

Länstrafiken i Västerbotten AB

Styrelseprotokoll**§§ 127—149****Datum och tid:**

Fredag 2024-09-27 kl. 09.00-12.00

Sammanträdesplats:

Teams

Beslutande:

Lilly Bäcklund
Andreas Löwenhök
Emma Vigren
Johan Söderling
Hans-Inge Smetana
Mathias Haglund
Håkan Nilsson
Per Anders Adsten
Nicke Grahn, §§ 127 - 140
Thommy Bäckström, §§ 141- 149

I beslutet icke deltagande:

Carina Sundbom
Sofie Gustafsson
Helge Kristoffersson
Karin Malmfjord
Thommy Bäckström, §§ 127 - 140
Gerhard Sansell

Harriet Söder, VD
Ranko Kaljevic, Ekonomichef § x

Ej närvarande:

Åsa Össbo
David Eriksson
Lars Olsson

Sekreterare:

Harriet Söder

Justerare:

Lilly Bäcklund
Andreas Löwenhök

Länstrafiken i Västerbotten AB

§ 127

Sammanträdets öppnande

Ordförande Lilly Bäcklund förklarade mötet öppnat.

§ 128

Upprop samt fastställande av närvaro och beslutande ledamöter

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

§ 129

Justering av protokoll

Styrelsen beslutar

Att utse Andreas Löwenhök att jämte ordförande justera dagens protokoll.

§ 130

Godkännande av dagordning

Styrelsen beslutar

Att fastställa dagordningen för dagens sammanträde enligt förslag.

§ 131

Genomgång föregående protokoll

Styrelsen beslutar

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

§ 132

Omvärldsanalys

Diskussion fördes kring frågor som:

Kunskapen hos förarna kring hantering av resenärer i rullstol. På linje 31 finns erfarenhet av att det inte fungerar och förarna kan inte hantera lyften. VD tar med sig detta för uppföljning.

Mediabevakningen kring uppgraderingen av betalsystemet, vilken inte varit positiv, men där bolaget hanterat svaren på ett bra sätt.

Ombyggnationen av Åsele busstation som inom kort är slutförd.

Användandet av säkerhetsbälte – vilket vi behöver jobba mer med. Det är tyvärr allt för många som inte respekterar lagen och använder bälte vid färd i buss.

Bussen som försökte vända och fastnade i Tavelsjö och den uppmärksamhet detta väckte i sociala medier.

Länstrafiken i Västerbotten AB

Förarbristen – hur många turer ställer vi in på grund av förarbrist? I dagsläget stabilt, och trafiken kan utföras enligt tidtabell, men läget är oerhört sårbart.

I appen kan man inte köpa länskort för relationen Sorsele – Umeå, då den ger ett felaktigt pris. Orsaken är att appen hittar en resväg via Norrbotten, men ärendet är felanmält och kommer åtgärdas inom kort.

Tiderna som anges i tidtabell, som ibland är ungefärliga tider – det uppstår problem när bussen kommer tidigare än vad som angivits. Rekommendationen till resenärerna är att använda ”Buss på karta” i appen, för de ser man exakt var bussen befinner sig.

Problemen med att biljetters giltighet gått ut och resenärer som upplever att vi ”stulit” deras tillgodohavanden.

Att kollektivtrafiken med buss i Västerbotten fungerar väl.

Närtrafiken i andra regioner vore intressant att få veta mer om. VD tar med sig detta.

Insändare kring samplanering mellan tåg och buss, där myndighetschef Karolina Filipsson svarat.

Ersättningsbussar – hur löser man biljett? Detta är en svår fråga, då rena ersättningsbussar för tågtrafik inte är Länstrafikens ansvar, men det händer att stora mängder resenärer kommer ombord på ”våra” bussar och då förväntar sig att åka på sin tågbiljett. Detta har lett till situationer där förarna nästan känner sig hotade.

Problem med appen och valideringstiderna samt att det är förvirrande med två olika appar, för människor som reser både i ytterområden till exempelvis Umeå och i Ultra.

Bra med en ny linje i Ultra, Umedalen – Ersboda.

Hur vi hanterar barn vid störningar. Bolaget kommer gå ut med information till trafikföretagen att de måste visa särskild hänsyn.

Viktigt att synpunkter som kommer in, skickas vidare till VD så att det hamnar i ärendehanteringssystemet.

Styrelsen avslutade diskussionen.

§ 133

Delårsbokslut per 31 augusti 2024. Bilaga 1.

Ekonomichef Ranko Kaljevic presenterade det ekonomiska resultatet per 2024-08-31, samt resultatprognos år 2024 för bolaget.

Styrelsen beslutar

Att fastställa delårsbokslutet per 2024-08-31.

Länstrafiken i Västerbotten AB

§ 134

Fastställande av mål i verksamhetsplan 2025. Bilaga 2.

Förslagen till mål i verksamhetsplan 2025 finns i bilagan.

Styrelsen diskuterade ärendet.

Styrelsen beslutar

Att målet vad gäller kundnöjdhet i regiontrafiken ska sättas högre än 60 %

Att utvecklingsmålen ska ses över och verksamheten ska försöka formulera tydligare, mätbara mål med de utvecklingsprojekt som finns presenterade.

Att i övrigt fastställa målen enligt förslag och ge VD i uppdrag att arbeta fram den kompletta verksamhetsplanen för hantering på styrelsens sammanträde i december.

§ 135

Differentiering av taxan i regiontrafik. Bilaga 3.

VD fick i juni i uppdrag av styrelsen att utreda differentierad taxa i regiontrafiken, vilket har genomförts. Dialogen med region Västerbotten har gett information där budskapet är att budgeten för 2025 måste hålla. Utredningen i bilagan visar att en differentiering av taxan, med bibehållna intäkter, innebär att taxejusteringen för försäljning ombord skulle behöva bli så pass hög att den inte känns genomförbar. Om man i stället väljer att höja ombordpriset med en lägre procentsats, blir skillnaden i pris så liten att vår bedömning är att den inte skulle medföra någon förändring i resenärernas beteende. Förslaget är därför att i nuläget inte införa differentiering av taxan, men fortsätta arbeta med frågan, så att vi kan ta hänsyn till en sådan taxeförändring i arbetet med budget 2026, samt föreslå region Västerbotten en förändring av taxenivåerna inför kalenderåret 2026.

Styrelsen beslutar

Att ställa sig bakom förslaget gällande differentierad taxa.

§ 136

IT-Policy. Bilaga 4.

Styrelsen diskuterar ärendet och föreslår att bolagets datorer ska ha en märkning.

Styrelsen beslutar

Att fastställa IT-policy enligt förslag, med tillägg att bolagets datorer ska märkas.

§ 137

Styrelse- samt VD-utvärdering 2024.

Styrelsen beslutar

Att utvärdering i form av en enkät ska genomföras under vecka 41 2024.

Länstrafiken i Västerbotten AB

§ 138

Sammanträdesdagar 2025.

Styrelsen beslutar

Att fastställa 14 februari, 16 maj, 13 juni, 26 september samt 12 december som ordinarie sammanträdesdagar 2025. Mötena i maj och december innebär fysisk närvaro, medan mötena i februari, juni och september genomförs digitalt.

§ 139

Strategidagar 2025.

Styrelsen beslutar

Att genomföra strategidagar 15-16 maj 2025.

§ 140

Delgiven styrelseinformation

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

2024-09-09

Styrelsen beslutar

Att lägga rapporten till handlingarna.

§ 141

Gemensamt betalsystem i Norrland. Bilaga 5.

VD informerade om status i projektet. En ny tidplan för höstens aktiviteter är under framtagande, men planen är att kunna släppa den nya skolportalen och företagsportalen under hösten. Fara har meddelat att man förhandlat fram en förlängning av möjligheten att använda betalkortsterminalerna ombord till 31 januari 2025. De leveranser vi sett av Mina sidor och den nya förarapplikationen har dock inte kunnat godkännas, utan kräver revideringar från Fara.

Bolaget har tillsammans med övriga parter tagit hjälp av jurist och har översänt ett kravbrev till Fara, där vi kräver vite för förseningar och bristande leveranser. Styrelsen kommer få fortlöpande information kring detta.

Styrelsen beslutar

Att notera informationen.

Länstrafiken i Västerbotten AB

§ 142

Borttagande av försäljning ombord, annat än enkelbiljetter. Bilaga 5.

VD informerade om att vi vill avvakta med det permanenta beslutet att ta bort all försäljning förutom enkelbiljetter ombord, då vi inte vill försvåra för den målgrupp som laddar sina resor ombord. En framtida differentiering av taxan ska förhoppningsvis leda till att behovet av att ladda periodresor och rabattresor ombord minskar.

Styrelsen beslutar

Att notera informationen.

§ 143

Ärenden hos Allmänna reklamationsnämnden samt ny anmälan till Diskrimineringsombudsmannen.

VD informerade att vi fått utslag i ett ärende från Allmänna reklamationsnämnden rörande rabattresor vars giltighet upphört och att nämndens bedömning var att bolaget inte gjort fel. Det finns ytterligare två ärenden med samma bakgrund och VD kommer hålla styrelsen informerad.

VD informerade också om att vi fått en ny anmälan till Diskrimineringsombudsmannen rörande en person som önskade åka med rullstol på Norrlandskusten. Bolaget har sänt in ett yttrande. Om styrelsen vill ha mer information i ärendet så går det bra att kontakta VD.

Styrelsen beslutar

Att notera informationen.

§ 144

Information om Skellefteå kommuns begärans att få bemyndigande att ingå avtal

VD informerade om att Skellefteå kommun avser att starta ett genomförandeprojekt, där man önskar deltagande från bolaget. Planen är att VD går in som sakkunnig i projektet, men även finns med i styrgruppen.

Skellefteå kommuns begäran om att ingå avtal ska beslutas på regionala utvecklingsnämnden i november.

Styrelsen beslutar

Att notera informationen.

Länstrafiken i Västerbotten AB

§ 145

VD-information. Bilaga 6.

VD Harriet Söder gav information om följande områden:

- Sammanfattande måluppföljning
- Upphandlingsläget
- Personalläget
- Skattekontot

Styrelsen beslutar

Att notera informationen

§ 146

Ordförande har ordet

Ordförande informerade om att presidiekonferens för aktörerna i Norrland genomfördes i Östersund i mitten av augusti, med ett intressant program. Ordförande har också deltagit på Presidiekonferens för Svensk kollektivtrafik. Där framkom att Svensk kollektivtrafiks VD Johan Wadman uppgav att man nu kommer bilda ett nationellt nätverk kring frågor om krisberedskap i kollektivtrafiken.

Från styrelsemöte i svensk kollektivtrafik, informerade vidare ordförande om att en remiss kommer gå ut till alla aktörer i hela landet vad gäller åldersgränser i kollektivtrafiken i Sverige.

§ 147

Utvärdering dagens sammanträde

Ledamöterna tyckte sammanfattningsvis att det varit ett bra möte.

§ 148

Övriga frågor

Fråga ställdes kring hur det gått med Jörns busstation och VD svarade att bolaget varit närvarande för att informera resenärerna om alternativen för att kunna köpa biljett, samt att godshanteringen verkar få en lösning.

§ 149

Mötet avslutas

Ordförande Lilly Bäcklund tackade ledamöterna för dagens sammanträde avslutade därefter mötet.

Lilly Bäcklund

Lilly Bäcklund

Date: 2024-10-02 08:36 CEST

Signed via account: lilly.backlund@lycksele.se

Andreas Löwenhök

Andreas Löwenhök

Date: 2024-10-06 09:12 CEST

Role: Vice ordförande

Signed via account: andreas.lowenhook@regionvasterbc

Bokslutsrapport

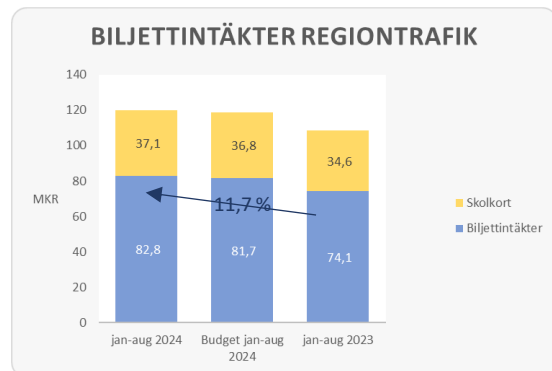
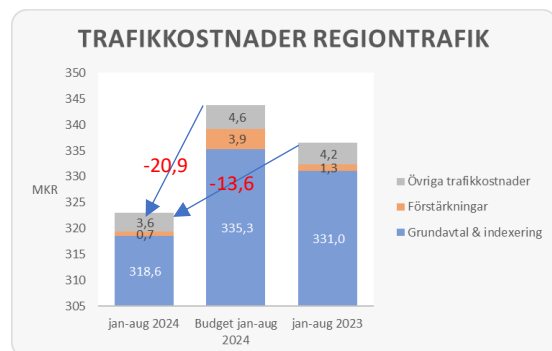
Jan-aug 2024



Länstrafiken
VÄSTERBOTTEN

Resultat Länstrafiken jan-aug 2024

| | 2024-02-29 | 2024-03-31 | 2024-04-30 | 2024-06-30 | 2024-08-31 | | | |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-------------------|---------------------|---|
| Resultatenheter (Belopp i Tkr) | 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 | 20 862 | 1 016 | Skolkortsintäkter + 255, viten +2 550, statsbidrag +124 |

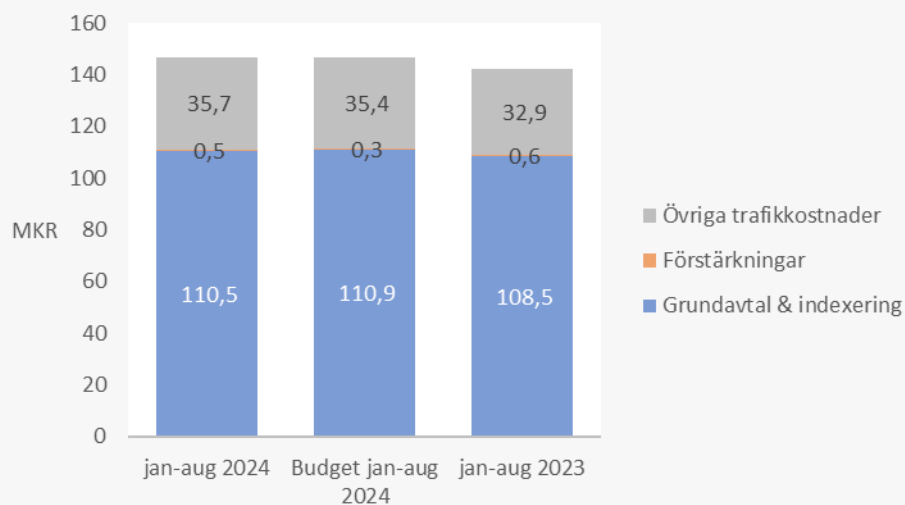


| Budgetavvikelser regiontrafik (Tkr) | 2024-08-31 | varav trafikkostn | varav Biljettintäkt | Övriga kommentarer |
|-------------------------------------|---------------|-------------------|---------------------|--|
| Bjurholm | 108 | 108 | -2 | Skolintäkt + 3 |
| Dorotea | 302 | 169 | 13 | Skolintäkt +2, statl.bidr. +11, viten +87, hållpl.underhåll +20 |
| Lycksele | 334 | 341 | -11 | Skolintäkt +4 |
| Malå | 211 | 154 | 6 | Skolintäkt +1, viten +50 |
| Nordmaling | 429 | 432 | -12 | Skolintäkt +8 |
| Norsjö | 694 | 644 | -5 | Skolintäkt +4, viten +50 |
| Robertsfors | 338 | 353 | -21 | Skolintäkt +6 |
| Skellefteå | 3 953 | 2 579 | 1 283 | Skolintäkt +90 |
| Sorsele | 458 | 390 | 2 | Skolintäkt +2, statl. bidrag +9, viten +55 |
| Storuman | 279 | 276 | 1 | Skolintäkt +2 |
| Umeå | 2 689 | 3 092 | -673 | Skolintäkt +48, viten +258, hållpl.underh. -36 |
| Vilhelmina | 867 | 725 | 52 | Skolintäkt +6, viten +83 |
| Vindeln | -354 | -424 | 44 | Skolintäkt +6, hållpl.underhåll +20 |
| Vännäs | 70 | 25 | 5 | Skolintäkt +7, hållpl.underhåll +33 |
| Åsele | -27 | -64 | 3 | Statl.bidrag +33 |
| Region Västerbotten | 14 306 | 12 063 | 330 | Skolintäkt +64, statl.bidrag +71, Bussgods -394, viten +1 967, hållpl.underh. +205 |
| Totalt regiontrafik | 24 656 | 20 862 | 1 016 | |

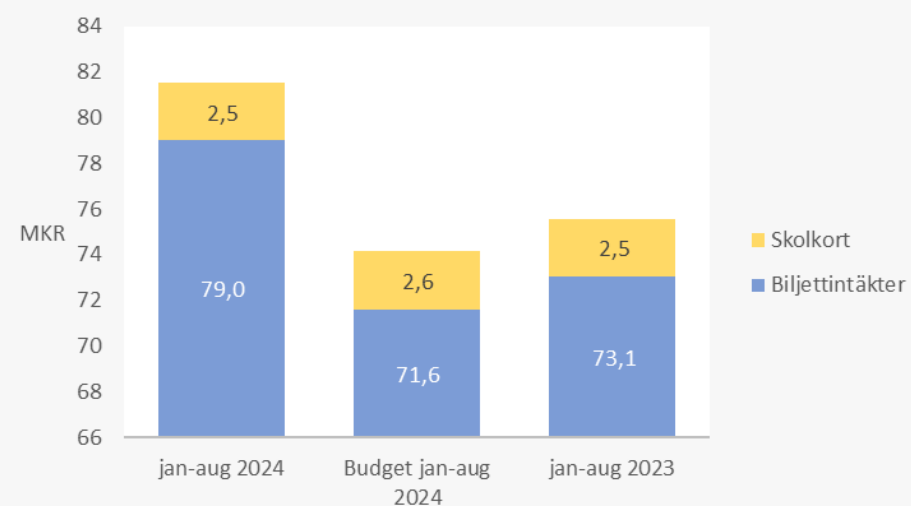
Resultat Länstrafiken jan-aug 2024

| | 2024-02-29 | 2024-03-31 | 2024-04-30 | 2024-06-30 | 2024-08-31 | | | |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-------------------|---------------------|---|
| Resultatenheter (Belopp i Tkr) | 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 | 20 862 | 1 016 | Skolkortsintäkter + 255, viten +2 550, statsbidrag +124 |
| Ultra - Umeå | 4 755 | 4 784 | 7 496 | 7 795 | 9 561 | -71 | 7 413 | Viten +2 312, skolint. -94 |

TRAFIKKOSTNADER ULTRA



BILJETTINTÄKTER ULTRA



Resultat Länstrafiken jan-aug 2024

| | 2024-02-29 | 2024-03-31 | 2024-04-30 | 2024-06-30 | 2024-08-31 | | | |
|-----------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-------------------|---------------------|---|
| Resultatenheter (Belopp i Tkr) | Avvikelse mot budget | Avvikelse mot budget | Avvikelse mot budget | Avvikelse mot budget | Avvikelse mot budget | varav trafikcostn | varav Biljettintäkt | Övriga kommentarer |
| Regiontrafik | 457 | 9 675 | 9 671 | 20 324 | 24 656 | 20 862 | 1 016 | Skolkortsintäkter + 255, viten +2 550, statsbidrag +124 |
| Ultra - Umeå | 4 755 | 4 784 | 7 496 | 7 795 | 9 561 | -71 | 7 413 | Viten +2 312, skolint. -94 |
| Tåg - Region VB | -50 | -74 | -98 | -147 | -196 | | | Angöringsavgifter |
| Gemensamt - Region VB | 2 028 | 3 041 | 5 160 | 6 526 | 10 870 | | | Uppl. Ränteint. + 3 264, avskrivningar + 3 424, reavinst aktieförsäljn. + 1 846, personalkostn. + 1 542 |
| Länstrafiken Totalt | 7 191 | 17 425 | 22 229 | 34 498 | 44 890 | 20 792 | 8 429 | |
| Totalt Region Västerbotten | 2 959 | 8 687 | 10 940 | 17 861 | 24 980 | 12 063 | 330 | |

Sammanfattande kommentarer

- Trafikkostnader inom regiontrafiken mycket lägre än budget – i huvudsak indexeffekt (17,5 mkr)
- Biljettintäkterna överträffar budget
- Högt utfall för vitesersättningar – Posten budgeteras inte.
- Positivt resultat för gemensamma kostnader

Årsprognos 2024

| Resultatenheter (Belopp i Tkr) | Årsprognos 2024 (24-04-30) | Årsprognos 2024 (24-08-31) | varav trafikkostn | varav Biljettintäkt | Övriga kommentarer |
|-----------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|----------------------|------------------------|---|
| Regiontrafik | 33 550 | 42 230 | 36 870 | 2 940 | Skolkortsintäkter + 375, viten +2 550, statsbidrag +175, Bussgods -780 |
| Ultra - Umeå | 11 000 | 11 500 | 500 | 8 800 | Viten +2 200 |
| Tåg - Region VB | -300 | -300 | | | Angöringsavgifter |
| Gemensamt - Region VB | 6 200 | 12 800 | | | Ränteint. +4 800, avskrivn. +5 200, reavinst försäljn. Bussgods +1 800, personalkostn. +1 000 |
| Länstrafiken Totalt | 50 450 | 66 230 | 37 370 | 11 740 | |
| Totalt Region Västerbotten | 22 000 | 36 700 | | | |

| Budgetavvikelser regiontrafik (Tkr) | Årsprognos 2024 (24-04-30) | Årsprognos 2024 (24-08-31) | varav trafikkostn | varav Biljettintäkt | Övrigt |
|--|-------------------------------|-------------------------------|----------------------|------------------------|--|
| Bjurholm | 160 | 190 | 190 | 0 | Skolintäkt |
| Dorotea | 260 | 420 | 315 | 5 | Skolintäkt +5, statl.bidr. +5, viten +90 |
| Lycksele | 580 | 610 | 615 | -10 | Skolintäkt +5 |
| Malå | -40 | 270 | 200 | 20 | Skolintäkt +0, viten +50 |
| Nordmaling | 650 | 810 | 800 | 0 | Skolintäkt +10 |
| Norsjö | 700 | 1 090 | 1 035 | 0 | Skolintäkt +5, Viten +50 |
| Robertsfors | 560 | 670 | 660 | 0 | Skolintäkt +10 |
| Skellefteå | 3 050 | 4 500 | 2 250 | 2 100 | Skolintäkt +150 |
| Sorsele | 560 | 780 | 715 | 0 | Statl.bidrag +10, viten +55 |
| Storuman | 425 | 500 | 495 | 5 | Skolintäkt + 0 |
| Umeå | 8 400 | 6 150 | 6 200 | -350 | Skolintäkt +50, viten +250 |
| Vilhelmina | 1 285 | 1 450 | 1 295 | 60 | Skolintäkt +10, viten +85 |
| Vindeln | 580 | 180 | 120 | 50 | Skolintäkt +10 |
| Vännäs | 310 | 450 | 430 | 10 | Skolintäkt +10 |
| Åsele | -30 | -40 | -100 | 10 | Statl.bidrag +50 |
| Region Västerbotten | 16 100 | 24 200 | 21 650 | 1 040 | Skolintäkt +110, Bussgods -780, statl. bidr. +110, viten +1 970, hållpl.underh. +100 |
| Totalt regiontrafik | 33 550 | 42 230 | 36 870 | 2 940 | |

| Regiontrafik | |
|------------------------------|--------------|
| Prognosförändring från april | Belopp (Tkr) |
| Trafikkostnader | 1 560 |
| Biljettintäkter | 4 865 |
| Skolkortsintäkter | 775 |
| Övriga intäkter (viten) | 1 480 |
| Totalt | 8 680 |

| Lokaltrafik | |
|------------------------------|--------------|
| Prognosförändring från april | Belopp (Tkr) |
| Trafikkostnader | 1 350 |
| Biljettintäkter | -1 300 |
| Skolkortsintäkter | 150 |
| Övriga intäkter (viten) | 300 |
| Totalt | 500 |

| Gemensamt | |
|------------------------------|--------------|
| Prognosförändring från april | Belopp (Tkr) |
| Ränteintäkter | 1 800 |
| Avskrivningar | 3 700 |
| Personalkostnader | 1 000 |
| Övrigt | 100 |
| Totalt | 6 600 |

UTTRÄST

Verksamhetsplan **2025**

Version 1 – för att fastställa målen inför Verksamhetsplan 2025

Målen beslutades av styrelsen 2024-09-27 § xx



Innehåll

| | | |
|-----|--|---|
| 1 | Förord | 2 |
| 2 | Kopplingen till det regionala trafikförsörjningsprogrammet | 2 |
| 2.1 | Förändrade mål 2025 | 2 |
| 2.2 | Övriga mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet | 3 |
| 2.3 | Nytt ägardirektiv under 2024 | 4 |
| 3 | Våra mål 2025 | 4 |
| 3.1 | Nöjda kunder | 4 |
| 3.2 | Samåkningsgrad i den särskilda kollektiv-trafiken | 5 |
| 3.3 | Resandeutveckling (och intäkter) i den allmänna kollektivtrafiken..... | 5 |
| 3.4 | Nöjd medarbetar-index..... | 6 |
| 3.5 | Utvecklingsmål..... | 6 |
| 4 | Aktiviteter 2025..... | 6 |
| 5 | Långsiktig strategi | 7 |
| 5.1 | Hantering av samhällskris | 7 |
| 5.2 | Byte av trafikdatabas med tillhörande system..... | 7 |
| 5.3 | Skellefteå kommun – trafik i egen regi | 7 |
| 6 | Uppföljning | 7 |
| 7 | Uppföljning verksamhetsplan 2024 | 7 |

Bilaga: Beslutad budget 2025

1 Förord

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 upphandlad kollektivtrafik 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 xx %. Vi kommer även fortsättningsvis följa upp våra miljö-siffror 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.

I trafikförsörjningsprogrammet finns också följande mål:



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

Minst XX % av invånarna i Västerbotten ska 2035 kunna nå närmaste pendlingsnav inom 120 minuter med ett utbud om minst 3 resmöjligheter per vardag. Delmål för 2031 är XX % 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 resenärer 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 60 % och vid alla uppföljningar alltid ligga högre än rikssnittet.



Ultra: Att för 2025 uppnå ett NKI på 77 % och vid alla uppföljningar alltid ligga högre än rikssnittet.

Kundnöjdheten mäts via den riksgemensamma kollektivtrafikbarometern.

Särskild kollektivtrafik

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

Kundnöjdheten hos serviceresorna mäts med Anbarometer, barometern för särskild kollektivtrafik.

3.2 Samåkningsgrad i den särskilda kollektivtrafiken

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 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 + 2,4 %.

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 8,63 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 utreda möjligheten att genomföra ett pilotprojekt inom anropsstyrd trafik (typ paxa).



Vi ska under 2025 införa tap-and-go i Ultra (dvs att resenär bara behöver "blippa" sitt betalkort eller betalkort i mobilen ombord på Ultras bussar, för att köpa en enkelbiljett).

4 Aktiviteter 2025

5 Långsiktig strategi

5.1 Hantering av samhällskris

5.2 Byte av trafikdatabas med tillhörande system

5.3 Skellefteå kommun – trafik i egen regi

6 Uppföljning

7 Uppföljning verksamhetsplan 2024

Bilaga: Beslutad budget 2025

Utredning differentierade taxa

inför 1 jan 2025

Länstrafiken i Västerbotten AB

Rapporten utgår från resande helåret 2023



Sammanfattning och analys

Denna utredning har gjorts för att utreda om det skulle vara möjligt att inför 2025 års taxejustering införa differentierad taxa även i regiontrafiken i Västerbotten. Differentierad taxa innebär att resenärer som väljer att köpa biljett innan ombordstigning får ett lägre biljettpris och detta har tillämpats i Ultra i ett 10-tal år.

Utredningen i bilagan visar att en differentiering av taxan, med bibehållna intäkter, innebär att taxejusteringen för försäljning ombord skulle behöva bli så pass hög att den inte känns genomförbar. Om man i stället väljer att höja ombordpriset med en lägre procentsats, blir skillnaden i pris så liten att vår bedömning är att den inte skulle medföra någon förändring i resenärernas beteende. Förslaget är därför att i nuläget inte införa differentiering av taxan, men fortsätta arbeta med frågan, så att vi kan ta hänsyn till en sådan taxeförändring i arbetet med budget 2026, samt föreslå region Västerbotten en förändring av taxenivåerna inför kalenderåret 2026.

Uppdrag

Uppdraget var att utreda hur en modell skulle kunna se ut, med differentierad taxa mellan ombordpriser och förköpspriser i syfte att få fler resenärer att köpa sina biljetter i förväg, men samtidigt hålla intäktsbudgeten för 2025. I utredningen har vi i nuläget valt att fokusera beräkningarna till enkelbiljettsförsäljningen ombord, vilket är majoriteten av köpen som sker ombord på buss.

Intäktsbudget 2025 – totalt alla biljettslag

| | Budget 2025 | |
|--------------------|--------------------|--------------------|
| | Konto 3010 | |
| Bjurholm | - | 35 000 |
| Dorotea | - | 52 200 |
| Lycksele | - | 124 600 |
| Malå | - | 65 300 |
| Nordmaling | - | 629 700 |
| Norsjö | - | 169 700 |
| Robertsfors | - | 410 000 |
| Skellefteå | - | 18 463 000 |
| Sorsele | - | 366 200 |
| Storuman | - | 36 500 |
| Umeå | - | 24 145 000 |
| Vilhelmina | - | 287 500 |
| Vindeln | - | 118 700 |
| VLL | - | 73 375 000 |
| Vännäs | - | 48 000 |
| | | |
| | - | 118 326 400 |

OBS! I Länstrafikens ekonomisystem benämns Region Västerbotten som VLL.

Bilden ovan visar netto alla biljettintäkter (exkl skolkort) som förväntas bokföras på respektive finansiär under 2025 på konto 3010.

Enkelbiljetter köpta med kreditkort ombord på buss 2023

För att utreda hur stor andel enkelbiljetter köpta med kreditkort i bussen utgör av budget 2025, så har vi tittat på denna andel av helåret 2023.

Antagande har gjorts att enkelbiljetter norrlandsresan tillfaller vårt län till hälften eftersom vi ger bort delar av dessa intäkter i norrlandsfördelningen.

Andelen enkelbiljetter köpta i buss med kreditkort 2023 utgör **30 %** av alla bokförda intäkter 2023. Övrig försäljning vilket inkluderar förköp i samtliga kanaler, samt ombordförsäljning av period- och rabattkort uppgår till ca 70 %.

| | Budget 2025 |
|-------------|---------------|
| | Konto 3010 |
| Bjurholm | - 35 000 |
| Dorotea | - 52 200 |
| Lycksele | - 124 600 |
| Malå | - 65 300 |
| Nordmaling | - 629 700 |
| Norsjö | - 169 700 |
| Robertsfors | - 410 000 |
| Skellefteå | - 18 463 000 |
| Sorsele | - 366 200 |
| Storuman | - 36 500 |
| Umeå | - 24 145 000 |
| Vilhelmina | - 287 500 |
| Vindeln | - 118 700 |
| VLL | - 73 375 000 |
| Vännäs | - 48 000 |
| | |
| | - 118 326 400 |

Enkelbiljetters andel

köpta i buss

| | | |
|-----|---|------------|
| 30% | - | 35 497 920 |
|-----|---|------------|

Övrig försäljning

| | | |
|-----|---|------------|
| 70% | - | 82 828 480 |
|-----|---|------------|

Innan

taxehöjning

| | | |
|------|---|------------|
| 3,5% | - | 34 297 507 |
|------|---|------------|

Innan

taxehöjning

| | | |
|------|---|------------|
| 3,5% | - | 80 027 517 |
|------|---|------------|

Bilden här ovan visar att 30 % av intäktsbudgeten på 118 326 400 kr för 2025 antas vara **35 497 920 kr**. Räknar man bort den beräknade taxehöjningen på 3,5 % på alla biljetter för 2025, så får man ett **utgångsläge för intäkterna på 34 297 507,25 kr innan 2025 års taxehöjning** för enkelbiljetter köpta med kreditkort.

Förköpens andel på 70 % av budgeten, ger ett utgångsläge på taxehöjningar inför 2025 på 80 027 517 kr.

| | Andel ombordsköp | Innan 2025 | Andel av sin egen budget 2025 |
|--------------------|------------------|----------------------|-------------------------------|
| Bjurholm | 0,03% | 10 314,52 | 30,5% |
| Dorotea | 0,06% | 19 563,85 | 38,8% |
| Lycksele | 0,05% | 16 213,64 | 13,5% |
| Malå | 0,03% | 11 467,67 | 18,2% |
| Nordmaling | 0,79% | 270 518,62 | 44,5% |
| Norsjö | 0,09% | 31 708,14 | 19,3% |
| Robertsfors | 0,49% | 168 631,92 | 42,6% |
| Skellefteå | 9,68% | 3 321 567,44 | 18,6% |
| Sorsele | 0,52% | 178 162,53 | 50,4% |
| Storuman | 0,07% | 24 190,94 | 68,6% |
| Umeå | 7,99% | 2 739 831,79 | 11,7% |
| Vilhelmina | 0,41% | 141 912,37 | 51,1% |
| Vindeln | 0,06% | 21 803,45 | 19,0% |
| VLL | 79,70% | 27 336 525,46 | 38,6% |
| Vännäs | 0,01% | 5 094,91 | 11,0% |
| | 100,00% | 34 297 507,25 | 30,0% |

I bilden ovan ser man hur stor andel respektive finansiär har av alla ombordköp (enkelbiljetter köpta med kreditkort i buss).

Till höger i tabellen ser man även hur stor andel ombordköpen utgör av respektive finansiärs egen intäktsbudget.

Eventuellt höja taxan olika mellan enkelbiljett köpta på buss och övrig försäljning.

| Enkelbiljetters andel köpta i buss | Övrig försäljning | Budget 2025 |
|------------------------------------|---------------------|------------------|
| 30% - 35 497 920,00 | 70% - 82 828 480,00 | - 118 326 400,00 |
| - 34 297 507,25 | - 80 027 516,91 | - 114 325 024,15 |
| - 1 200 412,75 | - 2 800 963,09 | - 4 001 375,85 |
| | | Totalt |

- Kan taxan höjas olika och ändå klara budgeten på 118 326 400 kr?
- Ungefär 4 000 000 kr extra pga prishöjningar behövs under 2025

| | Ombordsköp i buss | Vilken % krävs på förköp | Förköp | Bibehållen budget | Skillnad i %-enheter |
|------|-------------------|--------------------------|-----------------|-------------------|----------------------|
| 4,0% | - 35 669 407,54 | 3,29% | - 82 656 992,46 | - 118 326 400,00 | 0,7% |
| 4,5% | - 35 840 895,07 | 3,07% | - 82 485 504,93 | - 118 326 400,00 | 1,4% |
| 5,0% | - 36 012 382,61 | 2,86% | - 82 314 017,39 | - 118 326 400,00 | 2,1% |
| 5,5% | - 36 183 870,14 | 2,64% | - 82 142 529,86 | - 118 326 400,00 | 2,9% |
| 6,0% | - 36 355 357,68 | 2,43% | - 81 971 042,32 | - 118 326 400,00 | 3,6% |
| 6,5% | - 36 526 845,22 | 2,21% | - 81 799 554,78 | - 118 326 400,00 | 4,3% |
| 7,0% | - 36 698 332,75 | 2,00% | - 81 628 067,25 | - 118 326 400,00 | 5,0% |

Bilden ovan visar hur budgeten på 118 326 400 kr teoretiskt skulle kunna klaras om vi har likadant resande 2025 som 2023 och taxan skulle höjas mer på ombord än på förköp.

Det uppstår större risker med att kunna få ihop satt budget för hela 2025 ju större skillnad mellan förköp och ombord som de nya priserna innebär. Om fler ändrar köpbeteende till förköp kommer vi få svårt att få ihop budgeten eftersom vi då får en större andel än beräknat som har ett lägre pris.

➔ Riskerna att inte hålla budgeten ökar ju större spann som antas mellan de olika köpsätten.

| | | Skillnad %-enhet | |
|------|------|---------------------|---------------|
| 4,0% | 3,3% | 0,7% | - 244 982,2 |
| 4,5% | 3,1% | 1,4% | - 489 964,4 |
| 5,0% | 2,9% | 2,1% | - 734 946,6 |
| 5,5% | 2,6% | 2,9% | - 979 928,8 |
| 6,0% | 2,4% | 3,6% | - 1 224 911,0 |
| 6,5% | 2,2% | 4,3% | - 1 469 893,2 |
| 7,0% | 2,0% | 5,0% | - 1 714 875,4 |

| | Enkelbiljetter på buss | Risker för varje finansiär om beteendet ändras helt | | | | | | | |
|-------------|---|---|--------------|--------------|--------------|----------------|----------------|----------------|--|
| | Påverkbar andel av budget innan 2025 | 0,7% | 1,4% | 2,1% | 2,9% | 3,6% | 4,3% | 5,0% | |
| Björholm | - 10 314,52 | - 73,68 | - 147,35 | - 221,03 | - 294,70 | - 368,38 | - 442,05 | - 515,73 | |
| Dorotea | - 19 563,85 | - 139,74 | - 279,48 | - 419,23 | - 558,97 | - 698,71 | - 838,45 | - 978,19 | |
| Lycksele | - 16 213,64 | - 115,81 | - 231,62 | - 347,44 | - 463,25 | - 579,06 | - 694,87 | - 810,68 | |
| Malå | - 11 467,67 | - 81,91 | - 163,82 | - 245,74 | - 327,65 | - 409,56 | - 491,47 | - 573,38 | |
| Nordmaling | - 270 518,62 | - 1 932,28 | - 3 864,55 | - 5 796,83 | - 7 729,10 | - 9 661,38 | - 11 593,66 | - 13 525,93 | |
| Norsjö | - 31 708,14 | - 226,49 | - 452,97 | - 679,46 | - 905,95 | - 1 132,43 | - 1 358,92 | - 1 585,41 | |
| Robertsfors | - 168 631,92 | - 1 204,51 | - 2 409,03 | - 3 613,54 | - 4 818,05 | - 6 022,57 | - 7 227,08 | - 8 431,60 | |
| Skellefteå | - 3 321 567,44 | - 23 725,48 | - 47 450,96 | - 71 176,45 | - 94 901,93 | - 118 627,41 | - 142 352,89 | - 166 078,37 | |
| Sorsele | - 178 162,53 | - 1 272,59 | - 2 545,18 | - 3 817,77 | - 5 090,36 | - 6 362,95 | - 7 635,54 | - 8 908,13 | |
| Storuman | - 24 190,94 | - 172,79 | - 345,58 | - 518,38 | - 691,17 | - 863,96 | - 1 036,75 | - 1 209,55 | |
| Umeå | - 2 739 831,79 | - 19 570,23 | - 39 140,45 | - 58 710,68 | - 78 280,91 | - 97 851,14 | - 117 421,36 | - 136 991,59 | |
| Vilhelmina | - 141 912,37 | - 1 013,66 | - 2 027,32 | - 3 040,98 | - 4 054,64 | - 5 068,30 | - 6 081,96 | - 7 095,62 | |
| Vindeln | - 21 803,45 | - 155,74 | - 311,48 | - 467,22 | - 622,96 | - 778,69 | - 934,43 | - 1 090,17 | |
| VLL | - 27 336 525,46 | - 195 260,90 | - 390 521,79 | - 585 782,69 | - 781 043,58 | - 976 304,48 | - 1 171 565,38 | - 1 366 826,27 | |
| Vännäs | - 5 094,91 | - 36,39 | - 72,78 | - 109,18 | - 145,57 | - 181,96 | - 218,35 | - 254,75 | |
| | - 34 297 507,25 | - 244 982,19 | - 489 964,39 | - 734 946,58 | - 979 928,78 | - 1 224 910,97 | - 1 469 893,17 | - 1 714 875,36 | |

Grönmarkerat med skillnad på 2,9 % -enheter är ett troligt scenario, då en viss skillnad på ca 3 % -enheter bör eftersträvas för att kunna ge någon effekt på köpbeteendet.

Intäktstapp i förhållande till procentuell andel som förväntas ändra beteende från ombordköp till förköp

| | 100% | 80% | 60% | 40% | 20% |
|-------------|---------------------|-----------|-----------|---------|---------|
| 0,7% | 244 982,19 | 195 986 | 146 989 | 97 993 | 48 996 |
| 1,4% | 489 964,39 | 391 972 | 293 979 | 195 986 | 97 993 |
| 2,1% | 734 946,58 | 587 957 | 440 968 | 293 979 | 146 989 |
| 2,9% | 979 928,78 | 783 943 | 587 957 | 391 972 | 195 986 |
| 3,6% | 1 224 910,97 | 979 929 | 734 947 | 489 964 | 244 982 |
| 4,3% | 1 469 893,17 | 1 175 915 | 881 936 | 587 957 | 293 979 |
| 5,0% | 1 714 875,36 | 1 371 900 | 1 028 925 | 685 950 | 342 975 |

I bilden ovan kan man se hur stor andel av intäkterna som skulle påverkas om en viss % av våra resenärer ändrar beteende.

Exempelvis om 20 % av de som köper ombord idag skulle välja att köpa i förväg skulle med en prisskillnad på **2,9 %-enheter** ge 195 985 kr mindre i intäkter. Skulle dock 100 % av alla ombordköp idag ändra beteende till förköp skulle det ge 979 928 kr mindre. Det är dock troligare att ca 40-60 % skulle ändra beteende, vilket skulle ge oss 391 971 till 587 957 kr mindre i intäkter.

Om inget ombordspris på barnkategorin.

Av ombordsköpen på **34 297 507 kr** inför 2025 års taxa utgör barnen i snitt **17,8 %**, vilket ger **6 104 956 kr**, som i kommande exempel kommer att flyttas till taxeberäkningar för Övrig försäljning. Ombordsköpen minskar då till 28 192 551 kr.

Förköpen inför 2025 ökar då från 80 027 517 kr till **86 132 473 kr**.

| Enkelbiljetters andel köpta i buss | | Övrig försäljning | | | |
|------------------------------------|------------|----------------------|------------|------------|---|
| 30% | 35 497 920 | 70% | 82 828 480 | - | 118 326 400 Budget 2025 |
| | - | | - | | |
| | 34 297 507 | 6 104 956 | 28 192 551 | 80 027 517 | 86 132 473 - 114 325 024 Inför budget 2025 |
| | - | | | | |
| | 1 200 413 | Barnens andel 17,8 % | | 2 800 963 | 4 001 376 Totalt mer intäkter utifrån taxehöjningar |

Det behövs fortfarande ca 4 miljoner kronor mer under 2025 för att klara budgeten.

| | Enkelbiljetter i buss | Vilken % krävs på förköp | Förköp | Bibehållen budget | Skillnad i % -enheter |
|-------------|-----------------------|--------------------------|------------|-------------------|-----------------------|
| 4,0% | 29 320 253 | 3,34% | 89 006 147 | 118 326 400 | 0,7% |
| 4,5% | 29 461 216 | 3,17% | 88 865 184 | 118 326 400 | 1,3% |
| 5,0% | 29 602 179 | 3,01% | 88 724 221 | 118 326 400 | 2,0% |
| 5,5% | 29 743 141 | 2,85% | 88 583 259 | 118 326 400 | 2,7% |
| 6,0% | 29 884 104 | 2,68% | 88 442 296 | 118 326 400 | 3,3% |
| 6,5% | 30 025 067 | 2,52% | 88 301 333 | 118 326 400 | 4,0% |
| 7,0% | 30 166 030 | 2,35% | 88 160 370 | 118 326 400 | 4,6% |

I exemplet ovan där barnkategorin flyttats till Övrig försäljning, så ser man att det krävs en något högre taxehöjning på förköpen för att kunna hålla budgeten.

| Linjeägare | Andel kategori som köper enkelbiljetter kreditkort på bussen | | | | Prishöjningar utan barn som kan missas |
|-------------------|--|------------|------------|------------|--|
| | Barn % | Senior % | Ungdom % | Vuxen % | |
| BJURHOLM | 22% | 37% | 3% | 38% | - 64,49 |
| DOROTEA | 11% | 42% | 9% | 38% | - 63,41 |
| LYCKSELE | 53% | 21% | 1% | 25% | - 245,93 |
| MALÅ | 12% | 7% | 8% | 72% | - 39,22 |
| NORDMALING | 20% | 8% | 13% | 59% | - 1 576,32 |
| NORSJÖ | 9% | 13% | 23% | 54% | - 83,87 |
| ROBERTSFORS | 16% | 14% | 8% | 62% | - 765,13 |
| SKELLEFTEÅ | 27% | 8% | 13% | 52% | - 25 371,18 |
| SORSELE | 12% | 21% | 4% | 63% | - 626,82 |
| STORUMAN | 10% | 15% | 16% | 60% | - 65,78 |
| UMEÅ | 21% | 7% | 8% | 63% | - 16 631,10 |
| VILHELMINA | 9% | 29% | 6% | 57% | - 363,40 |
| VINDELN | 3% | 21% | 7% | 68% | - 19,99 |
| VLL | 16% | 15% | 12% | 56% | - 128 634,68 |
| VÄNNÄS | 14% | 17% | 22% | 47% | - 20,63 |
| Totalsumma | 18% | 14% | 11% | 57% | - 174 571,94 |

Bilden ovan visar vilken andel resp kategori hos oss som köper enkelbiljetter kreditkort på bussen. Snittet är 17,8 %, men de olika finansiärerna har väldigt olika andel från 3 % (VindelIn) upp till 53 % (Lycksele).

Från tidigare exempel ovan vid en skillnad på 2,9 % mellan förköp och ombord, som ger ett totalt pristapp på 979 928 kr, så skulle barnens andel av detta vara enligt tabellen ovan där Region Västerbotten landar på 128 634 kr, följt av Skellefteå på 25 371 kr och Umeå på 16 631 kr.

Exempel på ny prislista vid en höjning på 7 % vid försäljning ombord

En generell prishöjning på alla sträckor o kategorier utom barn

| Km-avstånd | Enkelbiljett | | | Km-avstånd | Enkelbiljett | | | Priskillnader | | |
|------------|--------------|---------------|-----|------------|--------------|---------------|-----|---------------|---------------|---|
| | Vuxen | Ungdom / Barn | | | Vuxen | Ungdom / Barn | | vuxen | ungdom/s barn | |
| 0 - 7 | 32 | 25 | 19 | 0 - 7 | 34 | 27 | 19 | 2 | 2 | - |
| 8-15 | 43 | 33 | 22 | 8-15 | 46 | 35 | 22 | 3 | 2 | - |
| 16 - 22 | 54 | 41 | 27 | 16 - 22 | 58 | 44 | 27 | 4 | 3 | - |
| 23 - 30 | 69 | 51 | 34 | 23 - 30 | 74 | 55 | 34 | 5 | 4 | - |
| 31 - 37 | 81 | 61 | 40 | 31 - 37 | 87 | 65 | 40 | 6 | 4 | - |
| 38 - 45 | 91 | 68 | 45 | 38 - 45 | 97 | 73 | 45 | 6 | 5 | - |
| 46 - 52 | 99 | 75 | 50 | 46 - 52 | 106 | 80 | 50 | 7 | 5 | - |
| 53 - 60 | 111 | 83 | 55 | 53 - 60 | 119 | 89 | 55 | 8 | 6 | - |
| 61 - 67 | 125 | 94 | 62 | 61 - 67 | 134 | 101 | 62 | 9 | 7 | - |
| 68 - 75 | 139 | 104 | 66 | 68 - 75 | 149 | 111 | 66 | 10 | 7 | - |
| 76 - 82 | 150 | 112 | 72 | 76 - 82 | 161 | 120 | 72 | 11 | 8 | - |
| 83 - 90 | 160 | 120 | 76 | 83 - 90 | 171 | 128 | 76 | 11 | 8 | - |
| 91 - 97 | 171 | 128 | 82 | 91 - 97 | 183 | 137 | 82 | 12 | 9 | - |
| 98 - 105 | 183 | 137 | 87 | 98 - 105 | 196 | 147 | 87 | 13 | 10 | - |
| 106 - 112 | 195 | 146 | 93 | 106 - 112 | 209 | 156 | 93 | 14 | 10 | - |
| 113 - 120 | 208 | 156 | 99 | 113 - 120 | 223 | 167 | 99 | 15 | 11 | - |
| 121 - 127 | 220 | 165 | 105 | 121 - 127 | 235 | 177 | 105 | 15 | 12 | - |
| 128 - 135 | 233 | 175 | 111 | 128 - 135 | 249 | 187 | 111 | 16 | 12 | - |
| 136 - 142 | 243 | 182 | 116 | 136 - 142 | 260 | 195 | 116 | 17 | 13 | - |
| 143 - 150 | 251 | 188 | 123 | 143 - 150 | 269 | 201 | 123 | 18 | 13 | - |
| 151 - 157 | 254 | 190 | 127 | 151 - 157 | 272 | 203 | 127 | 18 | 13 | - |
| 158 - 165 | 261 | 196 | 130 | 158 - 165 | 279 | 210 | 130 | 18 | 14 | - |
| 166 - 172 | 270 | 203 | 135 | 166 - 172 | 289 | 217 | 135 | 19 | 14 | - |
| 173 - 180 | 279 | 209 | 139 | 173 - 180 | 299 | 224 | 139 | 20 | 15 | - |
| 181 - 187 | 291 | 218 | 145 | 181 - 187 | 311 | 233 | 145 | 20 | 15 | - |
| 188 - 195 | 304 | 228 | 152 | 188 - 195 | 325 | 244 | 152 | 21 | 16 | - |
| 196 - 202 | 314 | 235 | 157 | 196 - 202 | 336 | 251 | 157 | 22 | 16 | - |
| 203 - 210 | 326 | 244 | 163 | 203 - 210 | 349 | 261 | 163 | 23 | 17 | - |
| 211 - 230 | 338 | 253 | 169 | 211 - 230 | 362 | 271 | 169 | 24 | 18 | - |
| 231 - | 350 | 262 | 175 | 231 - | 375 | 280 | 175 | 25 | 18 | - |

Bilden ovan visar hur ombordspriset skulle bli om taxan där höjs med 7 % på alla sträckor och kategorier förutom barn.

Olika scenarios kring andel resenärer som kan tänka sig att byta från ombord till förköpspris, där barn hör till Övrig försäljning.

| | | Intäktsbortfall om byta till förköp | | | | | | |
|--------|--------|-------------------------------------|-------------|-------------|-----------|-----------|-----------|--|
| Ombord | Förköp | Skillnad i % | 100% | 80% | 60% | 40% | 20% | |
| 4,0% | 3,34% | 0,66% | - 187 102 | - 149 682 | - 112 261 | - 74 841 | - 37 420 | |
| 4,5% | 3,17% | 1,33% | - 374 204 | - 299 363 | - 224 523 | - 149 682 | - 74 841 | |
| 5,0% | 3,01% | 1,99% | - 561 306 | - 449 045 | - 336 784 | - 224 523 | - 112 261 | |
| 5,5% | 2,85% | 2,65% | - 748 409 | - 598 727 | - 449 045 | - 299 363 | - 149 682 | |
| 6,0% | 2,68% | 3,32% | - 935 511 | - 748 409 | - 561 306 | - 374 204 | - 187 102 | |
| 6,5% | 2,52% | 3,98% | - 1 122 613 | - 898 090 | - 673 568 | - 449 045 | - 224 523 | |
| 7,0% | 2,35% | 4,65% | - 1 309 715 | - 1 047 772 | - 785 829 | - 523 886 | - 261 943 | |

Beräkning taxehöjning som krävs för att behålla budget 2025 givet olika scenarios där resenärer ändrar beteende från ombord till förköp (där barn hör till Övrig försäljning)

| | | Taxa som krävs på förköpen givet andel resenärer som byter till förköp | | | | | |
|-------------|-------------|--|-------|-------|-------|-------|-------|
| Taxehöjning | Ombordspris | 100% | 80% | 60% | 40% | 20% | 0% |
| 4,0% | 4,0% | 3,50% | 3,47% | 3,45% | 3,41% | 3,38% | 3,34% |
| 5,0% | 5,0% | 3,50% | 3,42% | 3,34% | 3,24% | 3,13% | 3,01% |
| 6,0% | 6,0% | 3,50% | 3,37% | 3,23% | 3,07% | 2,89% | 2,68% |
| 7,0% | 7,0% | 3,50% | 3,32% | 3,12% | 2,89% | 2,64% | 2,35% |

På bilden ovan ser man vilken procents taxehöjning förköpta biljetter behöver få, givet en viss taxehöjning på ombordsköpen och beroende på hur stor andel som byter från att köpa ombord till förköp.

Om taxan höjs 5 % på ombordköpen, så behöver förköpstaxan höjas 3,01 % för att klara budget 2025 på 118 326 400 kr.

Skulle 100 % av alla ombordköpsresenärer då byta till förköp krävs 3,5 % taxehöjning på förköpen för att få budgeten att gå ihop. Skulle 60 % byta till förköp krävs då att förköpens taxa höjs med 3,34 %.

Tar man exemplet med att ombordköpen höjs med 7 % och tittar på om 60 % då byter till förköp, så krävs att förköpens taxa höjs med 3,12 %. Med ett statistiskt köpmönster, dvs 0 % av resenärerna förändrar sitt köpbeteende krävs endast en höjning av taxan ombord med 2,35 %.

Desto större andel av resenärerna som byter till att köpa förköp, desto större höjning på förköpens taxa krävs för att budgeten ska hålla.

IT-policy

Länstrafiken i Västerbotten AB

Fastställd av styrelsen 2024-09-27 § 136



Inledning

En väl fungerande IT-miljö är väsentlig för att Länstrafiken i Västerbottens verksamhet skall fungera. I detta dokument presenteras vilka regler och riktlinjer den anställda skall förhålla sig till vid nyttjande av denna IT-miljö, så att Länstrafikens säkerhet och anseende inte äventyras. Denna policy gäller alla anställda och, i den utsträckning det är tillämpligt, samtliga övriga användare av Länstrafikens IT-resurser, som till exempel externa konsulter.

Den grundläggande princip på vilken dessa regler och riktlinjer vilar, är att Länstrafikens IT-resurser ägs av företaget och utgör ett arbetsredskap som skall användas för Länstrafikens verksamhet. Länstrafiken ska inte lida skada eller onödiga kostnader genom olämplig användning av dessa arbetsredskap.

Bakgrund

En IT-policy är viktig som styrdokument för att skydda Länstrafiken och dess IT-resurser från användning som kan äventyra företagets säkerhet och anseende.

Den anställda kan medvetet eller omedvetet nyttja Länstrafikens IT-resurser på ett sätt som kan få stora konsekvenser för företaget.

Definitioner

Med IT-resurser menas;

- Utrustning som Länstrafiken står som ägare till. Datorer, mobiltelefoner, surfplattor osv. Det vill säga enheter som används för att komma åt data och information eller arbeta med.
- Länstrafikens nätverksresurser, både utrustning som hanterar nätverkskommunikationen och nätverken i sig.
- All form av kringutrustning exempelvis skrivare och konferensutrustning.
- Licenser, inloggningar och program eller tjänster som Länstrafiken äger.
- Med IT avses i detta dokument enheten inom avdelningen Trafik och IT som har ansvar för IT-frågor.

Länstrafikens IT-resurser

Länstrafikens IT-resurser är till för att användas i tjänsten.

Det är förbjudet att använda Länstrafikens IT-resurser till verksamhet som strider mot svensk lag eller Länstrafikens policy.

Vidare får Länstrafikens IT-resurser inte användas till aktiviteter som:

- nyttjande av pornografiskt innehåll.
- kan betraktas som politisk, ideologisk eller religiös propaganda.
- strider mot dataskyddsförordningen (GDPR) avseende behandling av personuppgifter.
- kan uppfattas som kränkande och stötande.
- syftar till att marknadsföra produkter eller tjänster utan anknytning till Länstrafiken.
- på något annat sätt kan störa företagets IT-verksamhet.

Det är också viktigt att nyttjande av Länstrafikens IT-resurser görs på sådant sätt att Länstrafikens namn, anseende och goda rykte bibehålls.

Utrustning som Länstrafiken tillhandahåller den anställde skall underhållas på ett sådant sätt att den kan överlämnas till annan anställd. Detta betyder att personifiering av utrustningen, så som klistermärken och liknande ej får förekomma. IT kommer att märka bärbara datorer med företagets namn och kontaktuppgifter till IT-avdelningen för att underlätta om utrustning tappas bort eller på annat sätt förloras.

IT kan kräva att den anställde byter ut utrustning, ex. mobiltelefon för att stödja hanteringen av IT-resurser eller som en effekt av ändrade säkerhetsaspekter.

Vid utbyte av utrustning, oavsett anledning, eller när utrustning inte längre behövs, ska gammal utrustning utan dröjsmål lämnas tillbaka till IT. All utrustning ska också vid anmodan kunna visas upp för IT.

Vid anställningens upphörande skall all utrustning Länstrafiken tillhandahållit återlämnas, senast på anställningens sista dag. Förutom ren hårdvara såsom datorer, mobiltelefoner och så vidare, innefattar detta även alla former av tillbehör, kablar, väskor och larmtaggar.

Behörighet och inlogningar

Personknutna behörigheter till Länstrafikens IT-resurser får inte överlåtas eller på annat sätt göras tillgänglig för annan anställd eller extern part. Det är inte tillåtet att nyttja någon annans personliga behörighet eller utnyttja felaktiga konfigurationer, programfel eller på annat sätt manipulera Länstrafikens IT-resurser.

IT-avdelningen sätter krav på säkerhet för tillgång till system med ambitionen att hålla en så hög säkerhet som möjligt. Ifall användaren har tillgång till ett system där man kan sätta lösenord fritt utan restriktioner är det användarens ansvar att hålla lösenordet på vad som anses vara en så säker nivå som möjligt där Multifaktorsautentisering är önskvärt. Lösenordet ska vara komplext (minst tre teckentyper) och bestå av minst 12 tecken. Den anställde ska kontakta IT, vid behov av hjälp kring lösenord.

Lösenord som används för tillgång till företags IT-resurser ska vara unika till resursen det gäller och ska inte återanvändas. Det är särskilt viktigt att man inte blandar ihop lösenord som används i tjänsten med privata lösenord. Lösenord ska inte sparas i webbläsaren eller privata lösenordshanterare. Vid behov tillhandahåller IT en lösenordshanterare.

När en arbetsplats lämnas, av någon anledning, ska datorn/surfplatta/mobiltelefon låsas manuellt.

E-post och elektroniska kommunikationsmedel

E-postkonton och andra kommunikationskanaler Länstrafiken nyttjar, ex. Microsoft Teams, är avsedda att användas för intern och extern kommunikation inom verksamhetens ramar. All kommunikation som avser verksamheten skall ske genom Länstrafikens konton, där det klart skall framgå för mottagaren att meddelandet kommer från Länstrafiken och avser dess verksamhet.

Kommunikationsverktygen ska användas med Länstrafikens GDPR-policy i åtanke för att undvika att hantera personuppgifter. Kommunikationsverktygen får inte användas för politiska, kommersiella eller andra syften som strider mot Länstrafikens verksamhet. Användning av Länstrafikens kommunikationsverktyg för privat bruk ska ej förekomma.

Alla data (mejl, filer, chattar osv.) är Länstrafikens egendom.

Lagring

Användare är ansvariga för att lagra sina dokument och filer i därför avsedda och godkända lagringsytor. Under inga omständigheter får viktig informationen lagras endast lokalt. Detta är viktigt för att kunna ge sökbarhet samt garantera backup av data.

Bärbara lagringsenheter ska ej användas för att lagra Länstrafikens data.

Delning av filer och dokument ska ske i linje med Länstrafikens tilldelade behörigheter. Användare ansvarar för att delning av dokument och filer endast sker till personer med likvärdig eller högre behörigheter än en själv eller enligt de behov och funktion som finns i arbetsrollen.

Anställd ska vara restriktiv med extern delning. Det är viktigt att överväga vad och till vem som dokument och filer delas, samt att inte dela mer än nödvändigt.

Användning av AI-tjänster

Används andra AI-tjänster än dom Länstrafiken tillhandhåller ska ingen uppladdning av data ske annat än manuellt inmatade data. Ingen data ska innehålla uppgifter som kan röja information om Länstrafiken som inte redan är öppet känt. Säkerhetsmässigt är uppladdning av data till AI-tjänster att betrakta som att den har laddats upp till en okänd extern källa.

Uppdaterings- och patchhantering

Patchning av programvaror och system sköts automatiskt av IT. IT kan vid behov kontakta en anställd för att manuell hantering av en uppdatering måste göras och den anställde ska då utan dröjsmål tillgängliggöra enheten till IT.

Mobiltelefoner hanteras idag inte av IT och det är därför användarens ansvar att hålla sina installerade program och operativsystem uppdaterade, samt vid behov informera IT om enheten inte längre kan hantera säkerhetsuppdateringar på grund av ålder eller annat fel.

Säkerhet

För att skydda mot spridning av virus och mot obehörigt tillträde skyddas våra IT-resurser av säkerhetssystem, såsom antiviruskydd och brandväggar. Det är inte tillåtet att avaktivera eller på något sätt manipulera dessa skydd.

Alla anslutningar och installationer av datorer eller annan utrustning i Länstrafikens nätverk ska utan undantag godkännas av IT-avdelningen.

Användaren är ansvarig för en säker användning av sina personliga IT-resurser och att vidta alla rimliga åtgärder för att skydda IT-resurser mot virus, obehörigt tillträde eller andra attacker mot systemets säkerhet och integritet.

Användning av privata enheter för att komma åt Länstrafikens information eller program/tjänster är inte tillåtet.

Det är inte tillåtet att ladda ner och installera programvaror som ej är godkända av IT-avdelningen.

Vid arbete utanför kontoret där det finns behov av tillgång till nätverksuppkoppling av IT-utrustning, ex. tjänstedator eller tjänstetelefon, får sådan uppkoppling ej ske mot externa nätverk. Undantag finns tills vidare gällande uppkoppling i hemmet men rekommendationen är då att skapa ett

separerat hemmanätverk till Länstrafikens IT-utrustning. I första hand ska man använda mobilt bredband i tjänstedator eller dela tjänstetelefonens uppkoppling.

Incidenthantering och rapportering

Om anställd märker ett ovanligt beteende i system eller tjänster, misstänker att ett intrång har skett eller att ens personliga användare/lösenord kan vara komprometterat ska detta omedelbart anmälas till IT, enligt ordinarie supportvägar där den anställde ska säkerställa att ärendet är mottaget av IT.

Ifall man misstänker att ens personliga enhet är komprometterad ska man omedelbart koppla bort denna från nätverk genom att dra ut nätverkskabel, stänga av Wifi/Bluetooth eller helt enkelt slå av den. Enheten får sedan inte startas upp annat än på uppmaning av IT.

Egen utrustning på Länstrafikens nätverk

Det är inte tillåtet att använda andra IT-resurser än sådana tillhandahållna av Länstrafikens på Länstrafikens nätverk. Undantaget är de eventuella Wifi-nätverk som uttryckligen är definierat som ett så kallat Gästnätverk.

VPN

Om behov hos den anställde finns att jobba på Länstrafikens nätverk utanför Länstrafikens fysiska lokaler så ges möjligheten till en VPN-anslutning. VPN-tunnlar installeras endast på resurser som ägs av Länstrafiken. Lösenord till ens VPN-anslutning får inte förvaras på ett sådant sätt att det går att förknippas med dess användning och VPN-anslutning skyddas alltid av IT med multifaktors-autentisering.

Internet

Internet är avsett att användas för informationssökning och andra relevanta ändamål inom och för Länstrafikens verksamhet. Det är viktigt att användaren här är på sin vakt då många av dagens hot kommer från hemsidor samt nedladdade filer och dokument.

Medarbetare ska vidta försiktighetsåtgärder och vara restriktiv när man surfar och klickar på okända länkar samt laddar ner program. Appar till mobiltelefoner ska endast laddas ner från officiella källor (Google Play/App Store). Vid osäkerhet kontakta IT.

Privat användning av IT-resurser

Användare har fått tillgång till IT-resurser för att underlätta arbetet för Länstrafiken och resurserna får inte missbrukas. Emellertid är privat användning acceptabelt under förutsättning att

- Användningen inte stör några direkta eller indirekta åtaganden med eller för Länstrafiken.
- Användningen inte medför några kostnader för Länstrafiken.
- Användningen följer reglerna i denna policy.
- Användningen inte märks av kunder, samarbetspartners eller stör kollegor.
- Användningen går ut över kvaliteten på arbetet.

Länstrafikens utrustning får under inga omständigheter nyttjas så att man ex. ger familjemedlemmar eller andra icke-anställda tillgång till att ex. surfa på datorn eller utför andra åtgärder.

Förlust eller skada

Vid förlust eller skada på Länstrafiken IT-resurser ska detta meddelas IT.

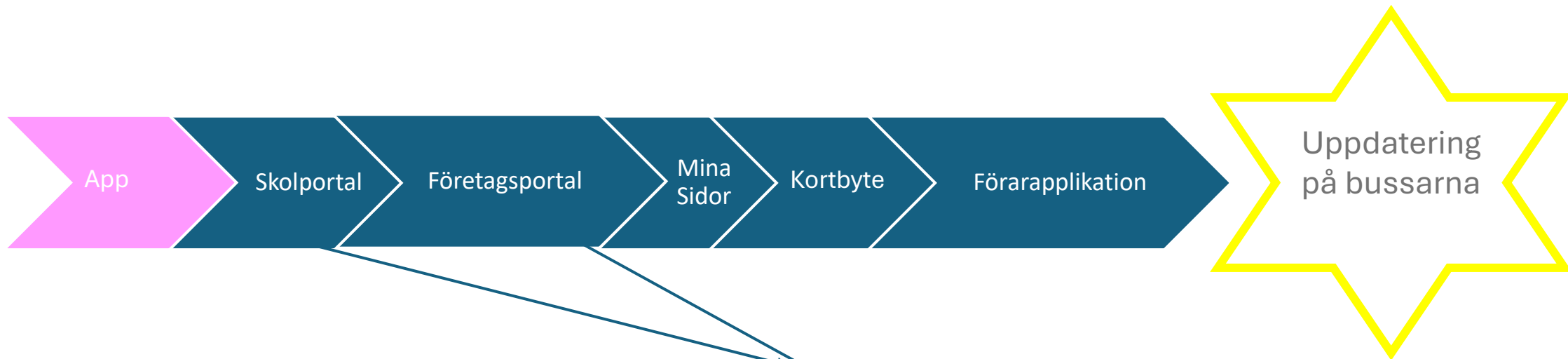
Påföljder vid överträdelse

Anställd inom Länstrafiken eller annan berörd som på något sätt bryter mot denna IT-policy kommer att ställas till svars för den överträdelse som begåtts. Överträdelsens art styr påföljden, men den kan leda till arbetsrättsliga åtgärder eller polisanmälan.

Projekt – nytt biljett och betalsystem

Elin Valfridsson Marknads och utvecklingschef

Tidslinje aktiviteter

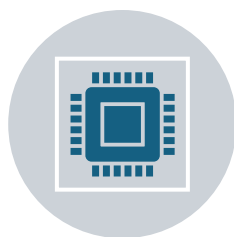


- Godkänner inte leveransen av Mina sidor
- Upptäckt brister i försäljningsapplikationen
- Undersöker hur uppdateringen ska ske till bussarna

OKTOBER

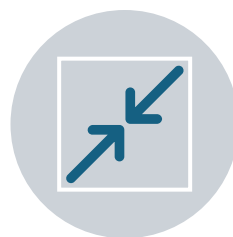
Påbörjar bytet av skolkort och avser starta upp första kunderna i företagsportalen

Var står vi nu?

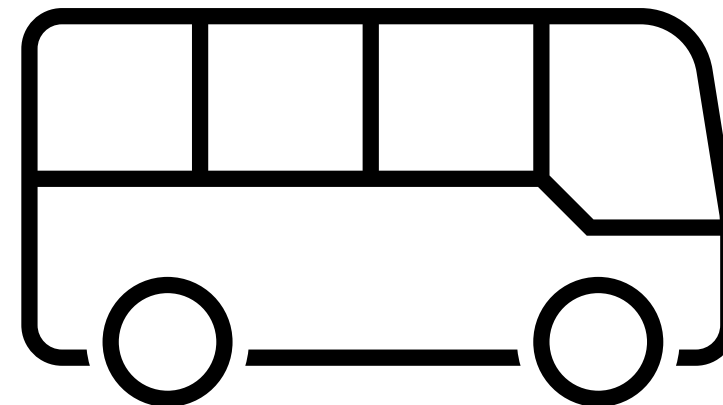


Terminalerna som tar betalt ombord på bussarna behöver bytas ut (EMV-terminaler)

1 januari 2025.



Fått förlängt januari ut med gamla/befintliga terminaler – vilket öppnar möjligheten att revidera tidplanerna.



Borttagande av försäljning ombord, annat än enkelbiljetter

- På styrelsemötet i juni togs följande beslut ” Styrelsen beslutar att begränsa försäljningen ombord i regiontrafik, till att enbart omfatta enkelbiljetter från lämplig tidpunkt innan årsskiftet”.
- Vi avvaktar med att verkställa beslutet.
 - Då vi förlängt med biljettmaskinerna till sista januari är det just nu inte nödvändigt att införa detta permanent. Utifrån att vi inte vill försvåra för målgruppen som laddar sina resor ombord.

VD-information 2024-09-27

Harriet Söder



Uppföljning av våra mål 2024

| | |
|--|---------------------------------------|
| 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> | ✓ |
| <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 |

Upphandlingsläget

Ultra – enligt plan, tilldelningsbeslut planeras i november

Linje 22 Norsjö - Skellefteå, pågår

Del av linje 37 Storuman - Vilhelmina, pågår

Påbörjas hösten 2024

Umeå hamn (anslutningstrafik Wasaline)

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

SÄKO Dorotea, Norsjö, Skellefteå, Storuman norra, Vilhelmina
norra

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

Upphandlingsläget

Rebus - trafikdatabas

Steg 1 är att upphandla en konsult som ska genomföra en kartläggning, behovsanalys, utarbeta kravspec. och medv. under upphandlingsprocessen – klart

Ekonomisystem

Upphandling pågår

Datalager, konsulttjänst/systemutvecklingstjänst kopplat till det nya ekonomisystemet

Kommande aktivitet

Personalläget

Inget nytt



Bussgods

Tufft med ekonomin

Prognosen innebär ett nollresultat

Hårda besparingar har genomförts och kommer även fortsättningsvis att genomföras

Prognosen för helåret är ett nollresultat

Skattekontot

| Skattekonto | | |
|---|----------------------------|-------------------|
| Saldo | | +12 642 kr |
| Senaste transaktioner | | |
| 2024-09-16 | Utbetalning | -3 883 984 |
| 2024-09-13 | Inbetalning bokförd 240912 | +37 064 |
| 2024-09-13 | Inbetalning bokförd 240912 | +1 512 143 |
| 2024-09-13 | Moms aug 2024 | +3 883 984 |
| 2024-09-12 | Avdragen skatt aug 2024 | -708 400 |
| > Skattekonto | | |
| Kommande transaktioner | | |
| 2024-10-14 | Debiterad preliminärskatt | -37 064 |
| > Räkna ut belopp att betala eller få tillbaka | | |
| Informationen om saldo och senaste transaktioner uppdaterades senast den 25 september 2024 kl. 03:03. | | |

