömning.

Rekommendationer till styrelsen

- Fortsätt arbetet med att utveckla internkontrollplanen.
- Besluta om en dokumenthanteringsplan och arkivbeskrivning. Säkerställ att riktlinjer och rutiner för allmänna handlingar och diarieföring blir dokumenterade.
- Se till att bolagets arkivhandlingar som är kontaminerade med mögelsporer inte blir förstörda.
- Säkerställ att bolagets arkiv uppfyller krav på fysiskt skydd och att enbart digitalt förvarade handlingar är anpassade för elektronisk långtidsbevaring.

3. Revisionsplan för år 2023

Revisionsplanen för år 2023 bygger på en riskanalys. Underlagen till riskanalysen är hämtade från bolagets styrande dokument, protokoll och information från representanter för bolaget. Riskanalysen finns i bilaga 1.

Den granskning som genomförs ska syfta till att ge underlag för lekmannarevisors bedömningar i den årliga granskningsrapporten. För år 2023 kommer lekmannarevisor att genomföra en grundläggande granskning. Den grundläggande granskningen är översiktlig med syfte att följa styrelsens styrning och kontroll över den verksamhet som genomförs under året och om verksamheten är genomförd i enlighet med ägarnas direktiv och de kommunala befogenheterna. Rekommendation i 2022 års granskning kommer att följas upp i den grundläggande granskningen. Särskild uppmärksamhet kommer att riktas till styrelsens kontroll över risker förknippade med:

- Ekonomi och hantering av ökade kostnader för bränsle, fordon med mera.
- Brist på personal hos trafikföretagen.
- Styrning och kontroll över arbetet med ett gemensamt biljettsystem och framtagandet av en App.

För år 2023 planerar lekmannarevisor ingen fördjupad granskning. Lekmannarevisor bedömer att den grundläggande granskningen fångar in de väsentliga risker som är identifierade i riskanalysen. Förändrade förutsättningar och ny information kan medföra att lekmannarevisor omprövar granskningens inriktning och omfattning.

Lekmannarevisor kommer att ha dialog med bolagets auktoriserade revisor om vilka delar av den interna kontrollen som ska granskas av lekmannarevisor och vilka delar som ska granskas av auktoriserad revisor. En mer detaljerad beskrivning av den grundläggande granskningens innehåll beslutar lekmannarevisor i en särskild projektplan. Lekmannarevisor ska genomföra sin granskning så att den uppfyller krav på objektivitet och saklighet. Lekmannarevisors sakkunniga stöd ska följa de

revisionsnormer som är fastställda av Sveriges kommunala yrkesrevisorer (Skyrev). De sakkunniga ansvarar för att genomförda granskningar har en tillräcklig kvalitet och svarar upp mot beslutade projektplaner.

Den 17 maj 2023

Mattias Sehlstedt
Lekmannarevisor utsedd av Region Västerbotten

Bilaga 1: Riskanalys

Av tabellen nedan framgår utgångspunkterna för vår riskvärdering. Varje risk bedöms utifrån sannolikheten att risken övergår till en faktisk händelse. Det finns också en bedömning av konsekvensen om händelsen skulle inträffa. Utifrån sannolikhet och konsekvens beräknas ett riskvärde.

Sannolikhet (S)	Konsekvens (K)
1 = Osannolikt Praktiskt taget obefintlig risk	1 = Försumbar Obetydlig påverkan på bolagets verksamhet.
2 = Liten sannolikhet Inträffar sannolikt inte under normala omständigheter	2 = Lindriga störningar Kan hanteras utan större störning på bolagets verksamhet.
3 = Sannolikt Kan mycket väl inträffa men trolighetvis inte särskilt frekvent	3 = Stora störningar Stora störningar i bolagets verksamhet.
4 = Stor sannolikhet Stor sannolikhet att det inträffar frekvent	4 = Mycket allvarliga störningar Mycket allvarliga störningar med omfattande konsekvenser för bolagets verksamhet.

Nedan har vi sammanställt våra bedömningar i förhållande till identifierade risker.

Risker	S	K	Totalt	Kommentar
Störningar på grund av covid-19 Exempelvis negativ påverkan på: <ul style="list-style-type: none"> • Verksamheten • Ekonomin • Personal • Trafikföretag • Upphandlingar Åren 2020 - 2022 hanterade bolaget pandemin på ett bra sätt. Vaccineringar har medfört lägre risk i jämförelse med tidigare år.	2	2	4	Risken bevakas i den grundläggande granskning.
Risk för minskad kollektivtrafik på grund av ändrade resandemönster Pandemin medförde att antalet passagerare minskade kraftigt. Under år 2022 var återhämtningen stor. Även våren 2023 har återhämtningen varit god.	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen
Risk för minskad kollektivtrafik på grund av politiska prioriteringar	3	3	9	Risken bevakas i den grundläggande granskningen

Risker	S	K	Totalt	Kommentar
Ekonomiska faktorer kan medföra att regionen och kommuner inte prioriterar kollektivtrafik.				
Risk för ökade kostnader Risk för att hög inflation och ökade kostnader för drivmedel, personal med mera medför försämrade ekonomiska resultat för kollektivtrafiken. Även likviditeten är ett riskområde.	3	3	9	Granskas översiktligt i den grundläggande granskningen.
Risk att bussföretag lämnar marknaden Risk att bussföretag inte är lönsamma och lämnar marknaden.	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen
Risk för brist på förare och annan personal I norra Sverige är det hård konkurrens om arbetskraften. Det är bland annat brist på bussförare. Risk att svårigheter med att rekrytera har negativ effekt på kollektivtrafiken.	4	3	12	Granskas översiktligt i den grundläggande granskningen
Risk att bolaget inte når miljömål Bolagets ägare har aviserat önskemål om att byta drivmedel från HVO till diesel. Ett sådant byte skulle medföra svårigheter för bolaget att uppnå miljömål.	3	3	9	Granskas översiktligt i den grundläggande granskningen
IT-attacker och störningar på IT-system De flesta kommunala verksamheter är känsliga för störningar. År 2021 drabbades exempelvis Kalix kommun av en omfattande IT-attack. I februari 2022 genomfördes också en attack mot bussgodsbolagets servrar. Risk att bolaget inte har tillräckligt robusta system, avbrottsplaner m.m. vid händelse av störningar mot IT-system.	2	4	8	Risken bevakas i den grundläggande granskningen
Arbetet med biljettsystem och App Pågår ett arbete med att införa ett nytt biljettsystem och ny App. Förändringarna medför en omställning för resenärerna. Risk för störningar om det nya systemet och Appen inte fungerar som det är tänkt.	3	3	9	Granskas översiktligt i grundläggande granskning.
Risker i upphandlingar Upphandlingar av kollektivtrafik är komplicerade. Överprövningar har medfört att länstrafikbolagen tidigare förlängt avtal eller korttidsupphandlat.	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskning.

Risker	S	K	Totalt	Kommentar
<p>Från våren 2023 och hösten 2023 finns tecknade avtal för trafiken längst Norrlandskusten och Blå Vägen med flera linjer. Risk för störningar på grund av överprovade upphandlingar har minskat i jämförelse med tidigare år. Bolaget har även förstärkt organisationen och anställt en upphandlingsjurist.</p> <p>Under år 2023 genomför bolaget några upphandlingar för serviceresor. Bolaget upphandlar också bokningssystem för serviceresor och nytt system för skyltning. I maj 2023 när arbetat med riskanalysen genomfördes fanns inga överprovningar.</p>				
<p>Slitna fordon</p> <p>Gamla avtal eller korttidsupphandlade avtal medförde år 2022 att en andel av bussarna var slitna. Det fanns ökad risk att fordon gick sönder och att detta medförde brist på fordon och störningar i trafiken. Fanns även risk att befintliga fordon inte uppfyllde krav på kvalitet, miljö med mera. Tack vare att det nu finns avtal för Norrlandskusten och Blå Vägen med flera linjer har risken för slitna fordon minskat i förhållande till tidigare år.</p>	2	4	8	Risken bevakas i den grundläggande granskning.
<p>Risk för svag ägarstyrning</p> <p>Konstruktionen med en ägare och flera finansörer och beställare av kollektivtrafik medför att ägarstyrningen och styrningen av kollektivtrafiken är komplex. I synnerhet under kriser är det angeläget att ägaren och finansörer har en utvecklad styrning av bolaget och kollektivtrafiken. Iakttagelser från tidigare år visar att Region Västerbotten har haft en svagt utvecklad ägarstyrning. Risk att den svaga ägarstyrningen har en negativ påverkan på bolagets förutsättningar.</p>	3	3	9	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.
<p>Risker till följd av förändringar i bussgodsvksamhet</p> <p>Sedan år 2020 äger Länstrafiken i Västerbotten AB tillsammans med Länstrafiken i Norrbotten AB det</p>	3	3	9	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.

Risker	S	K	Totalt	Kommentar
<p>gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB. Granskning år 2020 - 2022 visade att bussgodsverksamheten utvecklades positivt. Det pågår en diskussion i Västernorrland om att Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (KTM) ska bli delägare i Bussgods i Norr AB. Vi bedömer att ett inköp från KTM i Västernorrland kan medföra möjligheter men också risker. En risk är att bolagets ägarstruktur blir mer komplicerad. En annan risk är att verksamheten ökar i omfattning.</p>				
<p>Risk för otydliga avtal med Bussgods i Norr AB</p> <p>Länstrafiken i Västerbotten AB och Bussgods i Norr AB har olika samarbeten. Bland annat hanterar Bussgods i Norr AB på uppdrag av länstrafikbolaget ett antal busstationer. Från år 2020 är även Länstrafiken i Norrbotten AB ägare av Bussgods i Norr AB vilket ökat behovet av tydlig reglering mellan bolagen. Risk att samarbetet mellan bolagen inte är tillräckligt reglerat i avtal. Granskning år 2021 visade att det fanns avtal mellan bolagen.</p>	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.
<p>Risker i beställningar</p> <p>Systemet för kollektivtrafik är komplicerad. Beställarna av trafiken är flera till antalet. Ofta har beställarna olika krav eller önskemål på den trafik som ska upphandlas. Flera av beställarna har också begränsade resurser för bemanning av trafikplanerare. Risk att begränsade resurser medför svag beställarförmåga hos flera beställare. Önskemål från beställare om flexibilitet och korta avtalstider kan leda till ökade priser. Regionen och flera av kommunerna i länet har dessutom svag ekonomi. Risk att regionen och kommuner väljer att inte prioritera kollektivtrafik.</p> <p>En svag marknad i delar av länet innebär också risk att få eller ingen leverantör lämnar anbud. Detta kan i sin tur medföra hög prissättning eller att trafik blir för dyr för att kunna beställas.</p>	3	3	9	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.

Risker	S	K	Totalt	Kommentar
Otillräcklig marknad kan också innebära att trafik kan behöva genomföras i egen regi.				
Risk att styrelsen har för svagt utvecklad styrning och kontroll 2022 års granskning visad ett att styrelsen i allt väsentligt hade en tillräcklig styrning och kontroll.	2	3	6	Granskas översiktligt i grundläggande granskning.
Risker förknippade med en liten organisation Länstrafikbolaget har en liten organisation vilket innebär att bolaget är sårbart för störningar och personalförändringar.	3	3	9	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.
Risker vid flytt av Umeå Busstation och Skellefteå Busstation/Resecentrum I Umeå kommun finns planer på att bygga bostäder på den plats där Umeå busstation ligger. Enligt uppgift kan det innebära att busstationen och godsterminalen ska flytta till mark vid järnvägen i närheten av järnvägsstationen i centrum. Närheten till järnvägen och järnvägsstationen innebär att Trafikverket är sakägare i fråga om den nya busstationen och godsterminalen. Även i Skellefteå planeras flytt av busstation/resecentrum. Risk att eventuell flytt av busstationen och godsterminalen i Umeå och Skellefteå medför större störningar på bolagets verksamhet.	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.
Risk för svagt utvecklad kontroll av upphandlad trafik För trafikplanering och kontroll över upphandlad trafik inklusive fordon har länstrafikbolaget en organisation bestående av trafikutvecklare som leds av en chef. Bolaget har också en funktion för upphandlings- och avtalsansvarig som bland annat arbetar med uppföljning av avtal. De olika kontrollerna som länstrafikbolaget genomför är bland annat: <ul style="list-style-type: none"> Systematisk avtalsuppföljning med leverantörer. Upphandlade enkäter till resenärer. 	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.

Risker	S	K	Totalt	Kommentar
<ul style="list-style-type: none"> Upphandlade fordonskontroller. <p>Vi bedömer att bolaget har utvecklade system för att kontrollera den upphandlade trafiken.</p>				
<p>Beställningscentralen</p> <p>Från år 2021 har länstrafiken tagit över ansvaret från regionen för en gemensam beställningscentral i länet för särskild kollektivtrafik. I takt med att kommuner ansluter sig till beställningscentralen växer verksamheten.</p>	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.
<p>Risker i administrationen</p> <p>Granskning år 2022 visade på vissa brister i hanteringen av allmänna handlingar.</p>	2	3	6	Rekommendationer från år 2022 bör följas upp i den grundläggande granskningen.

Prioritering av särskilda områden för år 2023

Vi bedömer att följande områden bör få särskild uppmärksamhet i 2023 års granskning:

- Ekonomi och hantering av ökade kostnader för bränsle, fordon med mera.
- Brist på personal hos trafikföretagen.
- Styrning och kontroll över arbetet med ett gemensamt biljettsystem och framtagandet av en App.
- Hantering av allmänna handlingar. Rekommendationer från granskning år 2022 bör följas upp.

Grundläggande granskning år 2023 av Länstrafiken i Västerbotten AB

1. Bakgrund

Lekmannarevisor Mattias Sehlstedt har i sin revisionsplan för år 2023 beslutat att årets granskning ska avgränsas till en grundläggande granskning. Revisionsplanen bygger på en riskanalys. Den grundläggande granskningen ska ge underlag för lekmanarevisorernas bedömningar i den årliga granskningsrapporten.

Lekmannarevisor ska enligt kommunallagen (10 kap. 3§) granska och pröva om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Lekmannarevisor ska också granska om den interna kontrollen är tillräcklig. Om verksamheten är ändamålsenlig och om ekonomin är tillfredsställande utgår från ägarens, det vill säga fullmäktiges direktiv och beslut för bolaget.

Bolagets uppdrag

Länstrafiken i Västerbotten AB ägs av Region Västerbotten. Bolaget är ett servicebolag till Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län. Efter beställningar från regionen och kommunerna ska bolaget på uppdrag av Kollektivtrafikmyndigheten upphandla, eller i egen regi, bedriva kollektivtrafik.

Iakttagelser i 2022 års granskning

Bolagets styrelse och VD agerade under året aktivt för att hantera negativa effekter av pandemin, upphandlingsfrågor, höga kostnader för drivmedel med mera. Styrelsen och VD hade kontroll över verksamheten och den ekonomiska utvecklingen. Styrelsen och VD agerade för att upprätthålla trafiken och undvika problem med likviditeten. Positivt var att trafiken återhämtade sig med fler resande i jämförelse med pandemiåren 2020 och 2021. Negativt var att ökade trafik kostnader bidrog till ett stort underskott.

Med hänsyn till omständigheterna bedömde lekmanarevisor att bolagets verksamhet var genomförd på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Lekmannarevisor bedömde att styrelsen i huvudsak hade en tillräcklig styrning och kontroll. För år 2022 saknade bolaget dock en dokumenthanteringsplan. Bolagets VD uppgav att en sådan skulle tas fram under år 2023. Även arbetet med internkontrollplanen kunde utvecklas.

Bolagets styrelse bedömde att verksamheten var genomförd i enlighet med bolagets kommunala ändamål och de kommunala befogenheterna. Lekmannarevisor gjorde ingen annan bedömning.

Rekommendationer till styrelsen

- Fortsätt arbetet med att utveckla internkontrollplanen.
- Besluta om en dokumenthanteringsplan och arkivbeskrivning. Säkerställ att riktlinjer och rutiner för allmänna handlingar och diarieföring blir dokumenterade.

- Se till att bolagets arkivhandlingar som är kontaminerade med mögelsporer inte blir förstörda.
- Säkerställ att bolagets arkiv uppfyller krav på fysiskt skydd och att enbart digitalt förvarade handlingar är anpassade för elektronisk långtidsbevaring.

2. Syfte och revisionsfrågor

Granskningens syfte är att ge underlag för lekmannarevisors bedömningar i den årliga granskningsrapporten. För granskningen har vi formulerat följande övergripande revisionsfrågor:

- Har styrelsen med hjälp av grundläggande styrdokument säkerställt att verksamheten är genomförd i enlighet med fullmäktiges direktiv?
- Har styrelsen löpande under året haft tillräcklig kontroll över att beslutade styrdokument följs?
- Har styrelsen med hjälp av uppföljning vid årets slut säkerställt att verksamheten är genomförd i enlighet med fullmäktiges direktiv?
- Har styrelsen vidtagit tillräckliga åtgärder med anledning av rekommendationer i 2022 års granskning?

Med utgångspunkt av en riskanalys har lekmannarevisor beslutat att särskild uppmärksamhet i granskningen ska riktas till styrelsens kontroll över risker förknippade med:

- Ekonomi och hantering av ökade kostnader för bränsle, fordon med mera.
- Brist på personal hos trafikföretagen.
- Styrning och kontroll över arbetet med ett gemensamt biljettsystem och framtagandet av en App.

I bilaga 2 till projektplanen finns exempel på underliggande revisionsfrågor som vi kommer att använda för att svara på de övergripande revisionsfrågorna.

Vi kommer att ha kontakter med bolagets auktoriserade revisor i frågan om vilka delar av den interna kontrollen som ska granskas av lekmannarevisorer och vilka delar som ska granskas av den auktoriserade revisorn.

3. Avgränsningar

Granskningen avser bolagets styrelse och VD. Granskningen är översiktlig med inriktning mot bolagets resultat för år 2023 och system för styrning och kontroll.

4. Revisionskriterier

Revisionskriterierna utgör de bedömningsgrunder som bildar underlag för granskningens analyser, slutsatser och bedömningar. Revisionskriterier för denna granskning är:

- Kommunallagen, 2, 5 och 10 kap.
- Aktiebolagslagen, 8 kap.

- Årsredovisningslagen, 6 kap.
- Bolagsordning
- Ägardirektiv

5. Projektets genomförande

Richard Norberg på Region Västerbottens revisionskontor kommer att genomföra granskningsarbetet. En oberoendeprövning visar att det inte finns något som strider mot den sakkunnigas oberoende eller integritet i denna granskning (se bilaga 1). För att informera om granskningens inriktning skickar den sakkunnige projektplanen till bolagets styrelse, VD och auktoriserade revisor.

Metod

Vi kommer att genomföra granskningen med hjälp av dokumentationsstudier av styrelsens styrande och redovisande dokument samt av styrelsens protokoll. Därutöver kommer vi att göra avstämningar med bolagets VD. Vi planerar för att lekmanarevisor under hösten 2023 ska genomföra en träff med bolagets VD. Syftet med träffen är att inhämta information om arbetsläget i bolaget. I samband med slutrevision kommer också en träff att arrangeras mellan lekmannarevisor och företrädare för styrelsen och bolagets VD. Syftet med denna träff är att inhämta information om bolagets verksamhet och resultat för år 2023 och styrelsens arbete med att säkerställa en tillräcklig styrning och kontroll.

Kvalitetssäkring och redovisning

Vi kommer att kvalitetssäkra granskningen genom att VD får möjlighet att lämna synpunkter på rapportutkast. Rapporten kommer också att kvalitetssäkras genom att en annan sakkunnig på revisionskontoret granskar rapporten. Vi kommer att slutrapportera både skriftlig och muntligt till bolagets lekmannarevisor.

Tidplan

Granskningsmoment	Tidpunkt
Projektplanen godkänns av lekmannarevisor	Maj 2023
Projektstart	Juni 2023
Analys och rapportskrivning	Februari 2024
Kvalitetssäkring	Februari 2024
Rapporten beslutas av lekmannarevisorerna	Februari/mars 2024

Umeå den 17 maj 2023

Richard Norberg
Certifierad kommunal revisor
Revisionskontoret
Region Västerbotten

Bilaga 1

Oberoendeprövning

Typ av hot		Bedömning Ja/Nej
1. Egenintressehot	Har sakkunniga eller anhörig till sakkunniga, ekonomiska, juridiska eller andra intressen inom verksamheter som är relaterade till granskningsobjektet?	Nej
2. Självgranskningshot	Har sakkunniga varit engagerad som rådgivare inom aktuellt granskningsområde som kan påverka sakkunnigas opartiskhet och självständighet?	Nej
	Har sakkunniga varit engagerad som rådgivare inom ett näraliggande område till aktuellt granskningsområde som kan påverka sakkunnigas opartiskhet och självständighet?	Nej
	Har sakkunniga i tidigare tjänst haft ansvar inom aktuellt granskningsområde eller inom område som berör granskningsområdet som i sin tur kan påverka sakkunnigas opartiskhet och självständighet?	Nej
	Om ja på någon av ovanstående frågor – har sakkunniga beaktat karenstid?	-
3. Vänskapshot	Har sakkunniga lämnat råd eller gjort ställningstaganden som måste prövas som ett led i granskningen?	Nej
	Har sakkunniga någon form av personlig relation till någon inom det område som är aktuellt för granskning som kan påverka sakkunnigas opartiskhet och självständighet?	Nej
4. Skrämselhot	Har sakkunniga blivit erbjuden eller mottagit gåvor eller andra tjänster som kan äventyra sakkunnigas oberoende ställning?	Nej
	Är sakkunniga utsatta för påverkan eller påtryckningar från ansvariga tjänstemän eller politiker inom det område som är föremål för granskning?	Nej
5. Generalklausul	Är sakkunniga utsatta för påtryckning från de förtroendevalda revisorerna som kan påverka sakkunnigas oberoende i revisionsarbetet?	Nej
	Bedömer sakkunniga att det finns andra förhållanden som kan rubba förtroendet för sakkunnigas opartiskhet och självständighet?	Nej

Den sakkunnige ansvarar för att under granskningens gång informera lekmannarevisorerna om det uppstår omständigheter som kan påverka den sakkunniges oberoende. I så fall kan en ny oberoendeprövning bli nödvändig.

Bilaga 2

Exempel på underliggande revisionsfrågor

Angående styrdokument

- Har styrelsen beslutat om en verksamhetsplan?
- Har styrelsen beslutat om en budget?
- Har styrelsen beslutat om mätbara mål?
- Har styrelsen beslutat om en internkontrollplan?
- Har styrelsen beslutat om en arbetsordning?
- Har styrelsen beslutat om en delegationsordning eller motsvarande?
- Har styrelsen beslutat om en attestordning?
- Har styrelsen beslutat om en instruktion till VD?

Angående styrelsens löpande kontroll

- Har styrelsen löpande under året haft tillräcklig kontroll över att beslutade styrdokument följs?
- Har styrelsen under året utvärderat sitt eget arbete?

Angående återrapportering

- Har styrelsen i årsredovisningen följt upp och utvärderat bolagets verksamhet mot det kommunala ändamålet?
- Har styrelsen i årsredovisningen följt upp och utvärderat om bolagets verksamhet är genomförd inom ramen för de kommunala befogenheterna?
- Har styrelsen i årsredovisningen följt upp och utvärderat målen i verksamhetsplanen?
- Har styrelsen i årsredovisningen eller i särskild rapport lämnat information om hur den interna kontrollen fungerat?

Angående resultat

- Är bolagets verksamhet genomförd i enlighet med ägarnas, dvs. fullmäktiges direktiv?
- Har bolagets styrelse hållit verksamheten inom ramen för de kommunala befogenheterna?
- Har styrelsen haft en tillräcklig intern kontroll?

Genomgång Viten i mallavtal Länstrafiken 2023-05-26 - Förslag

4.3.1. Viten

Trafikföretaget ska betala vite för varje brott mot Avtalet. Vite ska däremot inte utgå om den vitesgrundande händelsen skett utom Trafikföretagets kontroll. Beställaren kommer att följa brott mot Avtalet.

Trafikföretagets ansvar innefattar skyldighet att till Beställaren rapportera brott mot Avtalet som är vitesbelagda senast inom ett dygn. Om Trafikföretaget underlåter att rapportera inom angiven tid ska dubbelt vite utgå för den aktuella händelsen.

Trafikföretaget ska även löpande inkomma med en sammanställning av föregående månads avvikelser och vitesbelopp enligt beställarnas anvisning.

4.3.2. Vite vid inställd avgång

En tur räknas som inställd då avgången är försenad med mer än x minuter som anges i tabell nedan från turens starthållplats, avgår innan utsatt tid från utgångspunkt eller då avtalad körväg/hållplats ej trafikerar för avstigande/påstigande.

Antal km/tur	Räknas som inställd för större försening än x minuter nedan	Vite för inställd tur (kr)
0 - 19,9	10	5 000
20 – 79,9	10	10 000
80 <	20	15 000

Vid inställd avgång enligt ovan har trafikföretaget dessutom skyldighet att på egen bekostnad ombesörja transport för drabbade resenärer och eller utge ersättning till resenär för uppkomna merkostnader. Om trafikföretaget underlåter att vidta åtgärder för att ombesörja transport för drabbade resenärer, kan beställarnas kundservice ombesörja detta och trafikföretaget får svara för alla kostnader.

För tur som överstiger 80 km reduceras vitesbeloppet med 25 % om turen utförts till mer än 75 % enligt tidtabell.

4.3.3. Vite vid försenad avgång

En tur räknas som försenad om avgången avviker från tidtabell med mer än fem (5) minuter. Avgår turen försenad från turens starthållplats ska ett avtalsvite utgå till beställarna med ett belopp om 4 000 kronor. Detta gäller oavsett hur lång sträcka turen består av.

På turer som överstiger 80 km räknas turen som försenad om avgången (från reglerhållplats) avviker från tidtabell med mer än tio (10) minuter. Vitesbeloppet är 4 000 kr. Vite utgår inte om förseningen beror på force majeure eller annan händelse utanför trafikföretagets kontroll. Vite avseende försening utgår endast en gång per tur.

Om en tur tvingas invänta annan försenad tur, så att resenärer kan genomföra övergång, räknas avgången inte som försenad.

Vid försenad avgång enligt ovan har trafikföretaget dessutom skyldighet att på egen bekostnad ombesörja transport för drabbade resenärer och eller utge ersättning till resenär för uppkomna merkostnader. Om trafikföretaget underlåter att vidta åtgärder för att ombesörja transport för

drabbade resenärer, kan beställarnas kundservice ombesörja detta och trafikföretaget får svara för alla kostnader.

4.3.4. **Vite vid användande av fordon som ej uppfyller avtalade fordonskrav**

Om ett trafikföretag utför sitt åtagande med ett fordon som ej uppfyller avtalade fordonskrav, utan att skriftligen anmält detta till beställarna och erhållit godkännande därför, utgår vite på 6 000 kronor/dag.

4.3.5. **Vite vid trafik utförd utan fungerande och korrekt brukade system**

Vid trafik utförd utan fungerande system enligt bilaga x Fordon, eller att föraren ej kan eller underlåter att använda systemen på avsett sätt, utgår vite enligt tabell nedan per tur.

System i fordon	Vite vid brister (kr) per tur
Betalsystem	10 000
Realtidssystem	5 000
Övriga system	3 000

Vite med trafik utförd utan fungerande och korrekt brukade system utgår totalt med maximalt 20 000 kr per dag.

4.3.6. **Vite vid otillåten tomgångskörning**

Vid tomgångskörning som överskrider de för varje ort fastställda föreskrifter utgår vite med 2 000 kronor vid varje tillfälle där sådant dokumenterats.

4.3.7. **Vite vid utebliven rapportering**

Vid ofullständiga fordonsuppgifter i fordonsdatabasen Frida samt ej inskickad leveransgodkännande av beställaren tillhandahållna system, se bilaga x Fordon, utgår vite med 5 000 kr per dokumenterad förseelse. Åtgärdas inte förseelsen utgår vitet en (1) gång per dag till och med tidpunkten när förseelsen är åtgärdad.

Vid ofullständig miljöredovisning samt rörligt data som ska rapporteras i fordonsdatabasen Frida, utgår vite med 1 000 kr per dokumenterad förseelse. Åtgärdas inte förseelsen utgår vitet en (1) gång per dag till och med tidpunkten när förseelsen är åtgärdad.

4.3.8. Vite vid ej åtgärdade fordonsbrister

Brister i fordon ska åtgärdas inom den tidsrymd som anges i tabell nedan. Åtgärdas inte förseelsen utgår vite en (1) gång per påbörjad period som också framgår i tabellen nedan, till dess att förseelsen är åtgärdad.

Samtliga brister i fordon ska felanmälas enligt beställarens rutiner.

För brister som kräver insats från beställaren utgår inte vite om felanmälan har skett.

Brist	Ska åtgärdas inom (antal dagar)	Vite utgår för varje period om antal dagar nedan	Vitesbelopp (kr)
Karosseriskador	30	30	10 000
Däck som ej uppfyller avtalskrav	1	1	10 000
Felaktig dekalering	10	10	5 000
Ej fungerande bakgavel	1	1	10 000
Ej fungerande system för behagligt ombordklimat inkl ej fungerande toalett	1	1	5 000
Ej fungerande bälte	1	1	3 000
Glasskador	1	1	5 000
Ej fungerande skyltsystem, inre och yttre, samt stoppsignal	3	3	5 000
Ej fungerande högtalare och talutrop	3	3	5 000
Trasig inredning (säten, väggar, golv och tak)	7	7	5 000
Ej fungerande dörrar och luckor	1	1	5 000
Ej fungerande fordonsramp eller lyft	1	1	10 000
Brister i fästanordningar	1	1	10 000
Ej fungerande eluttag	3	3	1 000
Ej fungerande wifi	1	1	10 000
Övriga brister	10	10	2 000

För exempel på brister i fordon – se bilaga Bedömningsgrunder - kundupplevd kvalitet i buss

4.3.9. Vite vid otillåtet användande av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning

Vid otillåtet användande av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under färd utgår vite med 15 000 kr per dokumenterad förseelse.

4.3.10. **Övriga vite**

För varje annat fel och avvikelse i förhållande till detta avtal har beställarna rätt att utkräva vite med 2 000 kr per dokumenterad förseelse.

