TeamEngine E-Signing

Styrelseprotokoll	**§§ 173—199**
Datum och tid:	Fredag 2024-02-14 kl. 09.00-12.00
Sammanträdesplats:	Digitalt möte via Teams
Beslutande:	Lilly Bäcklund Andreas Löwenhöök Emma Vigren Johan Söderling Håkan Nilsson Åsa Össbo Mathias Haglund David Eriksson Thommy Bäckström
I besluten icke deltagande:	Carina Sundbom Gerhard Sannsell Karin Malmfjord Per Anders Adsten Sofie Gustafsson
	Harriet Söder, VD Ranko Kaljevic, Ekonomichef, § Elin Valfridsson, Marknads- och utvecklingschef, §
Ej närvarande:	Hans-Inge Smetana Lars Ohlsson Nicke Grahn Helge Kristoffersson
Sekreterare:	Harriet Söder
Justerare:	Lilly Bäcklund
	Andreas Löwenhöök

TeamEngine Document E-Sign ID: 8010EA87-36B4-46D5-95FB-EE414477CE9B. Page 1 of 8.

TeamEngine E-Signing

§ 173
Sammanträdets öppnande

Ordförande Lilly Bäcklund förklarade mötet öppnat.

§ 174
Upprop samt fastställande av närvaro och beslutande ledamöter

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

§ 175
Justering av protokoll

Styrelsen beslutar

Att utse Andreas Löwenhöök att jämte ordförande justera dagens protokoll.

§ 176
Godkännande av dagordning

Styrelsen beslutar

Att fastställa dagordningen för dagens sammanträde enligt förslag.

§ 177
Genomgång föregående protokoll

Styrelsen beslutar

Att lägga protokollet från mötet i december 2024 till handlingarna. Protokollet har presenterats i styrelseportalen.

§ 178
Omvärldsanalys

Diskussion fördes kring frågor som:

Länstrafikens nya app, som resenärer är besvikna på.

Busskurerna i vårt län borde rustas upp och kunde se trevligare ut, goda exempel finns från andra län.

Det har varit mycket om kollektivtrafiken i media under vintern hittills, både positivt och negativt. Det finns också upplevelser med att appen fungerar bra.

Olycksfrekvensen i kollektivtrafiken är för hög.

Det som händer i Västerås med självkörande stödsystem för förarna är intressant och det borde vi följa noggrant.

TeamEngine Document E-Sign ID: 8010EA87-36B4-46D5-95FB-EE414477CE9B. Page 2 of 8.

TeamEngine E-Signing

Valideringen i Ultra fungerar bättre, men det är svårt att byta mellan apparna. In- och utloggning fungerar inte så bra, men verksamheten är medveten om problemen och jobbar för att det ska förbättras.

Vid ett tillfälle på bussen mellan Holmsund och Umeå fanns inte papper i skrivaren så resenärerna fick ingen utskriven biljett.

Ett gott exempel är när föraren går runt i bussen och uppmanar resenärerna att sätta på sig bältet.

Bland taxiförare finns synpunkter på samordningen av sjukresorna.

Under färd tappade bussen ett däck, men föraren hanterade situationen på ett bra sätt. Även information om att ta på bältet var bra. Generellt är förarna väldigt vänliga.

Viktigt med snabb och korrekt information till resenärer och allmänhet när det händer saker i trafiken och här är bolaget väldigt tillgänglig för media.

Synpunkter har funnits i media kring inställd trafik vid otjänlig väderlek. Frågor har också funnits kring barnstol i bussar.

Skadegörelse har skett i Vindeln, bland annat på resecentrum och i kommunhuset.

Intressant med projekt, typ Paxa och det är väldigt angeläget att vi genomför något liknande projekt i Västerbotten.

Tips till besöksnäringen att man anger vad hållplatsen vid aktuell plats heter, för att underlätta för resenärer som inte är bekanta med den plats man ska besöka.

Viktigt med tillgängligheten vid hållplatser, snöröjningen brister. Men – viktigt att det rapporteras, så att Länstrafiken kan ta det vidare till Trafikverket eller annan väghållare.

Styrelsen avslutade diskussionen.

§ 179
Bokslut 2024-12-31. Bilaga 1.

Ekonomichef Ranko Kaljevic presenterade det ekonomiska resultatet per 2024-12-31.

Styrelsen beslutar

Att fastställa bokslut per 2024-12-31.

§ 180
Årlig bolagsstyrningsrapport 2024. Bilaga 2.

Styrelsen beslutar

Att fastställa den årliga bolagsstyrningsrapporten och överlämna den till Region Västerbotten.

TeamEngine Document E-Sign ID: 8010EA87-36B4-46D5-95FB-EE414477CE9B. Page 3 of 8.

TeamEngine E-Signing

§ 181
Årsredovisning 2024. Bilaga 3.

Styrelsen beslutar

Att fastställa årsredovisningen och överlämna den till årsstämman.

§ 182
Uppföljning internkontrollplan 2024. Bilaga 4.

Styrelsen beslutar

Att fastställa uppföljning av internkontrollplanen för 2024.

§ 183
Strukturer för att hantera kompetensförsörjning i kollektivtrafikbranschen. Bilaga 5.

Styrelsen beslutar

Att ge VD mandat att påbörja rekrytering av en resurs i enlighet med ansökan.

§ 184
Upphandling serviceresor. Bilaga 6.

Styrelsen beslutar

Styrelsen beslutar att multifordon upphandlas i stället för fordon som tar antingen rullstol eller bår, samt att vi ska upphandla med möjlighet till olika km-ersättning beroende på fordonstyp.

§ 185
Ombud årsstämma i Svensk kollektivtrafik.

Styrelsen beslutar

Att utse Lilly Bäcklund som ombud på årsstämman i Svensk kollektivtrafik den 16 maj.

§ 186
Revidering likabehandlingspolicy. Bilaga 7.

Styrelsen beslutar

Att fastställa likabehandlingspolicy enligt förslag.

§ 187
Revidering finanspolicy. Bilaga 8.

Styrelsen beslutar

Att fastställa finanspolicy enligt förslag.

TeamEngine Document E-Sign ID: 8010EA87-36B4-46D5-95FB-EE414477CE9B. Page 4 of 8.

TeamEngine E-Signing

§ 188
Revidering inköpspolicy. Bilaga 9.

Styrelsen beslutar

Att fastställa inköpspolicy enligt förslag.

§ 189
Delgiven styrelseinformation

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

2025-02-07

Styrelsen beslutar

Att lägga rapporten till handlingarna.

§ 190
Upphandlingsläget. Bilaga 10.

Styrelsen beslutar

Att notera informationen.

§ 191
Tonalitet. Årlig uppföljningsrapport kring vår verksamhet. Bilaga 11.

Styrelsen beslutar

Att lägga rapporten till handlingarna.

§ 192
Uppföljning av uppdrag – yngre väljer kollektivtrafiken. Bilaga 12.

Styrelsen beslutar

Att lägga rapporten till handlingarna.

§ 193
Kommunikationsstrategi och aktivitetsplan 2025. Bilaga 13.

Styrelsen beslutar

Att lägga rapporten till handlingarna.

TeamEngine Document E-Sign ID: 8010EA87-36B4-46D5-95FB-EE414477CE9B. Page 5 of 8.

§ 194
Gemensamt betalsystem i Norrland. Bilaga 14.

Elin Valfridsson informerade om tidplanen och utmaningar i projektet.

Styrelsen beslutar

Att notera informationen.

§ 195
VD-information. Bilaga 15.

VD Harriet Söder gav information om följande områden:

- Personalläget
- Krisberedskap
- Skattekontot

Styrelsen beslutar

Att notera informationen

§ 196
Ordförande har ordet

Lilly berättad om mötet med Ultras förare på Kupan i Umeå den 21 januari, vilket var ett lyckat arrangemang, som gav mycket intressant information.

Lilly ska i början av mars informera om Länstrafikens verksamhet på partiets länskonferens och uppmanade övriga i styrelsen att erbjuda sina respektive partier motsvarande information. Harriet kan bistå med bildspel.

Styrelsen beslutar

Att notera informationen

§ 197
Utvärdering dagens sammanträde

Ledamöterna sammanfattade att det varit ett bra möte.

§ 198
Övriga frågor

Inga övriga frågor hade anmälts.

TeamEngine E-Signing

§ 199
Mötet avslutas

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

TeamEngine Document E-Sign ID: 8010EA87-36B4-46D5-95FB-EE414477CE9B. Page 7 of 8.

Lilly Bäcklund

Lilly Bäcklund
Date: 2025-02-19 06:54 CET
Signed via account: lilly.backlund@lycksele.se

Andreas Löwenhöök

Andreas Löwenhöök
Date: 2025-02-19 10:54 CET
Role: Vice ordförande
Signed via account: andreas.lowenhook@regionvasterbo

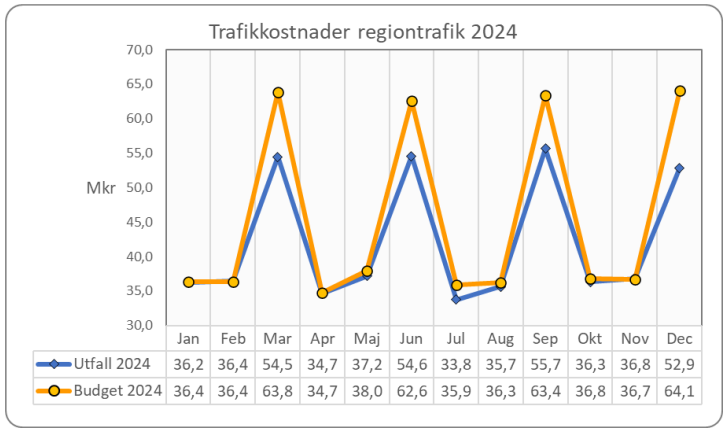
Bokslutsrapport

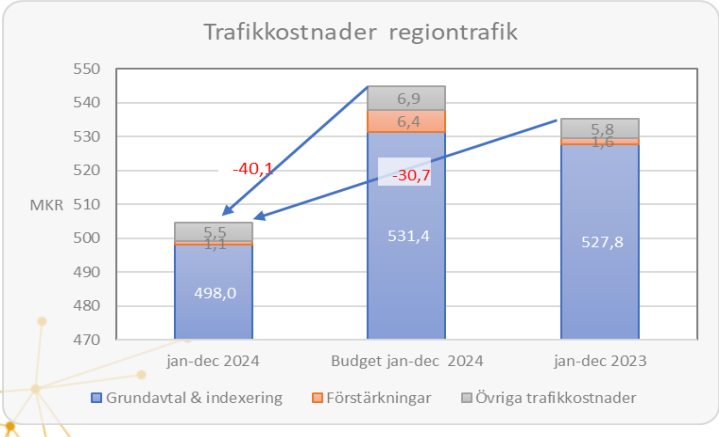
Jan-dec 2024

Länstrafiken
VÄSTERBOTTEN

Resultat Länstrafiken jan-dec 2024

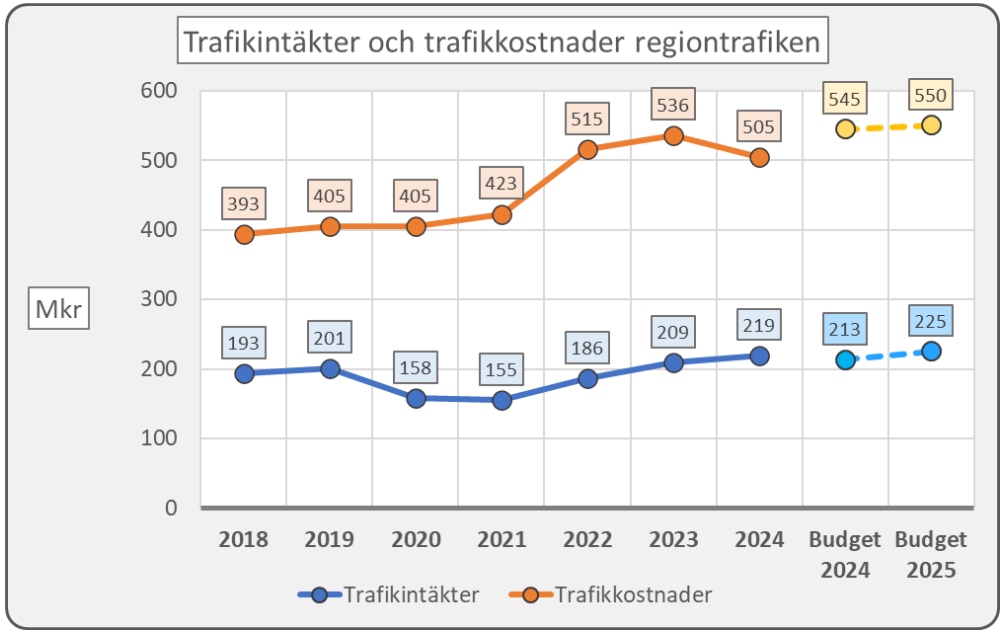
Resultatenheter (Belopp i Tkr)	2024-02-29 Avvikelse mot budget	2024-03-31 Avvikelse mot budget	2024-04-30 Avvikelse mot budget	2024-08-31 Avvikelse mot budget	2024-10-31 Avvikelse mot budget	2024-12-31 Avvikelse mot budget	*varav trafikkostn*	*varav Biljettintäkt*	*Övriga kommentarer*
Regiontrafik	457	9 675	9 671	24 656	33 826	46 375	*40 116*	*1 970*	*Skolkortsintäkter + 1 448, viten +3 237, statsbidrag +182, Bussgods -802*

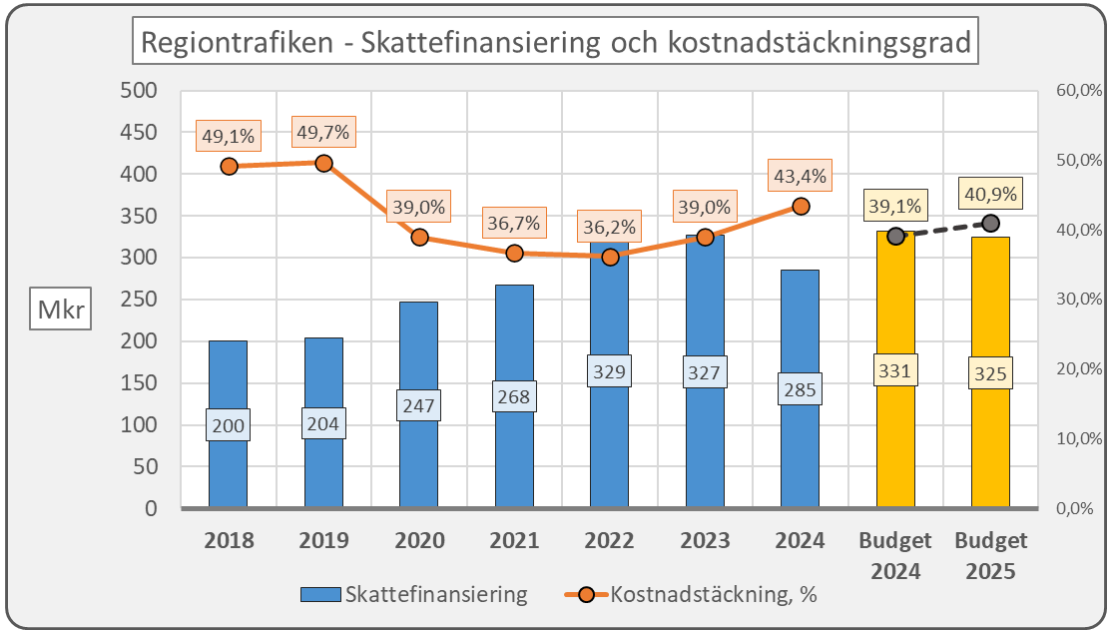




Budgetavvikelser regiontrafik (Tkr)	2024-12-31	*varav trafikkostn*	*varav Biljettintäkt*	*Övriga kommentarer*
Bjurholm	264	*243*	*3*	*Skolintäkt + 18*
Dorotea	523	*346*	*14*	*Skolintäkt + 15, statl.bidr. +31, **viten +87**, hållpl.underhåll + 30*
Lycksele	613	*590*	*-6*	*Skolintäkt + 25, viten +4*
Malå	643	*571*	*-5*	*Skolintäkt + 5, **viten +71***
Nordmaling	1 031	*976*	*-1*	*Skolintäkt +56*
Norsjö	1 224	*1 156*	*-12*	*Skolintäkt +29, **viten +51***
Robertsfors	816	*797*	*-22*	*Skolintäkt +41*
Skellefteå	5 423	*2 889*	*2 038*	*Skolintäkt +356, **viten + 140***
Sorsele	707	*608*	*12*	*Skolintäkt +15, statl. bidrag +18, **viten +55***
Storuman	524	*520*	*-10*	*Skolintäkt + 14*
Umeå	6 399	*6 316*	*-599*	*Skolintäkt + 321, **viten +397**, hållpl.underhåll -36*
Vilhelmina	1 796	*1 611*	*59*	*Skolintäkt + 43, **viten +83***
Vindeln	-34	*-180*	*78*	*Skolintäkt + 38 , hållpl.underhåll +30*
Vännäs	563	*513*	*1*	*Skolintäkt + 48, hållpl.underhåll +1*
Åsele	-74	*-139*	*11*	*Statl.bidrag +54*
Region Västerbotten	25 958	*23 300*	*408*	*Skolintäkt + 427, statl.bidrag +87, Bussgods -802, **viten +2 349**, hållpl.underh. +188*
Totalt regiontrafik	**46 375**	***40 116***	***1 970***	

Intäkts*)- och kostnadsutveckling i regiontrafiken åren 2018 - 2024

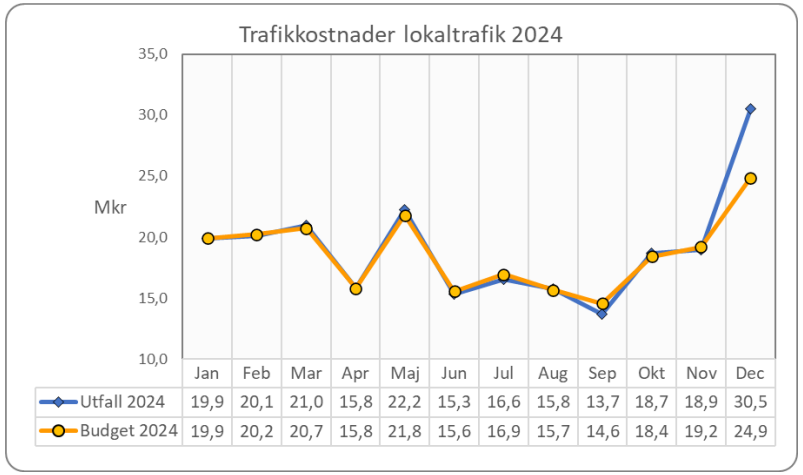


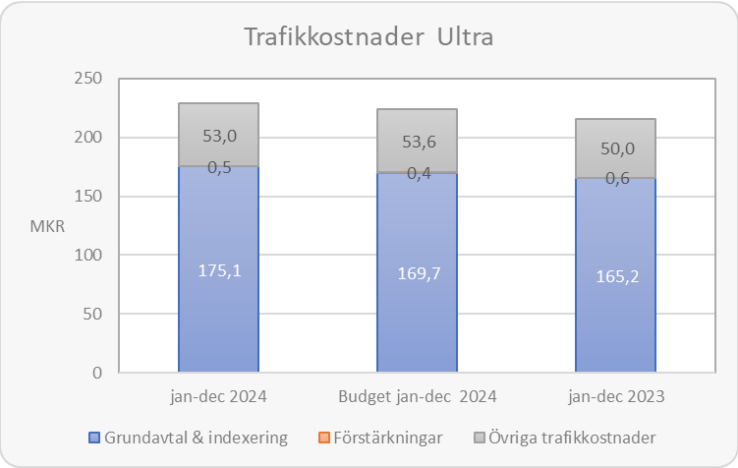


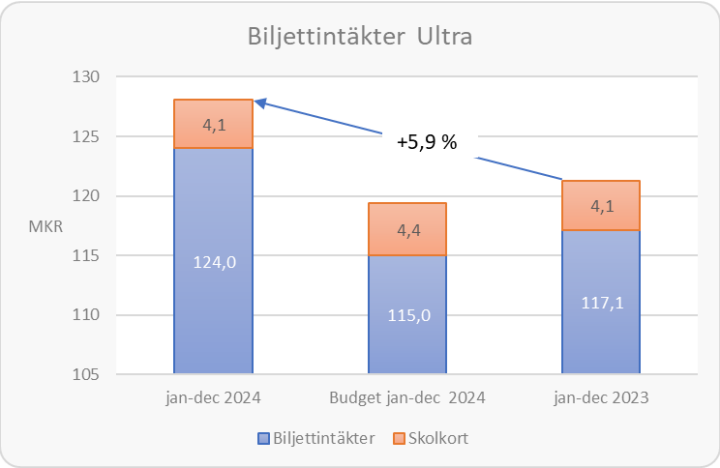
*) Covid 19-bidrag ej medräknade

Resultat Länstrafiken jan-dec 2024

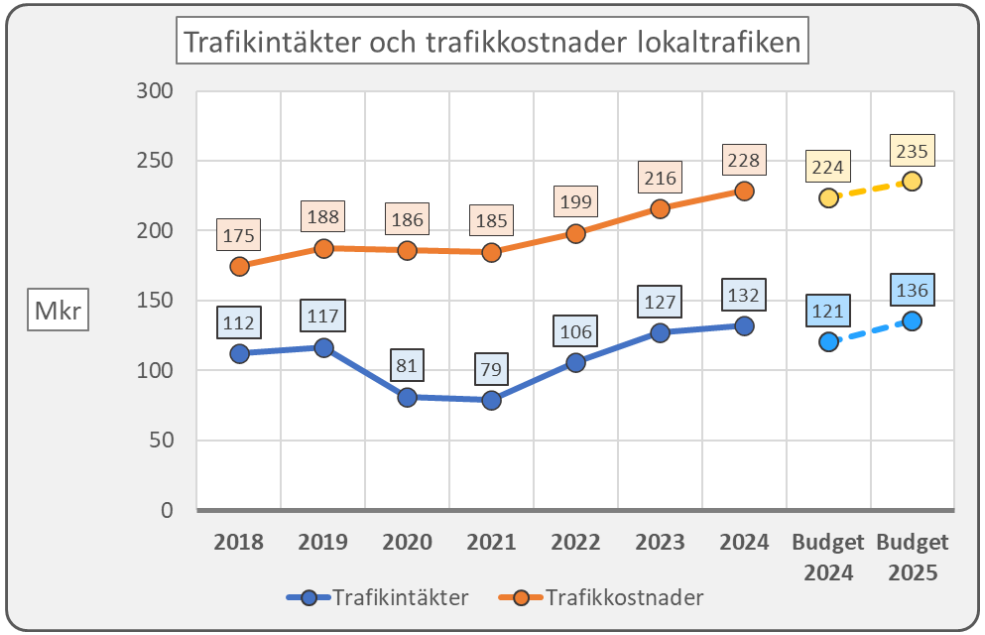
Resultatenheter (Belopp i Tkr)	2024-02-29 Avvikelse mot budget	2024-03-31 Avvikelse mot budget	2024-04-30 Avvikelse mot budget	2024-08-31 Avvikelse mot budget	2024-10-31 Avvikelse mot budget	2024-12-31 Avvikelse mot budget	*varav trafikkostn*	*varav Biljettintäkt*	*Övriga kommentarer*
Regiontrafik	457	9 675	9 671	24 656	33 826	46 375	*40 116*	*1 970*	*Skolkortsintäkter + 1 448, viten +3 237, statsbidrag +182, Bussgods -802*
Ultra - Umeå	4 755	4 784	7 496	9 561	11 361	6 655	*-4 851*	*9 012*	*Viten +2 820, skolint. -323*

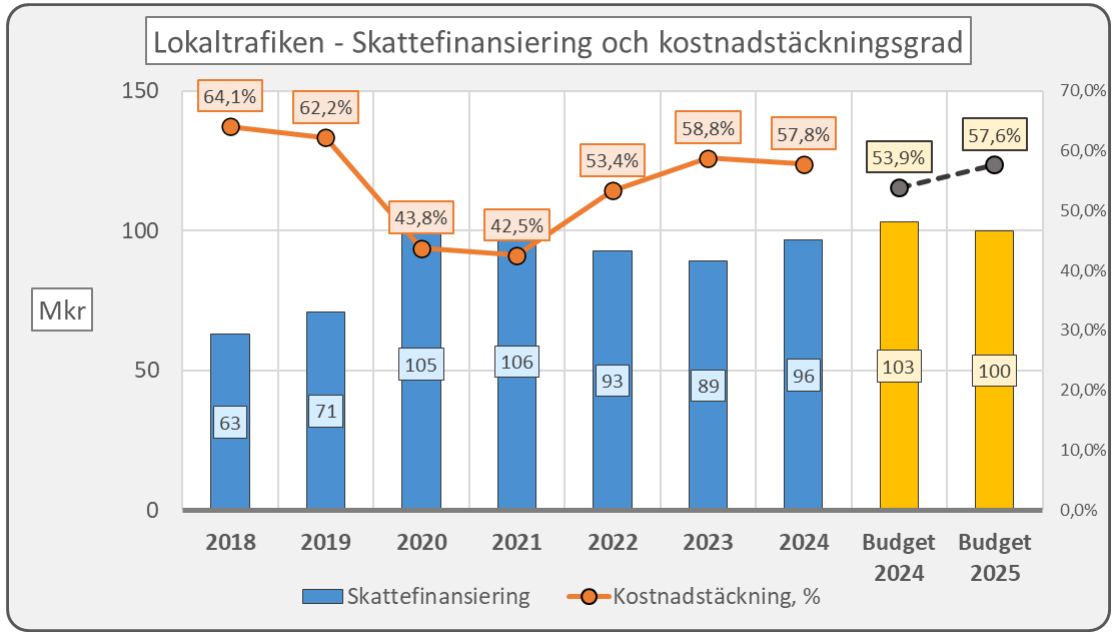






Intäkts*)- och kostnadsutveckling i lokaltrafiken 2018 - 2024





*) Covid 19-bidrag ej medräknade

Resultat Länstrafiken jan-dec 2024

Resultatenheter (Belopp i Tkr)	2024-02-29 Avvikelse mot budget	2024-03-31 Avvikelse mot budget	2024-04-30 Avvikelse mot budget	2024-08-31 Avvikelse mot budget	2024-10-31 Avvikelse mot budget	2024-12-31 Avvikelse mot budget	*varav trafikkostn*	*varav Biljettintäkt*	*Övriga kommentarer*
Regiontrafik	457	9 675	9 671	24 656	33 826	46 375	*40 116*	*1 970*	*Skolkortsintäkter + 1 448, viten +3 237, statsbidrag +182, Bussgods -802*
Ultra - Umeå	4 755	4 784	7 496	9 561	11 361	6 655	*-4 851*	*9 012*	*Viten +2 820, skolint. -323*
Tåg - Region VB	-50	-74	-98	-196	-245	-360			*Angöringsavgifter*
Gemensamt - Region VB	2 028	3 041	5 160	10 870	12 568	*12 269*			*Ränteint. + 4 924, avskrivningar + 5 112, reavinst aktie- försäljn. + 1 846, personalkostn. + 1 259, IT-drift & UH -1 110*
Länstrafiken Totalt	**7 191**	**17 425**	**22 229**	**44 890**	**57 510**	**64 939**	***35 265***	***10 982***	
Totalt Region Västerbotten	**2 959**	**8 687**	**10 940**	**24 980**	**31 429**	**37 867**	***23 300***	***408***	

Sammanfattande kommentarer

- Trafikkostnader inom regiontrafiken mycket lägre än budget – i huvudsak indexeffekt (38,4 mkr)
- Biljettintäkterna överträffar budget
- Högt utfall för vitesersättningar – Posten budgeteras inte.
- Positivt resultat för gemensamma kostnader – i huvudsak engångseffekter under 2024

Regiontrafik

Utfall 2024 vs prognos från oktober	Belopp (Tkr)
Trafikkostnader	1 826
Biljettintäkter	-660
Skolkortsintäkter	763
Övriga intäkter (viten)	396
Totalt	**2 325**

Lokaltrafik

Utfall 2024 vs prognos från oktober	Belopp (Tkr)
Trafikkostnader	-7 741
Biljettintäkter	492
Skolkortsintäkter	-133
Övriga intäkter (viten)	387
Totalt	**-6 995**

Gemensamt

Utfall 2024 vs prognos från oktober	Belopp (Tkr)
Ränteintäkter	24
Avskrivningar	12
Personalkostnader	259
Övrigt (IT-kostn.)	-826
Totalt	**-531**

Bolagsstyrningsrapport 2024 – Länstrafiken i Västerbotten AB

Innehåll

Utvärderingen av styrelsens eget arbete under 2024 1
Årsstämma 2
Intern kontroll 2
Beslut som av principiell vikt som underställts regionfullmäktige 2
Utvärdering av samarbete med revisor och lekmannarevision 3
Utvärdering av samarbetet med ägaren 3
Uppföljning av det kommunala ändamålet och befogenheterna 2024 3

Utvärderingen av styrelsens eget arbete under 2024

Årlig enkät

Styrelsen för Länstrafiken i Västerbotten genomför varje år en enkät där både ordinarie ledamöter och ersättare får svara på ett antal frågor. Resultatet av den enkäten redovisas i bilaga 1 och 2 till denna rapport, svaren är uppdelade på ordinarie ledamöter och ersättare i styrelsen.

Sammanträden under året

Styrelsen för bolaget sammanträder i normalfallet 5 gånger per år, fördelat på både fysiska möten och digitala möten. Sammanträden genomförs i februari, maj, juni, september och i december.

Ett styrelseinternat genomfördes i juni månad, då även vår ägarrepresentant deltog. Det var väldigt uppskattat av styrelsen.

Deltagandet från ledamöterna har på styrelsemötena varit högt. Bolaget har som princip att välkomna även ersättarna att delta på samtliga sammanträden.

VD är sekreterare på styrelsens sammanträden. Bolaget använder en digital portal/databas för att presentera handlingar, sprida information till ledamöterna samt digitalt signera protokoll.

Bolaget kommer även under 2025 också bjuda in till ett styrelseinternat under två dagar.

Intressen i branschen

I bolagsstyrelsen finns en ordinarie ledamot som sitter i Skellefteå stadshus AB:s styrelse. Då Skellefteå stadshus AB äger Skellefteåbuss AB finns intressen i bolag i branschen.

En ersättare sitter i Skellefteå stadshus AB:s styrelse.

Bolaget har bevakat frågan om jäv vid samtliga sammanträden och om risk för jäv misstänks förekomma har berörd ledamot inte deltagit i vare sig diskussion eller beslut. Detta är noterat i protokollen.

Styrelsens utvärdering av VD:s insatser

Hur samarbetet med VD fungerar ingår i den årliga enkäten – se bilagorna.

Årsstämma

Årsstämma hålls med ombud för ägaren normalt i juni, vilket även gjordes under 2024. Under året har inte funnits behov av någon extra bolagsstämma.

Intern kontroll

Bolaget har en upprättad plan för intern kontroll. Uppföljning görs löpande under året, men även via särskilda stickprovskontroller i slutet av året. Resultatet har sammanställts och redovisas för styrelsen i februari 2025.

Inför 2024 har också en ny utformning av internkontrollplanen utarbetas, efter dialog med lekmannarevisionen. Uppföljning 2024 års interkontrollplan genomförs av styrelsen vid sammanträdet i februari 2025.

Beslut som av principiell vikt som underställts regionfullmäktige

Den första april genomfördes försäljning av 1/3 av aktierna i Bussgods i Norr AB. Det innebär att Länstrafiken Västerbotten avyttrade hälften av sitt innehav i bolaget. Detta föregicks av beslut i regionfullmäktige den 20 februari.

På sammanträdet den 23 och 24 april fastställde regionfullmäktige också ny bolagsordning och nytt ägardirektiv för bolaget. Dessa hanterades även på årsstämman den 14 juni.

Under året har inte förkommit övriga ärenden som underställts fullmäktige, förutom sedvanliga beslut om justering av taxan. För regiontrafiken inför detta en taxejustering vid årsskiftet och för Ultra, taxejustering i samband med att trafiken går ned i utbud vid månadsskiftet april/maj.

Utvärdering av samarbete med revisor och lekmannarevision

Det är bolagets uppfattning att samarbetet med valt revisionsbolag fungerar väl. Samarbetet med lekmannarevisionen har också varit mycket gott. VD och lekmannarevisionen håller löpande avstämningsmöten och på mötet i februari bjuds ledmannarevisionen in för att träffa hela styrelsen. Detta har medfört att hela styrelsen känner att dialogen är god och mycket konstruktiv.

Utvärdering av samarbetet med ägaren

Samarbetet med ägaren kan utvecklas. Bolaget skulle gärna se ett forum där regionen bjuder in samtliga bolag och organisationer som regionen har ägarinflytande i. Detta för att skapa bättre förutsättningar för samarbete och effektivitet över organisationsgränserna.

I dagsläget genomförs löpande avstämningar ca 4 gånger per år för att informera ägaren om det ekonomiska läget och den dialogen är väldigt värdefull för bolaget.

Bolaget har också avstämningar vid behov kopplat till ägarfrågor och här har regionen under förra året tillsatt ny ansvarig tjänsteperson.

Det är också bolagets uppfattning att samarbetet med ansvariga tjänstemän inom kollektivtrafikmyndigheten vid region Västerbotten är mycket gott och förekommer i stort sett på daglig basis. Bolaget har också mycket god dialog med ansvariga tjänstepersoner kopplat till sjukreseverksamheten, vilket är avgörande för att bolaget ska kunna hantera sjukresorna på ett effektivt sätt i samband med störningar i trafiken, exempelvis på grund av sträng kyla eller snöstorm.

Bolaget har också under många år framfört synpunkter på den tidplan som regionen presenterar inför rapportering av delårsbokslut och bokslut. Tidplanen är för snäv, för att bolaget ska hinna säkerställa en leverans av god kvalitet. Då regionen även kräver att materialet ska vara granskat av bolagets auktoriserade revisor, ställer den snäva tidplanen till det även för dem. Bolaget skulle uppskatta om regionen kan se över tidplanerna i dialog med berörda bolag.

Sammanfattningsvis ser bolaget positivt på de förändringar som ägaren genomförde under förra året vad gäller sin ägarstyrning, men det finns ytterligare saker som kan göras.

Uppföljning av det kommunala ändamålet och befogenheterna 2024

I den nu gällande bolagsordningen framgår att:

Verksamheten ska bedrivas med iakttagande av de kommunala befogenheterna i kommunallagen: principen om kommunala angelägenheter, lokaliseringsprincipen, likställighetsprincipen, självkostnadsprincipen, förbudet mot vinstsyftande näringsverksamhet och förbudet mot stöd till enskild.

I denna rapport görs därför en analys om bolaget har bedrivit sin verksamhet med iakttagande av de kommunala befogenheterna i kommunallagen, men vi följer också upp om vi lever upp till krav och riktlinjer i övriga styrdokument.

Analysen görs utifrån:

1. Bolagsordning
2. Ägardirektivet
3. Mål i verksamhetsplan 2024
4. Grundprinciper för de kommunala befogenheterna

Länstrafiken i Västerbotten AB (556071-4478)

Föremål och ändamål med bolagets verksamhet enligt gällande bolagsordning §§ 3-4

Föremål § 3	**Kommentar**	
Bolaget ska själv eller genom annan bedriva kollektivtrafik som avses i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik i Västerbotten jämte utgående linjer samt sådan verksamhet som behövs för kollektivtrafikens utförande.	Löpande verksamhet där respektive finansiär har stor påverkan på trafikens utformning	✓
Bolaget ska upphandla och samordna sådana persontransporter som en kommun eller region ska tillgodose (särskild kollektivtrafik), via en beställningscentral.	Löpande verksamhet via vår beställningscentral och vi hanterar alla sjukresor samt färdtjänst på uppdrag av åtta kommuner i länet	✓
Bolaget ska själv eller genom annan bedriva godstransporter.	Sker via vårt delägarskap i Bussgods i Norr AB	✓
Ändamål § 4		
Bolaget utgör driftsorganisation till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten. Ändamålet med Bolagets verksamhet är att verkställa kollektivtrafik i, samt till och från, Västerbottens län.	Löpande verksamhet och vi har ett nära samarbete med våra grannlän	✓
Ändamålet är vidare att uppnå största möjliga samordning och nytta i de samhällsbetalda persontransporter som Region Västerbotten och kommunerna i Västerbotten ansvarar för samt att tillhandahålla en grundläggande samhällsservice i form av godstransport.	Sker löpande via beställningscentralen och vad gäller godstransporter via Bussgods i Norr AB.	✓
Bolaget ska iaktta god ekonomisk hushållning.	Bolaget har god ekonomisk kontroll och presenterar för året ett stort överskott mot budget	✓

Uppdrag enligt ägardirektiv

Uppdrag – Länstrafiken har i uppdrag att:	**Kommentar**	
Bedriva sin verksamhet i enlighet med uppdrag från regionala utvecklingsnämnden, tillika kollektivtrafikmyndigheten	Löpande verksamhet	✓
Bedriva verksamheten utifrån gällande lagstiftning och förordningar inom kollektivtrafikområdet	Löpande verksamhet, men frågor som rör tillgänglighet kan skapa en del frågor, då våra finansiärer styr fordonens utformning, men olika myndigheter som Transportstyrelsen och Diskrimineringsombudsmannen vänder sig till oss.	✓
Utifrån beslut om allmän trafikplikt upphandla, ingå trafikavtal och bedriva kollektivtrafik, alternativt bedriva trafik i egen regi om inte annat kostnadseffektivt alternativ finns på marknaden	Löpande verksamhet och vi bedriver idag ingen trafik i egen regi	✓
Förvalta gällande avtal avseende upphandlad trafik	Sker löpande och vi har en modell för löpande kvalitetsuppföljning med samtliga trafikföretag	✓
Följa utvecklingen inom kollektivtrafik-området och aktiv verka för att öka användandet av kollektivtrafiken i länet	Nytt uppdrag, men vi har arbetat in detta i vår verksamhetsplan för 2025	✓

I miljöfrågor vara rådgivande, vägledande och stödjande i förhållande till bolagets finansiärer, så att trafikens miljöpåverkan reduceras	Sker framför allt i samband med upphandling av trafik då miljökraven fastställs	✓
Utifrån efterfrågan planera, upphandla och samordna färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor	Sker löpande och vi har regelbunden dialog med regionen och de kommuner där vi hanterar färdtjänst	✓
Samverka med andra för att upprätthålla och utveckla kompetens inom de områden som stärker kollektivtrafikens utveckling i länet	Vi har ett nära samarbete med övriga kollektivtrafikaktörer i Norrland, men även med ex Svensk kollektivtrafik och Samtrafiken	✓
Arbeta med kompetensförsörjning i kollektivtrafik-branschen	Nytt uppdrag, men vi har arbetat in detta i vår verksamhetsplan för 2025 och har avsatt budgetmedel för uppdraget	✓
Ansvara för samordning av kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter	Sker löpande och vi har en särskild resurs som arbetar med dessa frågor	✓
Förvalta och utveckla verksamhetssystem väl integrerade med andra transportsystem	Sker löpande genom samarbete med grannlänen och Norrtåg	✓
Ansvara för information, marknadsföring och kundservice	Sker löpande	✓
I egen regi eller genom annan part bedriva godstransporter för att tillhandahålla en grundläggande samhällsservice	Sker via vårt delägarskap i Bussgods i Norr AB	✓

Bolagets mål enligt Verksamhetsplan 2024

Mål enligt verksamhetsplan 2024	**Utfall**
Nöjda kunder – **Allmän kollektivtrafik** att resenärer i kategorin kunder (reser minst varje månad) har ett nöjd-kund-index som ökar jämfört med året före under samma period och är högre än det nationella snittet. Vi skiljer i mätningen på regiontrafik och Ultra.	I regiontrafiken når vi målen vad gäller det nationella snittet (59 %) med utfallet 66 %, och har bättre utfall än förra året (59 %). I Ultra ligger vi klart över rikssnittet (60 %), men har lägre utfall än förra året, (76 % 2024 och 77 % 2023). Siffrorna för Ultra är dock väldigt höga.
Nöjda kunder – Särskild kollektivtrafik Att den samman-fattande nöjdheten av serviceresan avseende beställning och resa ska vara minst 90 %.	✓ Utfallet är 97 %
Resandeutveckling i den allmänna kollektivtrafiken - Regiontrafik Resandet ska på helårsbasis överstiga 2019 års siffror, vilket innebär att vid månatliga mätningar ska varje period överstiga motsvarande period under 2019.	Vi når inte målet och ligger på ca 89 % av 2019 års resandesiffror. Se också följande kommentar

Resandeutveckling i den allmänna kollektivtrafiken – Ultra Resandet ska uppgå till 102,5 % av 2023 års nivå, vilket innebär över 10 250 000 genomförda resor.	Vi når inte målet, men resandet ökade och vi landar på 100,5 % jämfört med resandet 2023, totalt 9 779 052 resor.
Intäkter i den allmänna kollektivtrafiken – regiontrafik och Ultra. Intäkterna ska år 2024 i regiontrafiken totalt uppgå till 184 000 tkr (inklusive skolkortsintäkter) och i Ultra 125 000 tkr (inkl skolkorts-intäkter).	Vi når målet med utfall 187,5 mkr i regiontrafik och 128 mkr i Ultra.
Samordningsgraden i beställningscentralen ska vara 41 %	På grund av systembyte den 1 feb, når vi inte målet, men hösten visar en stigande trend. Utfallet är 37,03 %
Tillgänglighet - kollektivtrafiksystemet (de delar som finns inom Länstrafikens ansvarsområde) ska vara tillgängligt för så många som möjligt.	97 % av alla fordon som trafikerat i stomlinje-trafiken och Ultra har rullstolsplats, ramp och lyft. 92 % av alla fordon som trafikerat i stomlinjetrafiken och Ultra har hållplatsutrop och inre informations-skyltar. Ultras utfall är 100 %. Avvikelserna finns i regiontrafiken.
Miljö - trafiken ska år 2024 bedrivas till 76 % med förnybart drivmedel. Denna siffra ska förbättras med 4 procentenheter per år för att vara 100 % år 2030.	Utfallet var drygt 90 % vid halvårsmätningen under 2024
Nöjd medarbetar-index ska vara 8,6.	Utfallet är 8,49

Kommentarer till måluppfyllelsen: Vad gäller resandeutvecklingen har införandet av den nya appen och problem med valideringen av biljetterna ombord medfört ett visst statistik-bortfall, som uppskattas till dryga 3 % i regiontrafiken. Intensiva åtgärder sätts in för att komma till rätta med problemen och valideringshastigheten för app-biljetter har åtgärdats. Arbete fortgår dock med utökade biljettkontroller, informationsinsatser till både förare och resenärer samt aktiv felsökning.

Även om vi inte uppfyller alla mål, finns det utifrån målsättningarna i verksamhetsplanen ingenting som säger att vi inte hållit oss inom ramen för det kommunala ändamålet.

Sammanfattning:

Analysen visar att, att vi följer bolagsordningen och agerar inom ramen för ägardirektivet. Trots att vi under 2024 inte uppfyller alla mål i verksamhetsplanen, har bolaget agerat inom ramen för det kommunala ändamålet.

Grundprinciper för de kommunala befogenheterna

Principen om kommunala angelägenheter – innebär att vi får bedriva verksamhet som är av allmänt intresse och som har anknytning till regionens område eller dess medlemmar. Vi bedriver kollektivtrafik i länet och kollektivtrafiken är av allmänt intresse.

Lokaliseringsprincipen - innebär för Länstrafiken att vi bara ska bedriva verksamhet inom vårt geografiska område, Västerbottens län. Det har vi också gjort och i den mån vi har gemensamma trafikavtal med annat län delar vi på kostnader och intäkter.

Likställighetsprincipen – innebär för Länstrafiken att vi ska behandla alla lika, vilket vi också gör. Vi har rutiner för att hantera resenärers synpunkter och reklamationer och arbetar

löpande med att utveckla dessa. Vi ställer också krav i våra trafikavtal som styr trafik-företagens agerande gentemot resenärerna.

Självkostnadsprincipen – innebär för Länstrafiken att vi inte får ta ut mera biljettintäkter än vad verksamheten kostar och det gör vi inte.

Förbud mot vinstsyftande näringsverksamhet – vi bedriver ingen verksamhet som har vinststyfte

Förbud mot stöd till enskild – vi ger inte stöd till någon enskild

Sammanfattning:

Bolaget har agerat inom ramen för de kommunala befogenheterna.

Denna rapport har fastställts av styrelsen 2025-02-14 § 180

Bilagor:

Bilaga 1: Sammanställning svar Utvärdering styrelse och VD 2024 ordinarie ledamöter

Bilaga 2: Sammanställning svar Utvärdering styrelse och VD 2024 ersättare i styrelsen

Bilaga 3 redovisas till nämnden efter att den signerats.

Uppföljning av internkontrollplan 2024. Fastställd av styrelsen för Länstrafiken i Västerbotten AB 2025-02-14 § 182

Riskområde	Kontrollaktivitet	Uppföljning av kontrollaktivitet	Uppföljning feb 2025
Kvalitetsbrister i trafiken, både allmän och särskild	Internutbildning för all personal ska vara genomförd	Har internutbildning genomförts och när?	Ja, utbildning har genomförts både för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken under 2022 och 2023. Utbildningarna har spelats in och finns för ny personal att ta del av
		Har merparten av personalen tagit del av utbildningen?	Ja
	Nya rutiner för kvalitetsuppföljningsmöten ska vara dokumenterade och implementerade	Har nya rutiner dokumenterats och implementerats?	Ja
	Regelbundna kvalitetsuppföljningsmöten genomförs med samtliga trafikföretag, där frekvens beror på avtalets storlek	Har planerade kvalitetsuppföljningsmöten genomförts?	Ja
	Införa kvalitetsuppföljning utifrån IT-bilagan i trafikavtalen	Har rutiner tagits fram för att hantera viten och kostnader enligt IT-bilagan?	Ja
	Enhetligt flödeshantering av viten	Finns en gemensam rutin för inrapportering av viten och dokumenterade rutiner för hanteringen därefter?	Arbetet är påbörjat. Tillsammans med leverantör har LT utvecklat en inrapportering av avvikelser i systemet Artvise. Tester är genomförda tillsammans med ett utvalt trafikföretag, men det kvarstår utveckling innan vi kan börja använda inrapporteringen.

Uppföljning av internkontrollplan 2024. Fastställd av styrelsen för Länstrafiken i Västerbotten AB 2025-02-14 § 182

Riskområde	Kontrollaktivitet	Uppföljning av kontrollaktivitet	Uppföljning feb 2025
Kvalitetsbrister i trafiken, både allmän och särskild	Införa kontrollaktiviteter vid start av nya avtal kopplat till index, ersättning, miljöbilaga och uppgifter i fordonsdatabasen FRIDA	Finns checklista och rutiner inför trafikstart av nya avtal?	Ja
Budget	I början av varje år planeras budgetarbetet. Då beslutas vilket datum som finansiärerna ska få information om sin budget.	Har budgetarbetet planerats och finansiärerna fått information?	Ja
		Har budgeten skickats ut det datum som var bestämt i förväg?	Ja
Offentligt bolag	Dokumenthanteringsplan ska vara beslutad och efterlevas	Finns beslut om dokumenthanteringsplan och är planen aktuell?	Ja
	Processen vid utlämning av handling ska vara formaliserad	Finns planen publicerad så att den är tillgänglig för all personal?	Ja
		Finns delegation kring vem som fattar beslut om att lämna ut handling?	Ja
	Utbildning av personal ska genomföras	Har all berörd personal genomgått utbildning?	Ja, utvald personal har fått en heldagsutbildning 2024-02-15 och genomgång har sedan gjorts på APT 2024-05-20

Uppföljning av internkontrollplan 2024. Fastställd av styrelsen för Länstrafiken i Västerbotten AB 2025-02-14 § 182

Riskområde	Kontrollaktivitet	Uppföljning av kontrollaktivitet	Uppföljning feb 2025
Ekonomi/ finans	Alla utbetalningsaviseringar gällande bolagets trafikavtal ska vara skapade och ersättning ska betalas ut varje månad. - Upprätta en rutinbeskrivning för hela aviseringsprocessen samt organisatoriskt säkerställa en back-up kedja till funktionen.	Har rutinbeskrivning upprättats och är ersättningen utbetald enligt avtalade villkor?	Ja
		Finns det en dokumenterad och beslutad back-up kedja?	Nej. Vi avvaktar lösningen kring det nya ekonomisystemet som innebär nya arbetssätt och rutiner.

Medfinansieras av
Europeiska unionen

Datum:
-

Diarienummer
-

Ansökan om stöd

Samverkan för kompetens i kollektivtrafiken,

Utlysning: Kapacitetsförstärkning i Norrbotten och Västerbotten, 24-053

Uppgifter om stödsökanden

Organisationsnamn: Länstrafiken i Västerbotten Aktiebolag
Organisationsnummer: 556071-4478
Utdelningsadress: BOX 134, 921 23 LYCKSELE
Kontonummer: 335-1889
Behörig företrädare med behörighet att signera ansökan om stöd:
E-post:
Telefonnummer:

Utkast

Uppgifter om projektet

Namn på projektet: Samverkan för kompetens i kollektivtrafiken
Specifikt mål: D1
Projektperiod: 2025-08-01 – 2026-12-31
Region: Övre Norrland
Antal deltagare: 0
Ansvarig enhet: Länstrafiken i Västerbotten
Utdelningsadress:
Besöksadress:
Behörig företrädare med behörighet att signera ansökan om utbetalning:
E-post:
Telefonnummer:

Kontaktpersoner för projektet

Projekt

Namn:	Harriet Söder
E-post:	harriet.soder@lanstrafikeniac.se
Telefonnummer:	+46706523924

Ekonomi

Problemformulering

Beskriv det problem som projektet vill lösa.
Kollektivtrafiken, både den allmänna och särskilda, är avgörande för att Västerbotten och andra glesbefolkade regioner ska fungera och för att invånare ska kunna ha tillgång till arbetsmöjligheter och en god livskvalitet. I Västerbotten behövs kollektivtrafiken för att minska beroendet av privat biltrafik och för

att skapa en tillgänglig region för alla. Särskilt viktig är den särskilda kollektivtrafiken som utför samhällsviktiga uppdrag såsom sjukresor, färdtjänst och skolskjuts.
Tyvärr står kollektivtrafiken inför ett allvarligt problem – en snabbt växande brist på arbetskraft. Denna arbetskraftsbrist gäller ett flertal yrken inom branschen, inklusive bussförare, taxiförare och bussmekaniker, och utgör ett direkt hot mot att kunna bedriva kollektivtrafik i länet.
Bristen på personal är inte ett isolerat problem, utan är ett landstäckande och även internationellt fenomen. Enligt rapporten Tempen på bussbranschen 2023, framtagen av organisationen Transportföretagen, saknas det för närvarande omkring 200 bussförare i Västerbotten, och den framtida rekryteringsbehovet är stort. Vidare visar rapporten på att utbildningsplatser inte fylls och att gymnasieutbildningar inom transport inte längre är självklara i alla kommuner i länet, vilket förvärrar situationen.

Denna arbetskraftsbrist är särskilt uttalad i glesbefolkade regioner som Västerbotten, där de stora avstånden, låg befolkningstäthet och en åldrande befolkning ytterligare försvårar rekrytering och kompetensförsörjning. Bristen på arbetskraft gör att små och ofta isolerade lokala arbetsmarknader, tillsammans med små organisationer och kommuner med begränsade resurser, gör det svårt att möta behoven i kollektivtrafiken. Den glesa befolkningen står dessutom inför en rad andra utmaningar, som begränsade möjligheter till kollektivt resande och en ökande efterfrågan på flexibla transportlösningar.

Forskning och rapporter från bland annat Arbetsförmedlingen, Transportföretagen och Svenska Taxiförbundet pekar på en växande trend där branschen misslyckas med att attrahera nya arbetstagare, och att särskilt unga och kvinnor är underrepresenterade i dessa yrken. För att möta framtidens utmaningar och säkerställa att kollektivtrafiken i Västerbotten och andra glesbefolkade regioner kan fortsätta fungera, behövs en samlad och långsiktig strategi för att både rekrytera och behålla arbetskraft.

Vidare ska projektet kunna presentera behov av utbildning som finns bland befintliga yrkesgrupper i branschen, men också kommande. Ett exempel kan vara den grupp som står utanför arbetsmarknaden på grund av problem med svenska språket. Projektet ska då ansöka om medel ur andra programområden för att kunna genomföra konkreta kompetenshöjande utbildningsinsatser och erbjuda dessa till trafikföretagen i branschen.

Utkast

Beskriv de huvudsakliga orsakerna till problemet.
Bristen på arbetskraft beror på att många yrkesgrupper inom branschen har relativt hög medelålder. Branschen har heller inte lyckats attrahera ungdomar och kvinnor i den utsträckning som skulle behövas. Det finns också utmaningar i dagens lagstiftning som sätter innebär begränsningar för ungdomar att erhålla körkort och yrkes-kompetensbevis, men här görs insatser på nationell nivå och kommer ligga utanför detta projekt.

Beskriv konsekvenserna av problemet.
Om inte åtgärder vidtas riskerar vi att all den kollektivtrafik som behövs för att länet ska fungera inte kommer kunna utföras, på grund av brist på personal. Detta kan få förödande konsekvenser för hela länet, både ur ett arbetsmarknadsperspektiv, ett utbildningsperspektiv, men också ut ett vårdperspektiv.

Beskriv vilka tidigare insatser som gjorts för att hantera eller lösa problemet.
Idag hanterar trafikföretagen i Västerbotten problemet själva, inom ramen för sin verksamhet. Samarbete sker med Arbetsförmedlingen och olika utbildningsinstanser.

För Länstrafiken i Västerbotten är det ett nytt uppdrag, dvs att arbeta med kompetensförsörjningen i branschen. Det finns goda exempel på insatser från andra delar av landet, vilket kommer ingå i detta projekt att kartlägga och dra lärdom av.
I länet finns ett dialogforum som benämns Bussforum, där aktörerna i branschen och olika utbildningsinstanser möts för att diskutera läget, men det behövs mer konkreta åtgärder. Region Västerbotten har också för avsikt att starta ett kompetensråd, där matchning mellan utbildningsutbud och arbetsmarknadens behov kommer vara i fokus. Detta kompetensråd är dock i sin linda och första möte kommer hållas under vecka 7 2025. Både Bussforum och kompetensrådet kommer vara naturliga instanser som projektet ska hålla tät dialog med.

Beskriv projektets målgrupp. Beskriv om och i så fall hur målgruppen har varit involverad i framtagandet av projektidén. Beskriv hur projektansökan ligger i linje med deras behov.
Målgruppen för projektet omfattar alla i arbetsför ålder i Västerbotten, med ett särskilt fokus på att attrahera unga, kvinnor och andra underrepresenterade grupper inom kollektivtrafikbranschen. Genom att rikta insatser mot dessa grupper, ska branschen bli mer attraktiv och synlig som en karriärmöjlighet för en bredare mångfald av individer.

Beskriv projektets aktörer. Beskriv hur dessa aktörer har varit involverade i framtagandet av projektidén. Beskriv hur projektansökan ligger i linje med deras behov.
Projektets aktörer är den "samlade" kollektivtrafikbranschen i länet, då Sveriges Bussföretag, Transportföretagen och Svenska taxiförbundet på nationell nivå står som samverkansparter i projektet. Dialog har även skett med lokala företrädare för branschen och samtliga parter uttrycker behov av både akuta och mera långsiktiga åtgärder. Förankring har även skett med Arbetsförmedlingen.
Region Västerbotten står också med som samverkanspart, då man är ansvarig för den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet.

Utkast

Deltagande aktörer

Stödmottagare (samverkansparter)

Organisationsnamn:	REGION VÄSTERBOTTEN
Organisationsnummer:	232100-0222
Utdelningsadress:	901 89 UMEÅ
Behörig företrädare:	Petter Lundberg
E-post:	petter.lundberg@regionvasterbotten.se
Telefonnummer:	0703180163

Organisationsnamn:	Svenska Taxiförbundets Service Aktiebolag
Organisationsnummer:	556176-4357
Utdelningsadress:	KARLAVÄGEN 83, 114 59 STOCKHOLM
Behörig företrädare:	Pierre Cederberg
E-post:	pierre.cederberg@taxiforbundet.se
Telefonnummer:	0701458802

Organisationsnamn:	SVERIGES BUSSFÖRETAG
Organisationsnummer:	802406-9463
Utdelningsadress:	BOX 5384, 102 49 STOCKHOLM
Behörig företrädare:	Anna Grönlund
E-post:	anna.gronlund@transportforetagen.se
Telefonnummer:	087627174

Medfinansieras av
Europeiska unionen

Organisationsnamn:	Transportföretagen TF AB
Organisationsnummer:	556498-9373
Utdelningsadress:	BOX 5384, 102 49 STOCKHOLM
Behörig företrädare:	Linda Stenström
E-post:	linda.stenstrom@transportforetagen.se
Telefonnummer:	087627167

Deltagande organisationer i komptensutveckling

Medfinansiärer

Organisationsnamn:	REGION VÄSTERBOTTEN
Organisationsnummer:	232100-0222
Utdelningsadress:	901 89 UMEÅ
Behörig företrädare:	Petter Lundberg
E-post:	petter.lundberg@regionvasterbotten.se
Telefonnummer:	0703180163
Typ av aktör:	Deltagarersättning, kontant medel

Utkast

Projektmål

Beskriv vad projektet ska uppnå. Sätt projektmål utifrån de problem som ni identifierat i avsnittet Problemformulering. Beskriv på vilket sätt projektmålen svarar mot utlysningens förväntade resultat.

På kort sikt:

- Projektet har skapat av en gemensam struktur för samverkan som effektivt kan hantera rekrytering och kompetensutveckling inom kollektivtrafikbranschen.
- En tydlig handlingsplan för att attrahera fler unga och kvinnor till branschen, med ansvarsfördelning finns framtagen
- Projektet har skapat rutiner och ansvarsfördelning gällande kartläggningar och uppföljningar av kommande anställningsbehov och kompetenskrav.
- Projektet har bidragit till ökad samverkan mellan utbildningsinstitutioner och branschaktörer för att säkerställa relevant utbildning och tillgång till utbildningsplatser.
- Målgruppen ser kollektivtrafikbranschen som en attraktiv bransch att arbeta i

På lång sikt:

- En stabil och långsiktig kompetensförsörjning för kollektivtrafikbranschen i Västerbotten, som gör att branschen kan fortsätta fungera effektivt trots de utmaningar som finns med stora avstånd och låg befolkningstäthet.
- En mer attraktiv kollektivtrafikbransch för alla grupper i samhället, särskilt unga och kvinnor.
- En kontinuerlig utveckling och uppdatering av utbildnings- och kompetensutvecklingsprogram för att möta den digitalisering och elektrifiering som branschen står inför.

Beskriv hur ni planerar att följa upp projektet. Ange de indikatorer ni kommer att använda för att mäta projektmålen.

I inledningen av projektet kommer en detaljerad aktivitetsplan utarbetas, vilken kommer följas upp

Svenska ESF-rådet

löpande. De indikatorer som kommer användas är genomförda dialogmöten, genomförda work-shops, genomförda studiebesök, genomförda intervjuer, finns rutiner för samverkan och ansvarsfördelning

Beskriv hur projektet ska utvärderas.
Styrgruppen kommer ansvara för utvärderingen och ge svar på frågorna:
- Har en gemensam struktur för samverkan skapats
- Finns en handlingsplan för att attrahera fler unga och kvinnor till branschen
- Finns rutiner och ansvarsfördelning gällande kartläggning och uppföljning av kommande anställningsbehov
- Har projektet bidragit till ökad samverkan mellan utbildningsinstanser och branschaktörer
- Har attraktiviteten hos branschen ökat bland målgruppen och detta kommer utvärderas genom en enkät

Beskriv vilka som är mottagare av projektets tänkta resultat.
Kollektivtrafikbranschen som helhet, dvs de trafikföretag som verkar eller kommer att verka i länet och som behöver arbetskraft med rätt kompetens.

Metod och tillvägagångssätt

Utkast

Beskriv de metoder eller tillvägagångssätt som projektet kommer att använda för att lösa det problem som ni identifierat i avsnittet Problemformulering, samt möta de projektmål som ni formulerat i avsnittet Projektmål.
En särskild styrgrupp kommer inrättas där representant från de olika samverkansparterna ingår. De organisationer som inbjudits agerar samtliga på nationell nivå, men har lokala representanter i länet. Styrgruppen ska bestå av en blandning mellan nationella och lokala företrädare. Sammankallande i styrgruppen kommer vara vd hos projektägaren, Länstrafiken i Västerbotten AB.

En projektledare kommer anställas som på heltid ska ägna sig åt projektet.

Beskriv de huvudsakliga aktiviteter som projektet ska genomföra och hur dessa förväntas bidra till att uppfylla projektets angivna mål.
Omvärldsbevakning och internationell dialog - Projektet kommer att undersöka hur andra regioner, både inom Sverige och internationellt, hanterar kompetensförsörjning inom kollektivtrafiksektorn. Vi kommer att identifiera goda exempel på lösningar som kan implementeras i Västerbotten och även dra nytta av erfarenheter från andra EU-länder, där kollektivtrafiken ofta står inför liknande utmaningar.

Studiebesök och nätverkande - Genom studiebesök hos framstående aktörer inom kollektivtrafik och utbildningsanordnare kommer vi att samla in best practices och skapa starka nätverk för att säkerställa framtida samarbeten och kunskapsöverföring

Workshops med branschaktörer och andra relevanta sektorer - För att skapa en gemensam strategi för kompetensförsörjning och branschutveckling kommer vi att hålla workshops där representanter från kollektivtrafikbranschen, utbildningsinstitutioner och andra närliggande sektorer, som t.ex. transport och logistik, samverkar för att identifiera gemensamma lösningar och samarbeten.

Djupintervjuer och kartläggning av behov - Projektet kommer att genomföra djupintervjuer med

företrädare från kollektivtrafikbranschen och befintlig personal för att identifiera behov och utmaningar. Vi kommer även att genomföra en kartläggning av de kommande rekryteringsbehoven och de specifika kompetenser som krävs för att möta de framtida behoven inom kollektivtrafik.

Dialog med utbildningsinstitutioner - För att skapa långsiktiga lösningar för kompetensförsörjning kommer projektet att ha dialog med utbildningsanordnare på alla nivåer, från grundskolor till gymnasieskolor och yrkesakademier, för att säkerställa att utbildningsprogrammen är relevanta och att de anpassas efter marknadens nuvarande och framtida behov.

Arbeta fram förslag till ny struktur och handlingsplan - En viktig aktivitet är att arbeta fram förslag till en ny struktur för samarbete mellan de aktörer som är involverade i kollektivtrafikens kompetensförsörjning. En gemensam handlingsplan ska tas fram där ansvaret tydligt fördelas mellan aktörerna och där konkreta åtgärder för rekrytering, utbildning och kompetens-utveckling beskrivs.

Söka nya medel för genomförande av konkreta utbildningsinsatser i branschen - Utifrån behov som kartlagts söka medel ur andra programområden för att erbjuda befintlig och tillkommande personal i branschen kompetenshöjning. Detta bidrar också till att branschen upplevs mer attraktiv att arbeta i.

Inrätta en styrgrupp och långsiktig förvaltning - För att säkerställa att arbetet fortsätter även efter projektets slut kommer en styrgrupp att inrättas. Denna grupp kommer att ha ansvar för att informera, besluta och följa upp arbetet med att bygga den nya strukturen och implementera de åtgärder som behövs för att säkerställa en långsiktig kompetensförsörjning inom kollektivtrafiken.

Utkast

Beskriv de aktiviteter som behöver genomföras i projektets inledande fas för att starta upp och rigga projektet.
Länstrafiken i Västerbotten kommer redan under våren 2025 påbörja en rekrytering av en resurs som till 100 % ska arbeta i projektet, med planerad start 1 augusti 2025.
Projektledarens första uppdrag blir att ta fram en projektplan och en aktivitetsplan.

Beskriv deltagarnas planerade väg genom projektet.

Beskriv hur ni säkerställer att projektet kommer att nå planerat antal deltagare och vilka åtgärder som kommer vidtas om svårigheter uppstår kopplat till detta.

Om ni avser att arbeta transnationellt i projektet, beskriv hur det arbetet ska genomföras.
Omvärldsbevakning kommer innefatta studier av hur man i exempelvis Finland och Norge arbetar med kompetensförsörjning i kollektivtrafikbranschen

Kapacitet och kompetens

Beskriv hur ni säkerställer att det finns personal i projektet vid projektstart och vilka åtgärder som kommer vidtas om det uppstår svårigheter kopplat till detta.
Rekryteringsprocessen kommer starta redan under februari månad 2025 och kommer innefatta aktivt

uppsökande av rätt kompetens i branschen. Om det inte lyckas kommer projektägaren säkerställa en resurs med hjälp av befintlig personal

Beskriv vilka kompetenser som krävs för att arbeta med vald metod och tillvägagångssätt.
Det behövs en resurs som kan arbeta med detta på heltid

Ekonomi - Finansiering

Kostnad per deltagare: 0 kr

Beskriv hur kostnaden per deltagare är motiverad utifrån presenterad problemformulering, projektmål samt metod och tillvägagångssätt.
Kostnaden baseras helt på en projektledare

Beskriv eventuella åtgärder om projektet får svårigheter att nå planerad medfinansiering.
Region Västerbotten har i dialog ställt sig positiv till medfinansiering via sk 1:1-medel

Har annan finansiering i form av offentligt stöd/EU-stöd, utöver det som redovisas i ansökan, mottagits eller kommer att mottas för detta projekts ansökta kostnader? Om Ja, vänligen specificera nedan?

Nej

Utkast

Ekonomi - Övrigt

Har stödmottagarna (stödsökande och eventuella samverkansparterna) i detta projekt, vilken/vilka bedriver ekonomisk verksamhet, mottagit statsstöd i enlighet med artiklarna 107-109 i EUF-fördraget eller stöd av mindre betydelse under innevarande och de två närmast förekommande beskattningsåren?

Nej

Beskriv kortfattat era rutiner kring redovisning och rapportering av ert projekt.
Länstrafiken har ett väl utvecklat ekonomisystem som kommer användas i projektet för att särredovisa alla kostnader, kopplat till projektet.

Beskriv vilken extern personal som krävs för genomföra projektet.
Det kan komma att krävas utrednings- och kommunikationskompetens för att informera om projektet och nå ut till andra aktörer

Beskriv hur ni kommer att konkurrensutsätta externa kostnader.
Externa kostnader kommer konkurrensutsättas i enlighet med gällande lagstiftning och Länstrafikens inköpspolicy, samt Riktlinjer för direktupphandling för Länstrafiken i Västerbotten AB

Beskriv er ekonomiska förmåga.
Länstrafiken i Västerbotten AB omsätter ca 900 mkr per år och har mycket god likviditet. Verksamheten finansieras av Region Västerbotten samt länets kommuner.

Beskriv vilken typ av intäkter som projektet kommer att generera.

Medfinansieras av
Europeiska unionen

Har moms inkluderats i de faktiska kostnaderna i budget?
(gäller ej projekt med 40%-modellen)
Information saknas

Förankring

Beskriv hur projektansökan är förankrad hos stödsökande och hos övriga aktörer som medverkar i projektansökan.
Dialog har skett med samtliga samverkansparter i projektet. De har fått ta del av problemformulering, de aktiviteter som projektet ska genomföra och de resultat som projektet ska leda till.

Beskriv hur projektets styrgrupp kommer att sättas samman. Beskriv hur styrgruppens aktörer är relevanta för att tillvarata projektets intressen och resultat.
Styrgruppen kommer bestå av representanter från samtliga samverkansparter. De parter som agerar på nationell nivå finns även representerade lokalt i länet. Styrgruppen kommer bestå av en blandning av nationella företrädare och lokala sådana.

Utkast

Sammanfattning

På svenska
Kollektivtrafiken står inför stora utmaningar på grund av kompetensbrist. Projektet syftar till att bygga strukturer i branschen och med andra aktörer för att öka samverkan och därigenom kunna möta branschens behov av rekrytering. De aktiviteter som kommer genomföras i projektet är bland annat omvärldsbevakning och internationell dialog, studiebesök och nätverkande, workshops, djupintervjuer och kartläggning av behov för att sedan arbeta fram förslag till ny struktur för samarbete. Projektet ska pågå från augusti 2025 till 31 december 2026.

På engelska
Public transportation faces significant challenges due to a lack of expertise. The project aims to build structures within the industry and with other stakeholders to increase collaboration and thereby meet the industry's recruitment needs. The activities that will be carried out in the project include environmental monitoring and international dialogue, study visits and networking, workshops, in-depth interviews, and needs assessment to then develop proposals for a new collaboration structure. The project will run from August 2025 to December 31, 2026.

Ekonomi - Budget

ESF-stöd	1 157 008 kr
Budgeterad medfinansiering från projektet	55 %
Krav på medfinansiering från projekt	55 %

Svenska ESF-rådet

Medfinansieras av Europeiska unionen

Bilaga:	Datum:	Diarienummer:	1 (2)
Budgetspecifikation	-	-	

Kostnader socialfond						2 571 128 kr
Direkta kostnader						2 571 128 kr
Personal						1 821 128 kr
Kostnadsbärare	**Funktion/Titel**	**Beskrivning av arbetsuppgifter i projekt**	**Enhetskostnad**	**Tjänstgöringsgrad**	**Antal månader**	**Summa**
556071-4478 Länstrafiken i Västerbotten Aktiebolag	Projektledare	Leder projektet	Projektledare/ delprojektledare - Övriga landet	100	17	1 658 883 kr
556071-4478 Länstrafiken i Västerbotten Aktiebolag	Projektekonomi	Sköter ekonomiadministrationen i projektet	Projektekonom - Övriga landet	10	17	162 245 kr
Externa tjänster						550 000 kr
Kostnadsbärare		**Beskrivning**		**Belopp**		
556071-4478 Länstrafiken i Västerbotten Aktiebolag		Extern utrednings- och kommunikationskompetens		150 000 kr		
556071-4478 Länstrafiken i Västerbotten Aktiebolag		Konferenslokaler och måltider		400 000 kr		
Resor och logi						200 000 kr
Kostnadsbärare		**Beskrivning**		**Belopp**		
556071-4478 Länstrafiken i Västerbotten Aktiebolag		Resor för nätverkande och erfarenhetsutbyte		200 000 kr		

Utkast

Offentlig medfinansiering		1 414 120 kr
Övrig offentlig medfinansiering		1 414 120 kr
Projektägare - andel av kostnader		128 556 kr
Kostnadsbärare	**Belopp**	
556071-4478 Länstrafiken i Västerbotten Aktiebolag	128 556 kr	
Kontant medfinansiering		1 285 564 kr
Medfinansiär	**Belopp**	

Svenska ESF-rådet

Svenska ESF-rådet Huvudkontoret
Besöksadress: Drottninggatan 9, 3 tr
Postadress: Box 397, 801 05 Gävle

Telefon: 020-33 33 90
Fax: 08-579 171 01
Webbplats: www.esf.se

Medfinansieras av
Europeiska unionen

Bilaga:	Datum:	Diarienummer	2 (2)
Budgetspecifikation	-	-	

232100-0222 REGION VÄSTERBOTTEN 1 285 564 kr

Utkast

Svenska
ESF-rådet

2025-02-07
Handläggare: Helena Björn

Upphandling av Serviceresor

Bakgrund

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

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

Primärområden

Serviceresor kommer under våren 2025 upphandlas i fem primärområden i Västerbotten.

Områdena är följande:

Dorotea kommun

- sjukresor, anropstyrd trafik

Norsjö kommun

- sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst, anropsstyrd trafik

Skellefteå kommun

- sjukresor, anropsstyrd trafik

Storuman kommun, norra

- sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst, anropsstyrd trafik

Vilhelmina kommun, norra

- sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst, anropsstyrd trafik

Länstrafiken i Västerbotten AB

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

Länstrafiken VÄSTERBOTTEN

Tidigare beslut

Den 6 december beslutade styrelsen att:

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

Information om ren lätt bil

I denna upphandling kommer krav ställas på ren lätt bil enligt enligt *Lag 2011:846 om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster*. För varje referensperiod och för varje följande femårsperiod ska andelen rena lätta bilar uppgå till minst 38,5 procent av det totala antalet lätta bilar som de tilldelade avtalen omfattar. I praktiken innebär det att det är fordon som drivs på el eller vätgas som godkänns. Kraven för ren lätt bil kommer framgå i miljökravsbilaga per primärområde. Det finns två referensperioder där kraven på vilka fordon som räknas som ren lätt bil skiljer sig åt.

Referensperiod 1: Avtal tilldelade 2021-08-02 – 2025-12-31
Avser en personbil, lätt lastbil under 3,5 ton eller en buss med en totalvikt av högst 5 ton med ett koldioxidutsläpp med 50 gram per kilometer.

Referensperiod 2: Avtal tilldelade 2026-01-01 – 2030-12-31
Avser en personbil, lätt lastbil under 3,5 ton eller en buss med en totalvikt av högst 5 ton med ett koldioxidutsläpp med 0 gram per kilometer.

Denna upphandling ingår i referensperiod ett där bland annat vissa ladd hybrider kan godkännas. Det går egentligen inte att säga vilka bilmodeller av ladd hybrider som godkänns eftersom samma bilmodell kan ha olika motorvarianter, eller samma modell kan ha motorer som certifierats vid olika tillfällen och då fått olika utsläppsvärden.

Trafikföretagen behöver därför intyga med dokument från fordonsleverantör eller annan aktör att fordonen uppfyller kraven för ren lätt bil. Observera att beställaren kräver ett intyg per fordon. Om transportören byter fordon under avtalsperioden måste även trafikföretaget intyga att det nya fordonet uppfyller kraven.

Rullstolsanpassade fordon är undantagna från kraven för ren lätt bil. Liggande transport är enligt vår bedömning inte undantagna. Laddinfrastrukturen för el-laddning av fordon är begränsad och projektgruppen ser en stor utmaning med att andelen elbilar kommer öka inom serviceresor. Liggande transporter kommer med eldrift överstiga vikten som godkänns för B-körkort vilket blir en utmaning för taxibranschen.

Länstrafiken i Västerbotten AB

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

Projektgruppens förslag är därför att kravställa multifordon dvs fordon som har plats för rullstol och bår. Genom att kravställa multifordon kan dom undantas från kraven på ren lätt bil eftersom fordonen blir rullstolsanpassade. Kraven på ren lätt bli blir fokusera på personbilar med plats för 4 sittande passagerare. Sårbarheten minskar och flexibiliteten ökar med multifordon eftersom fordonen har plats för rullstol, bår och sittande.

Förslag till beslut

- Multifordon upphandlas i stället för fordon som tar antingen rullstol eller bår.
- Upphandla med möjlighet till olika km-ersättning per fordonstyp.

Länstrafiken i Västerbotten AB

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

Likabehandlingspolicy

Fastställd av styrelsen 2025-02-14 § 186

Länstrafiken VÄSTERBOTTEN

Länstrafiken VÄSTERBOTTEN

Inledning

Länstrafiken i Västerbotten tror på allas lika värde och på att olikheter är en styrka. Det innebär att vi visar en ömsesidig respekt för varandras olikheter och uppmuntrar de nya perspektiv en mångfald kan ge. Vi tror på att en arbetsplats där alla känner sig respekterade är en arbetsplats som är mer välfungerade och attraktiv för alla. I praktiken innebär detta att Länstrafiken under alla omständigheter tillämpar likabehandling och att nolltolerans gäller beträffande diskriminering, trakasserier, sexuella trakasserier och annan kränkande särbehandling.

Syfte och mål

Syftet med denna policy är att klargöra hur Länstrafiken i Västerbotten ska arbeta för att skapa en inkluderande, jämlik och diskrimineringsfri arbetsplats. Syftet är även att skapa medvetenhet kring diskriminering för att säkerställa att likabehandling integreras i alla delar av det dagliga arbetet. Vår målsättning är att alla medarbetare ska ha samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter.

Sju grunder för diskriminering

Diskriminering innebär att bli sämre behandlad, missgynnad eller kränkt på grund av någon av de sju diskrimineringsgrunderna:

- kön
- könsöverskridande identitet eller uttryck
- etnisk tillhörighet
- religion eller annan trosuppfattning
- funktionsnedsättning
- sexuell läggning
- ålder

Diskrimineringslagen

Diskrimineringslagens syfte är att motverka diskriminering och främja lika rättigheter och möjligheter, såväl i samhället i stort som i arbetslivet. Arbetsgivare har ett ansvar för att arbetstagare och arbetssökande inte blir utsatta för diskriminering och skyddet mot diskriminering gäller i alla situationer som har samband med arbetet. Det gäller händelser på arbetsplatsen, men också sådant som händer utanför om dessa har ett samband med arbetet, till exempel tjänsteresor och personalfester.

Länstrafiken VÄSTERBOTTEN

Diskrimineringslagen förbjuder sex former av diskriminering. De olika formerna är:

- direkt diskriminering
- indirekt diskriminering
- bristande tillgänglighet
- trakasserier
- sexuella trakasserier
- instruktioner att diskriminera.

Aktiva åtgärder i fem olika arbetslivsområden

Diskrimineringslagen innehåller inte bara ett förbud mot diskriminering utan även ett krav på främjande och förebyggande arbete i form av så kallade aktiva åtgärder. Alla arbetsgivare ska arbeta med aktiva åtgärder för att förebygga diskriminering på arbetsplatsen.

Vårt arbete med aktiva åtgärder ska ske kontinuerligt i fyra steg: undersöka, analysera, åtgärda, samt följa upp/utvärdera. Det ska vara en ständigt pågående process.

I fokus för arbetet finns **fem olika arbetslivsområden**.

1. Arbetsförhållanden

Länstrafiken har flera olika arbetsplatser på tre orter. Oavsett var vår personal arbetar och oavsett befattning ska alla medarbetare behandlas med acceptans och respekt för olikheter och individuella förutsättningar. Vårt arbete för ett inkluderande klimat ska vara väl känt av alla anställda, såväl chefer som medarbetare. Chefer ska vara närvarande och väl insatta i medarbetarnas dagliga arbete för att kunna fånga upp rådande attityder och jargonger.

Den sociala arbetsmiljön ska varje år undersökas i en medarbetarenkät. Den ska bland annat innehålla frågor gällande sexuella trakasserier, jargong på arbetsplatsen, trivsel osv. En mindre uppföljning av medarbetarenkäten ska också skickas ut en gång per år.

Medarbetarenkäten ska följas upp och presenteras för personalen.

Två gånger per år hålls en medarbetardialog med varje medarbetare. Ett av syftena är att fånga upp missförhållanden som kan förekomma på arbetsplatserna.

Vid förekomst av kränkande behandling eller trakasserier som har framkommit i enkäten eller dialogen ska åtgärd ske enligt vår rutin för att hantera kränkande särbehandling.

Vår fysiska arbetsmiljö ska så långt det är möjligt vara utformad för medarbetares individuella behov. Det kan exempelvis gälla hjälpmedel, kontorsmöbler, teknik och utformningen av lokaler. Detta ska årligen undersökas vid skyddsronder på alla arbetsplatser samt genom en enkät gällande den fysiska

TeamEngine Document E-Sign ID: 67283481-4970-4BFC-B3C6-7A2A9C161567. Page 3 of 6.

arbetsmiljön på eventuella distansarbetsplatser. Även medarbetardialogen ska innehålla frågor om såväl fysiska som sociala arbetsförhållanden.

Obefogade bedömningar och stereotypa föreställningar ska inte påverka hur arbetet organiseras och fördelas. Vilka som anställs på olika tjänster, anställningsformer samt hel/deltidsarbete ska inte påverkas av någon av diskrimineringsgrunderna. Det innefattar även hur arbetsuppgifter fördelas inom en arbetsgrupp.

2. Bestämmelser och praxis om löner och andra anställningsvillkor

Lönesättningen inom Länstrafiken ska ske utan diskriminering. Detta ska säkerställas genom en årlig lönekartläggning där eventuella löneskillnader mellan män och kvinnor analyseras. Lika eller likvärdigt arbete ska ge samma lön och skillnader ska bero på erfarenhet, kompetens och prestation.

Det ska inte finnas risk för diskriminering i de riktlinjer, policydokument och kriterier för lönesättning som finns på arbetsplatsen. Samma löneförmåner ska i möjligaste mån gälla all personal utifrån tjänstgöringsgrad.

Lönesättande chefer ska vara väl förtrogna med Länstrafikens lönepolicy och lönekriterier. De ska ha kunskap om diskrimineringsgrunderna och vara medvetna om att samhällets normer och olika förväntningar på exempelvis män och kvinnors arbete inte får påverka deras bedömningar. De ska vara medvetna om att lönesättningen ska baseras på medarbetarnas faktiska arbetsprestationer.

3. Rekrytering och befordran

Alla ska ha samma möjligheter att söka lediga tjänster hos Länstrafiken. Vår rekrytering av nya medarbetare ska vara fri från diskriminering oavsett diskrimineringsgrund. Vi följer de arbetsrättsliga reglerna, som exempelvis företrädesrätt.

Våra platsannonser ska vara neutralt utformade för att kunna rikta sig till alla. Kravprofiler ska vara könsneutrala och lättförståeliga. De sökandes kvalifikationer ska ligga till grund för vem som anställs.

Intervjuer ska genomföras strukturerat, på samma sätt och med samma intervjufrågor för alla kandidater. Kandidaterna ska jämföras objektivt utifrån deras kvalifikationer.

Detta innebär att rekryterande chefer måste ha god kunskap om diskrimineringsgrunderna och att kunna förstå vikten av att kunna bedöma kandidater diskrimineringsfritt.

4. Utbildning och övrig kompetensutveckling

Länstrafikens målsättning är att ge alla medarbetare lika möjligheter att utvecklas i sin yrkesroll. Det innebär att Länstrafiken alltid strävar efter att alla ska ha samma möjligheter till utbildning, kompetens- och karriärutveckling, utan diskriminering.

Länstrafikens chefer ska ha nödvändig kunskap för att kunna erbjuda sina medarbetare kompetensutveckling på ett diskrimineringsfritt sätt. Arbetet med kompetensplaneringen ska ske med medvetenhet kring risker för diskriminering och systematiskt. Det ska inte finnas någon skillnad

TeamEngine Document E-Sign ID: 67283481-4970-4BFC-B3C6-7A2A9C161567. Page 4 of 6.

kopplat till diskrimineringsgrunderna i vilka som får möjlighet till utbildning och kompetensutveckling.

Varje medarbetares kompetensutvecklingsbehov inventeras regelbundet i samband med medarbetardialog samt vid behov. Medarbetarnas kompetenser och intressen ska fångas upp för att på bästa sätt tillvarata all kompetens. Alla medarbetare ska likvärdigt uppmuntras till kompetensutveckling.

5. Möjligheter att förena arbete och föräldraskap

Länstrafiken i Västerbotten är en arbetsplats som värnar om medarbetarnas hela livssituation och eftersträvar att i möjligaste mån underlätta för medarbetarna att ha en balans mellan arbete och fritid. Våra arbetsvillkor ska så långt det är möjligt vara utformade för att kunna förena arbete och föräldraskap.

Vi uppmuntrar både män och kvinnor att på ett likvärdigt sätt ta ut föräldraledighet och vara hemma på grund av vård av sjukt barn. Under föräldraledigheten ska medarbetarna ha möjlighet att hålla kontakt med arbetsplatsen och hålla sig informerad om vad som händer där.

Föräldraledighet och vård av sjuka barn ska inte påverka lön eller andra arbetsvillkor negativt.

Vår verksamhet eftersträvar att så långt det är möjligt tillåta flexibla arbetstider och arbete i hemmet för att underlätta för föräldrar. Av samma skäl eftersträvar vi att förlägga möten och konferenser på tider och platser som underlättar för föräldrar att delta.

Övertid och obekväm arbetstid ska undvikas när det inte är väsentligt för verksamheten.

Länstrafikens likabehandlingsarbete – en kontinuerlig process

Länstrafiken i Västerbotten tror på allas lika värde och på att olikheter är en styrka. Att diskriminera och särbehandla på grund av exempelvis kön, religion, etnisk tillhörighet eller ålder är gå miste om eventuella möjligheter och nya perspektiv i arbetet. Vårt likabehandlingsarbete handlar därför förutom medarbetarnas välbefinnande, minst lika mycket om att skapa välmående och välfungerande arbetsplatser, där alla möjligheter tas till vara.

Det är av stor vikt att likabehandlingsarbetet integreras, inte bara bland chefer, utan i organisationen i stort. Vårt syfte är att skapa medvetenhet kring diskriminering både hos chefer och medarbetare för att säkerställa att likabehandling integreras i alla delar av det dagliga arbetet.

Länstrafiken ska arbeta förebyggande med aktiva åtgärder för att motverka diskriminering och främja lika rättigheter och möjligheter i arbetslivet. Arbetet ska genomföras fortlöpande och dokumenteras löpande under året och ske i samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare. Inom Länstrafiken genomför vi årligen likabehandlingsarbete för att möta dessa lagkrav. Detta sker genom ett återkommande arbete enligt följande fyra steg: undersöka, analysera orsaker, genomföra åtgärder och följa upp. Detta arbete ska sammanfattas i en årlig rapport.

TeamEngine Document E-Sign ID: 67283481-4970-4BFC-B3C6-7A2A9C161567. Page 5 of 6.

Finanspolicy

Fastställd av styrelsen 2025-02-14 § 187

Länstrafiken
VÄSTERBOTTEN

Länstrafiken VÄSTERBOTTEN

Finanspolicyns syfte

Denna finanspolicy anger ramar och riktlinjer för hur finansverksamheten inom koncernen bolaget ska bedrivas. Med finansverksamhet avses likviditetsförvaltning och finansiering.
Syftet med policyn är att fastställa mål för finansverksamheten samt ramar och riktlinjer för dess organisation, riskhantering och rapportering.

Finansverksamhetens mål

Målet för finansverksamheten är att

- Säkra bolagets betalningsförmåga på kort och lång sikt
- Inom policyns ramar och riktlinjer
    - minimera risker
    - minimera kostnader för finansieringen
    - ge en rimlig avkastning i likviditetsförvaltningen
- Säkerställa att finansverksamheten bedrivs med en god intern kontroll och utan spekulativa inslag

Organisation och ansvarsfördelning

Nedan framgår fördelningen av ansvar mellan styrelsen, VD och företagets ekonomichef.

- Styrelsen
    - fastställer finanspolicyn, och eventuella revideringar, årligen
    - beslutar om upplåning
- VD ger Ekonomichefen mandat att besluta om löpande förvaltning av likviditeten
- Ekonomichefen rapporterar till VD vid väsentliga avvikelser från likviditetsplaneringen

Likviditetsförvaltning

Tillgängliga likvida medel definieras som:

- Kassa och banktillgodohavanden
- Finansiella tillgångar som kan omsättas inom tre bankdagar

Förutsättningar

Driftbidragen från finansiärerna faktureras tertialvis i lika delar. De största utgifterna är trafikkostnader som utbetalas månadsvis till trafikutförarna, vilket gör att de, i motsats till intäkterna, har ett relativt jämnt flöde under året. Sammantaget gör detta att likviditeten varierar mycket inom varje tertial.

Betalningsberedskap

En översiktlig likviditetsplan ska fastställas i samband med resultatbudgeten.
I praktiskt arbete ska den kortsiktiga likviditetsplanen ses över varje eller varannan vecka

Vid befarat likviditetsunderskott kan följande åtgärder, i fallande prioritetsordning, ske enskilt eller i kombination med varandra beroende på behovets storlek:

1. Tidigareläggning av fakturering för kommande periods driftbidrag.

I första hand gentemot ägaren Region Västerbotten sedan också mot finansiärerna Umeå (inkl. Ultra) och Skellefteå i fallande ordning. Åtgärden måste kommuniceras och beviljas från motparten i god tid.

2. Á-conto reglering av redovisade underskott i samband med augusti-bokslutet.

Enligt samma prioritetsordning gentemot finansiärer som under p. 1. Även denna åtgärd behöver förankras hos finansiärerna i god tid.

Á-conto regleringen avräknas från årets slutliga resultat inför slutreglering året därpå.

Förvaltning av kortfristig likviditet

Kortfristig likviditet kan placeras på

- Transaktionskonto
- Annat räntebärande konto i svensk bank
- Svensk räntefond med genomsnittlig löptid om högst 1 år

Placerade medel ska kunna omvandlas till likviditet genom försäljning på kort varsel. Om placering görs på bundet konto, ska möjlighet finnas att förtidsinlösa placeringen mot avgift. Motpart ska ha Finansinspektionens tillstånd att bedriva verksamheten och vara väl etablerad och känd i Sverige.

Placeringar i svenska räntefonder skall, baserat på fondens historiska utveckling, ske till den lägsta risknivån enligt vid var tidpunkt rådande riskklassificering hos den aktuella fondförvaltaren.

Målsättning

Målet med att aktivt förvalta likviditeten är att skapa högre ränteintäkter än vad som annars varit fallet på transaktionskonto. Detta får dock inte ske genom onödigt risktagande.

Finansiering

Extern upplåning kan göras för att finansiera större investeringar eller för att säkra behovet av rörelsekapital. Upplåning till investeringar kan göras genom vanligt banklån, eller en kontokredit om det bedöms som mer fördelaktigt. Upplåning till rörelsekapital kan göras genom en kontokredit. Upplåning med syfte att placera medel till högre ränta än låneräntan (arbitrage) får inte ske.

Riskhantering

Vid extern upplåning ska amorteringstiden inte vara längre än avskrivningstiden för det som ska finansieras. Upplåning kan göras till fast eller rörlig ränta. Upplåning i annan valuta än svenska kronor får inte göras.

Derivat

Derivat får endast användas för att säkra en fast ränta eller en fast valutakurs. Den underliggande finansieringen och räntederivatet ska ha samma räntebas, t.ex. STIBOR3M. Derivatet får inte ha längre löptid än den underliggande finansieringen.

Rapportering

Styrelsen ska få rapportering om finansiering (storlek på lån och ränta), likviditet och placeringar vid varje sammanträde enligt nedan:

- Februari som en del i bokslut och årsredovisning
- Maj som en del i delårsrapport och budget
- September som en del i delårsrapport
- December som en del i månadsuppföljning per oktober

Inköpspolicy

Fastställd av styrelsen 2025-02-14 § 188

Länstrafiken
VÄSTERBOTTEN

Länstrafiken VÄSTERBOTTEN

När bolaget köper, leasar eller hyr varor, tjänster eller entreprenader ska av respektive styrelse beslutade behov och mål alltid vara styrande.

Social-, ekologisk- och ekonomisk hållbarhet ska premieras tillsammans med förutsättningar för lokal tillväxt, hög servicenivå och god tillgänglighet.

Tillämpning

- Vi följer de lagar och direktiv som reglerar offentliga inköp
- Vi säkerställer att de parter vi tecknar avtal med har fullgjort sina åtaganden avseende skatter och sociala avgifter
- Vi säkerställer att de parter som vi tecknar avtal med har branschanpassade arbetsmarknadsvillkor för sina anställda
- Vi säkerställer att produkter, byggnader, miljöer och tjänster så långt det är möjligt är användbara för alla människor
- Vi agerar på ett sådant sätt att vi uppfattas som en trovärdig aktör såväl på den offentliga som på den privata marknaden
- Vi samordnar i mesta möjliga mån våra inköp för att effektivisera vår upphandlingsprocess samt för att minimera våra administrativa kostnader
- Vi följer de kontrakt/ramavtal som upprättas och finns publicerade på vårt intranät. Om avtal inom aktuellt område saknas ska kontakt alltid tas med närmaste chef som beslutar hur inköp då ska hanteras.
- Budgetansvarig chef eller tjänsteperson med särskilda mandat beslutar om inköp
- Inköp över 2 000 000 kr beslutas av VD

Beloppsgränser
Om ett avgränsat och specifikt kontrakts värde bedöms understiga den lagstadgade direktupphandlingsgränsen får direktupphandling tillämpas. Mer om beloppsgränser med mera finns i Riktlinjer för direktupphandling för Länstrafiken i Västerbotten AB.

Upphandlingsläget 2025-02-14

Harriet Söder

Länstrafiken VÄSTERBOTTEN

Bussgods

Upphandlingsläget

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

Umeå hamn (anslutningstrafik Wasaline)- samråd genomförs i vår

Umeå: Linje 114, 116, 131, 137, 160, 175 – samråd genomfört 29/1

Linje 45 Östersund - Gällivare, 14 Vilhelmina – Umeå/ 63 Dorotea – Umeå – svårt med beslut om tidplan, på grund av osäkerhet kring Trafikverkets medfinansiering

Uppföljning tonalitet 2024 (allmän kollektivtrafik)

2025-01-21

En rapport framtagen på uppdrag av Länstrafiken i Västerbottens styrelse

Nina Lindberg, Kommunikationsansvarig Länstrafiken i Västerbotten AB

Länstrafiken VÄSTERBOTTEN

Innehållsförteckning

1. Inledning 2
2. Möjligheter och begränsningar med att mäta vad som sägs 2
3. Generella attityder och synpunkter 2
4. Påverka uppfattningen om oss och branschen 3
5. Synpunkter och attityder 3
5.1 Synpunkter och nöjdhet med regiontrafiken i Västerbotten 3
5.2 Synpunkter och nöjdhet med Ultra, Umeås lokaltrafik 5
..... 5
..... 6
..... 6
5.3 Hur vi jobbar med frågorna 6
6. Viktigt att följa upp det positiva också 7

1. Inledning

I dagens mediesamhälle finns det många kanaler och forum som privatperson och yrkesperson kan yttra sig i och framföra sina åsikter. När vi som aktör inom kollektivtrafiken vill jobba med aktiviteter för att nå våra mål behöver vi också jobba med omvärldsbevakning. Dels för att få en förståelse över vilka uppfattningar som finns och vilka frågor som väcks så att vi kan anpassa insatserna efter det.

Precis som det framkom i förra årets uppföljning sticker inte händelserna från 2024 ut jämfört med andra år. Det som är en del av skillnaden jämfört med 5-6 år sedan är att det finns fler kanaler och forum att uttrycka sig i. Kanalerna och forumen är också mer ”stängda” och dolda på grund av ändrat beteende där fler uttrycker sig i grupper och bakom inloggningar. Reglerna inom GDPR har också bidragit till mer dolda forum. Däremot har allmänheten lärt sig mer om kritisk granskning av kommentarer och information, vilket är bra.

Det vi kan se i vår bransch och även i Västerbotten är att mycket som sägs om kollektivtrafiken sker främst i våra egna kanaler men också via kommentarer till regionala tidningars webbartiklar, i olika lokala grupper på Facebook och sen också i mindre utsträckning i övriga sociala kanaler och forum.

2. Möjligheter och begränsningar med att mäta vad som sägs

Vi kan bevaka och följa våra egna kanaler och hur våra branschkollegor i Sverige och världen jobbar. Att regelbundet utföra attityd- och kvalitetsundersökningar hos både resenärer och allmänhet är också ett väldigt effektivt sätt att mäta vad som sägs. Samverkan i olika former och att följa med i den tekniska utvecklingen är också en del i omvärldsbevakningen. Att bygga relationer med media är också viktigt.

Vi kan även köpa olika typer av nyhetstjänster och mediabevakning. Det som är den stora utmaningen med den sistnämnda, nyhetstjänster är att väldigt många av kanalerna är stängda eller ligger inom ett medlemskap och då kan tjänsten inte fånga upp det som sägs eller skrivs. Det som sägs eller skrivs i t ex en Facebookgrupp där medlemmar valt att gå med fångas aldrig upp i en mediabevakningstjänst. Kommentarer till en artikel i en digital tidning kommer inte heller med. Den begränsningen handlar om integritet, med andra ord GDPR. Resultaten blir då inte helt rättvist eller ger en verklig bild. Det innebär att vi inte på ett bra sätt kan mäta vad som sägs om oss i andra kanaler än våra egna.

3. Generella attityder och synpunkter

Det vi vet att allmänhet och resenärer har synpunkter kring när det gäller kollektivtrafiken är bland annat upplevd trygghet, information, bekvämlighet, körstil, trafiksäkerhet, städning, enkelhet och bemötande. Det är också frågor som vi regelbundet jobbar med både i Västerbotten och tillsammans med hela branschen. Det som också har betydelse är själva uppfattningen av kollektivtrafiken. Man kan tycka mycket utan att faktiskt ha upplevt det. Det jobbar vi också med.

Många händelser i vår omvärld som vi direkt inte kan styra över påverkar både uppfattningen och upplevelsen av kollektivtrafiken. Olyckor, tekniska problem, ofredanden, frågor kring integritet, tillgänglighet och till och med väderförhållanden oavsett vilken bransch det handlar om kan leda till stormar av negativa och upprörda synpunkter. Vår bransch är inte undantagen där och därför måste vi i samverkan med alla inblandade aktörer i hela leveransen av kollektivtrafik förebygga, förekomma och bidra till att minska konsekvenserna av sådana händelser.

Under 2024 i Västerbotten är det främst händelser med olyckor och avåkningar kopplat till vädret och övergången till de nya apparna som skapat debatt och synpunkter. När det gäller apparna har de flesta av de negativa synpunkterna varit begränsade till Ultras app. Tabussens app har mest fått positiv kritik, precis som väntat.

4. Påverka uppfattningen om oss och branschen

För att motverka det negativa som sägs och skrivs om branschen behöver vi jobba med och i de kanaler som vi har kontroll över och även samverka med andra aktörer för att nå fram i andra kanaler.

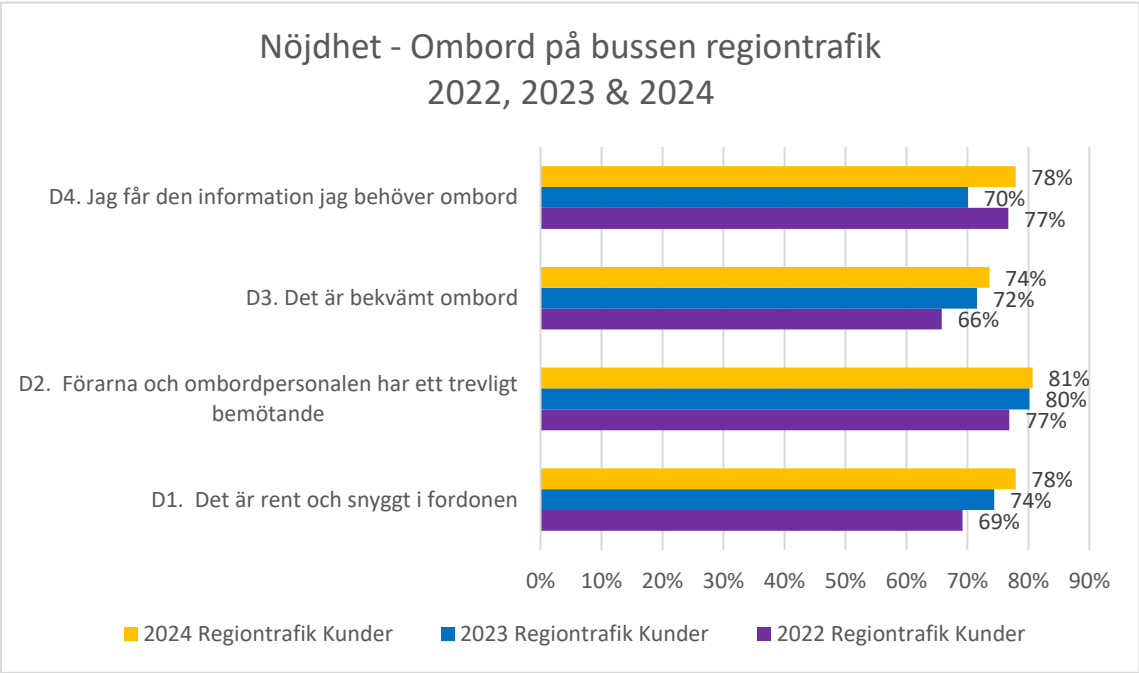
Västerbotten är med i den stora branschgemensamma kvalitets- och attitydundersökning Kollektivtrafikbarometern som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Där intervjuar vi 400 resenärer och allmänhet varje månad. Enligt den är våra resenärer väldigt nöjda, både sammanfattande och med den senaste resan. Det är också de regelbundna resenärerna som faktiskt har en upplevelse av att resa med oss. De som har lite sämre bild av oss är de som åker väldigt lite med oss eller inte alls. Det vill säga att de har en uppfattning av oss trots att de inte åker med oss eller bara upplever en resa väldigt sällan.

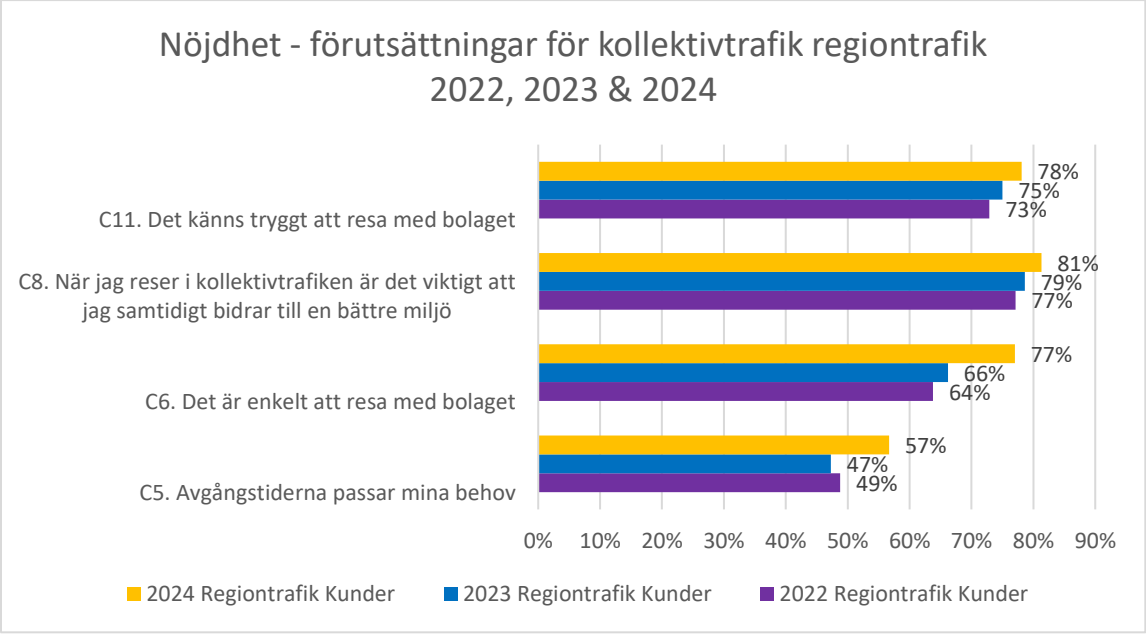
5. Synpunkter och attityder

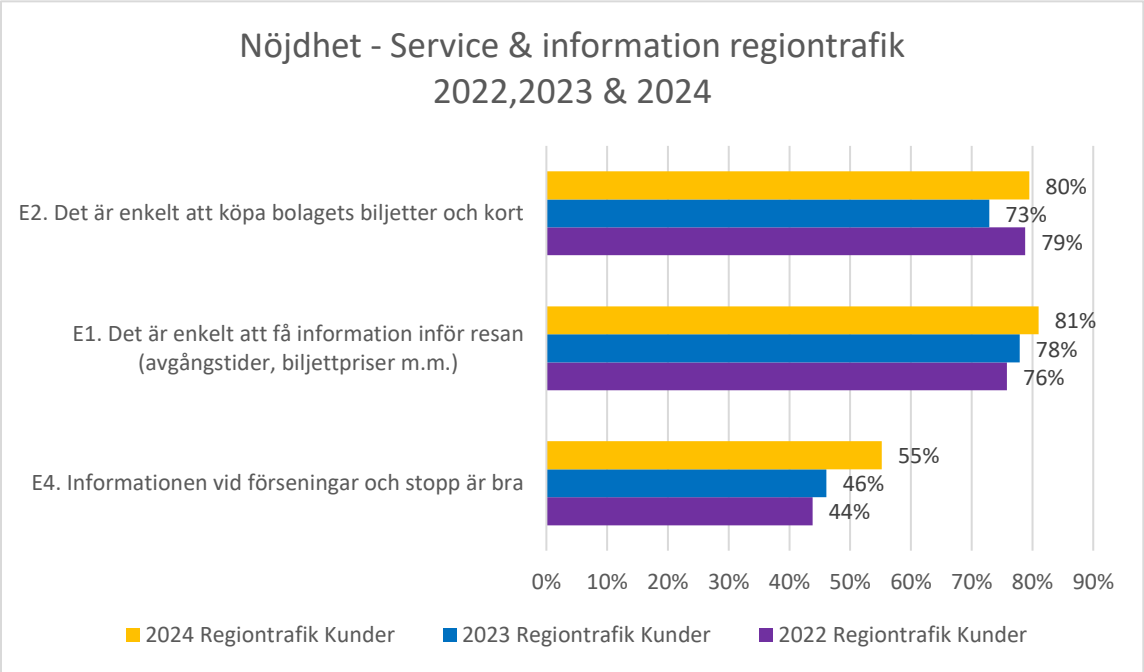
I diagrammen nedan från Kollektivtrafikbarometern visas Västerbottens resultat av attityder och kvalitet för busstrafiken åren 2022, 2023 och 2024 i de största frågorna som branschen mäter hos våra resenärer. Det som visas är de som är nöjda med frågan, de som svarat nöjda eller mycket nöjda.

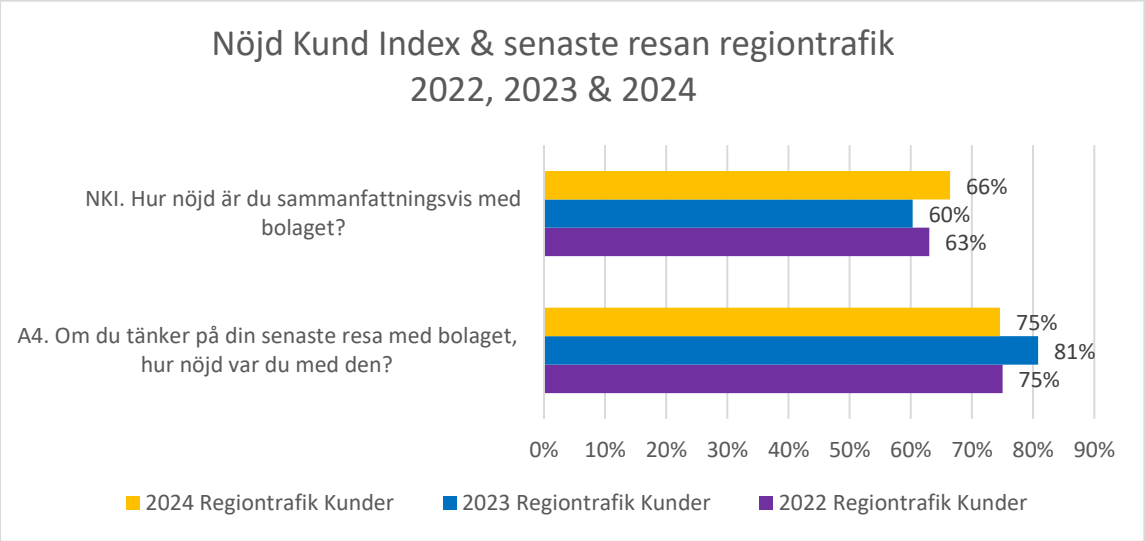
Det är också de frågor som oftast debatteras i olika kanaler bland allmänheten och resenärer. De första graferna visar regiontrafiken och den andra Ultra, lokaltrafiken i Umeå. Dessa frågor följer vi under hela året och sätter in insatser där vi ser att det behövs både löpande under året och som aktiviteter i verksamhetsplanen och kommunikationsplanen.

5.1 Synpunkter och nöjdhet med regiontrafiken i Västerbotten

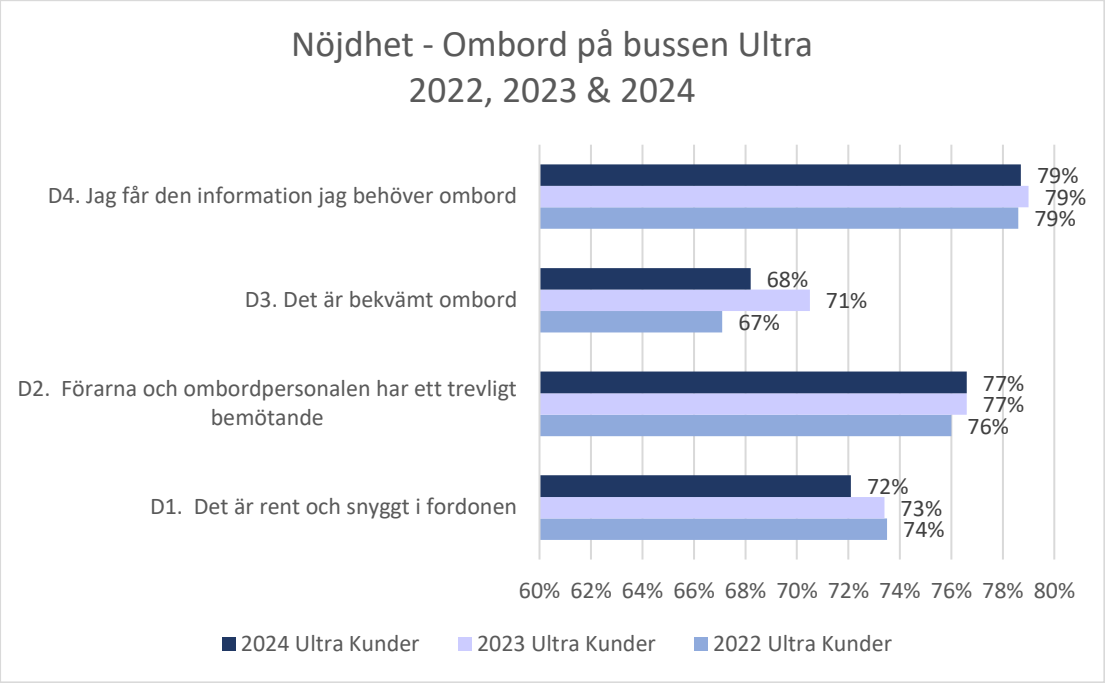


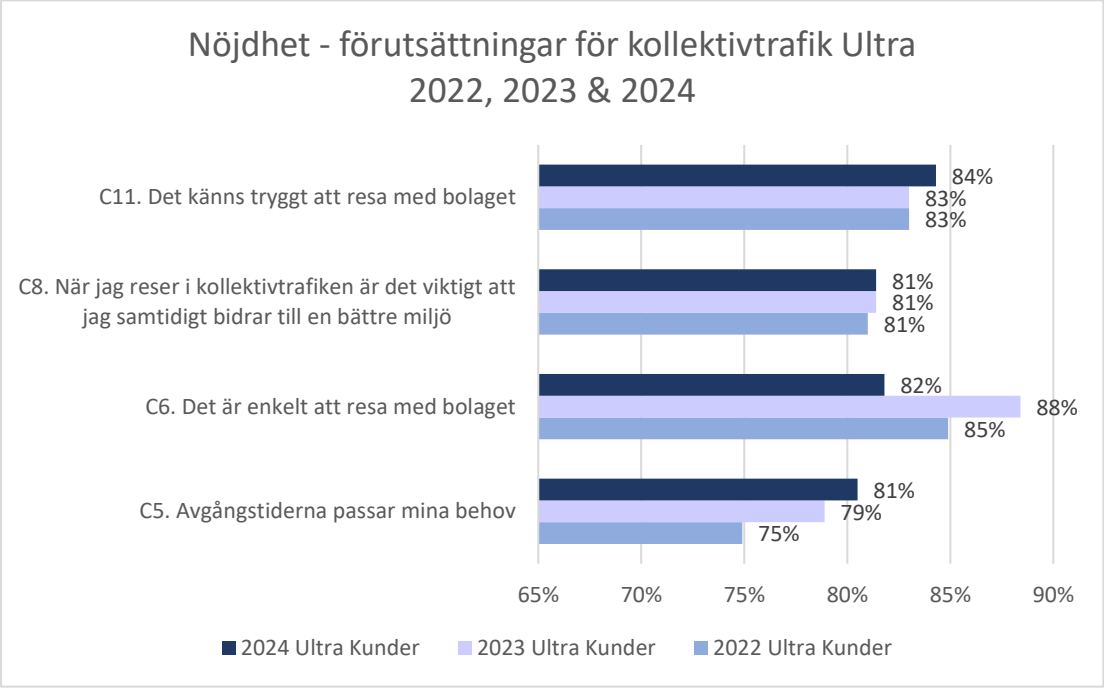

Nöjdhet - förutsättningar för kollektivtrafik regiontrafik
2022, 2023 & 2024
C11. Det känns tryggt att resa med bolaget
78%
75%
73%
C8. När jag reser i kollektivtrafiken är det viktigt att jag samtidigt bidrar till en bättre miljö
81%
79%
77%
C6. Det är enkelt att resa med bolaget
77%
66%
64%
C5. Avgångstiderna passar mina behov
57%
47%
49%
0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90%
2024 Regiontrafik Kunder
2023 Regiontrafik Kunder
2022 Regiontrafik Kunder

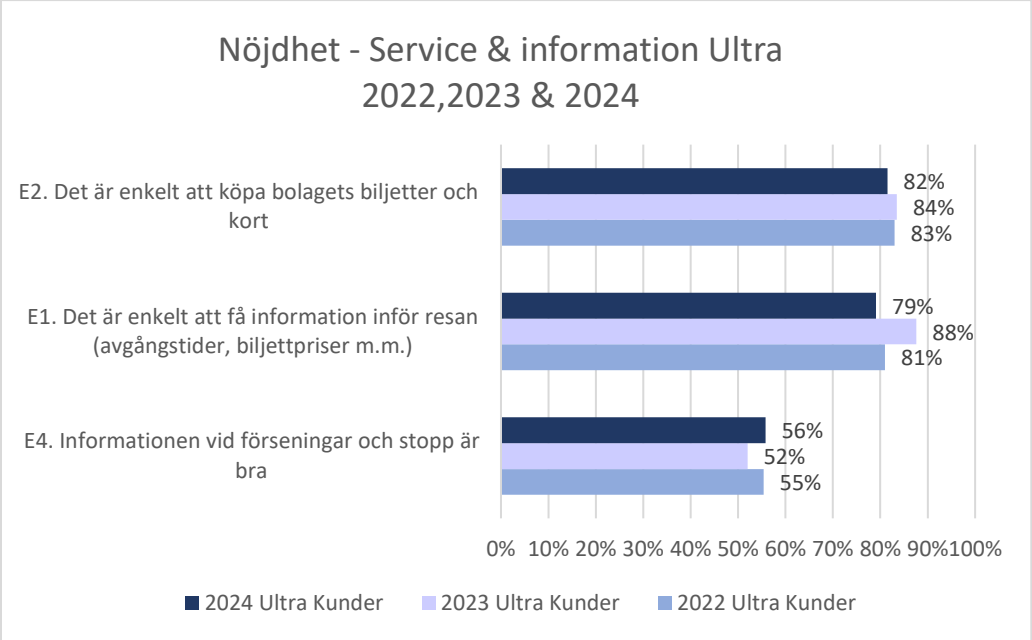

Nöjdhet - Service & information regiontrafik
2022,2023 & 2024
E2. Det är enkelt att köpa bolagets biljetter och kort
80%
73%
79%
E1. Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser m.m.)
81%
78%
76%
E4. Informationen vid förseningar och stopp är bra
55%
46%
44%
0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90%
2024 Regiontrafik Kunder
2023 Regiontrafik Kunder
2022 Regiontrafik Kunder

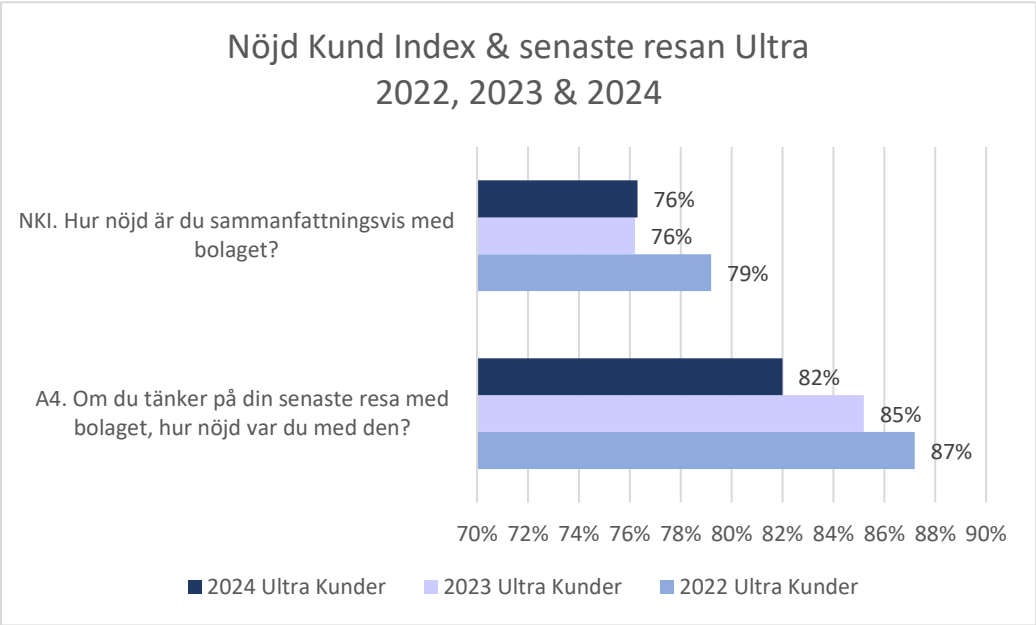

Nöjd Kund Index & senaste resan regiontrafik
2022, 2023 & 2024
NKI. Hur nöjd är du sammanfattningsvis med bolaget?
66%
60%
63%
A4. Om du tänker på din senaste resa med bolaget, hur nöjd var du med den?
75%
81%
75%
0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90%
2024 Regiontrafik Kunder
2023 Regiontrafik Kunder
2022 Regiontrafik Kunder

5.2 Synpunkter och nöjdhet med Ultra, Umeås lokaltrafik









5.3 Hur vi jobbar med frågorna

Med allt ovanstående i bakgrunden kommer nedan några exempel på hur vi jobbar med frågan det närmaste åren bakåt och framåt. Vårt sätt att jobba med frågan utvecklas också hela tiden.

- Vi jobbar med varumärkesstärkande kommunikation på flera sätt
- Vår organisation finns alltid tillgänglig för media
- Vi jobbar med teknisk utveckling så att vi kan erbjuda bra, trygga och enkla tjänster
- Våra förare personifieras genom förarporträtt och stort deltagande i olika insatser. Det leder till att allmänheten får en trevlig och identifierbar person att förhålla sig till, inte bara en ”förare bakom ratten”.
- Genom resenärsporträtt och insatser där resenärer lyfts möjliggör vi också att de flesta kan identifiera sig med en annan resenär och se det kollektiva resandet som en självklarhet.
- En massa positiva siffror lyfts i olika sammanhang så att de som har uppfattningar om kollektivtrafiken i stället ska få fakta som till slut påverkar uppfattningen. Exempelvis kan en

person som åkt buss en gång senaste året säga ”Det är ju alltid tomt på bussen” och då få se att vi i stället har drygt 70 000 resor på en vecka i regiontrafiken.

- Via Kollektivtrafikbarometern mäter vi andelen ambassadörer och andelen som avråder från att åka med Länstrafiken i Västerbotten.
- Förutom att mäta vad våra resenärer (de som reser minst en gång per månad) tycker mäter vi också vad våra icke resenärer tycker. Det ger oss insikter till vad vi kan jobba med för att ändra uppfattningen.
- Vi jobbar med tryggheten på flera olika sätt. Ett exempel är att vi jobbar med vår trafikinformation, då en av de största anledningarna till att man upplever otrygghet i kollektivtrafiken beror på att man inte vet om man kommer fram i tid eller inte. Därför har vi satt specifika arbetsmål för de två frågorna i graferna ovan som handlar om information och upplevd trygghet.
- Vår Kundservice har en väldigt viktig roll och där jobbar vi också hela tiden för att bli ännu bättre och ge så god service som möjligt.
- Vår förarcertifiering har kommit i gång ordentligt nu och där får trafikföretagens förare jobba med bemötande, service och kunskap som direkt påverkar resenärernas upplevelse och uppfattning av oss. Våra förare, kundservice och våra biljettförsäljare är vårt ansikte utåt och ger tillsammans en bild av bemötandet ut mot resenären.
- I och med samarbetet inom Ultra, Umeås lokaltrafik genomför och deltar vi löpande i flera insatser och projekt som innefattar arbetsmiljön för förarna och tonaliteten i samhället. Några exempel är en hot- och våldgrupp där vi tillsammans med trafikföretaget bland annat jobbar för arbetsmiljön för förarna och tryggheten för både förare och resenärer. En trygghetsutbildning och en risk- och konsekvensanalys av hot och våld har genomförts och vid stora event i Umeå har vi trafikvärdar på plats för både regiontrafiken och lokaltrafiken.
- För våra egna kanaler i sociala medier har vi tagit fram en policy för kommentarshantering. Policyn täcker vad man som användare kan förväntas få svar på, hur man uttrycker sig och hur vi hanterar kommentarer. Policyn ger oss möjlighet att ta bort kränkande kommentarer, hot och trakasserier och visar att vi tar ansvar för ett schysst samtalsklimat och att kommentarerna är sakliga och konstruktiva. Vi kan inte ta ansvar för hur andra människor uttrycker sig men vi kan ta ansvar för att vårt kommentarsfält ska vara en trevlig plats och kanal för frågor och synpunkter så länge det sker på ett respektfullt sätt.
- Vi följer och analyserar våra branschkollegors synlighet i medier för att planera egna insatser

6. Viktigt att följa upp det positiva också

Som en viktig del av uppföljningen vill vi också lyfta några av de positiva synpunkter som också många gånger dyker upp i olika forum och kanaler. Lite exempel från 2024 kan vi se nedan. Den sista texten är faktiskt från januari 2025, men ville ändå ha med den.

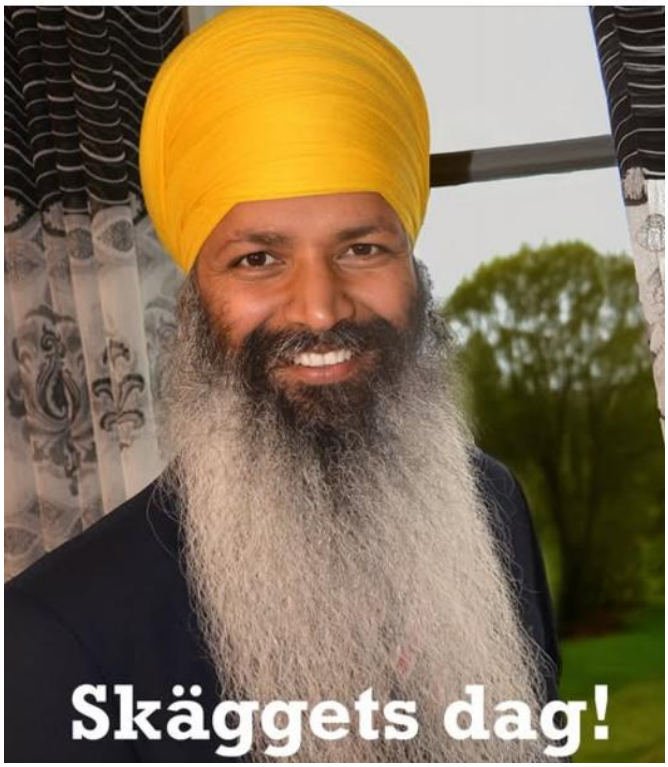
Dina förslag och idéer

Hola! Väntade på bussen till Boliden helt ensam på perrongen 06:15. 06:23 kommer en buss och när dörren öppnas möts jag av en fantastiskt smittande leende. En mycket duktig chaufför som jag pratade med hela resan och som verkligen körde försiktigt och med förstånd. Tack för att sådana vardagshjältar finns! Med vänlig hälsning, Thomas

Hej! Jag tar buss nummer 2 varje dag på morgonen och ibland åker jag med en chaufför som alltid säger "hej, god morgon, välkommen!". Jag vet inte hans namn, men idag körde han bussen som åkte förbi ishallen kl. 07.47. Så fin bemötande och början på dagen, man känner sig verkligen välkommen som passagerare. Dessutom så kör han bra och på ett tryggt sätt, vilket är toppen!

Tabussen - Länstrafiken i Västerbotten
5 september

Det här är föraren Dharminder "Sony" Singh. Han kommer strå-la lite extra på lördag för då är det nämligen Skäggets dag. Tack Sony för att du och alla andra förare håller Västerbotten rullande 365 dagar om året. 💛



Mest relevant

Susanne Bengtsson
Gillar ikke skägg
12 v · Gilla · Svara · 5

George Calloway har svarat · 9 svar

Martin Böckman
Grått skägg är en gåva från Jesus Kristus
12 v · Gilla · Svara · 2

Björn Molin har svarat · 1 svar

Björn Molin

12 v · Gilla · Svara

Björn Molin har svarat · 1 svar

Håkan Nygren
Min trevliga kollega!!
12 v · Gilla · Svara · 5

Soran Ali
Trevlig kollega ❤️🙏
12 v · Gilla · Svara

Barbbro Blomqvist
Vackert

Tabussen - Länstrafiken i Västerbotten
24 juni

Ibland är du kanske galet stressad och pressar dig ombord av ren instinkt. Det är okej. Men oftast funkar det bättre att på klassiskt, väluppfostrat manér vänta på din tur tills alla har klivit av.

Tillsammans kan vi göra bussen ännu bussigare att åka. Det blir väl bra. 🚌💛

Patrick Kilman har svarat · 2 svar

Barbbro Blomqvist
Man väntar på sin tur när alla klivit av bussen
22 v · Gilla · Svara · 3

Anna Laurila
Visst är det tänkt så att folk kliver av bussen bak och på fram? Så länge det efterlevs är det inga problem 😉
22 v · Gilla · Svara · 3

Dennis Norrman
Är det inte viktigare att man kommer på och betalar än att gå av och kanske inte gjort rätt för sig???😁
22 v · Gilla · Svara

Författare
Tabussen - Länstrafiken i Västerbotten
Hej Dennis! Varje resenär behöver så klart ha en giltig biljett under resans gång. I detta fall vill vi bara uppmuntra till att låta avstigande resenärer göra detta först innan man själv stiger på för att undvika trängsel ombord. / Tabussen
22 v · Gilla · Svara

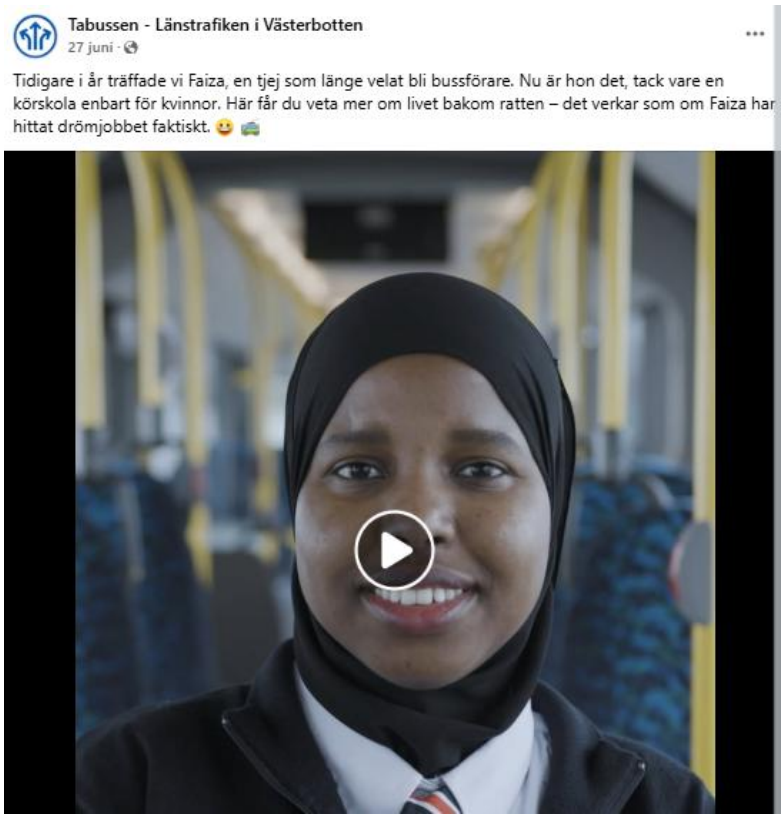
Svara Dennis Norrman

Patrick Kilman
Passagerarna kan ju lära sig att man går på fram av bak
22 v · Gilla · Svara

Helena Gunvor Nordin
Tack

22 v · Gilla · Svara

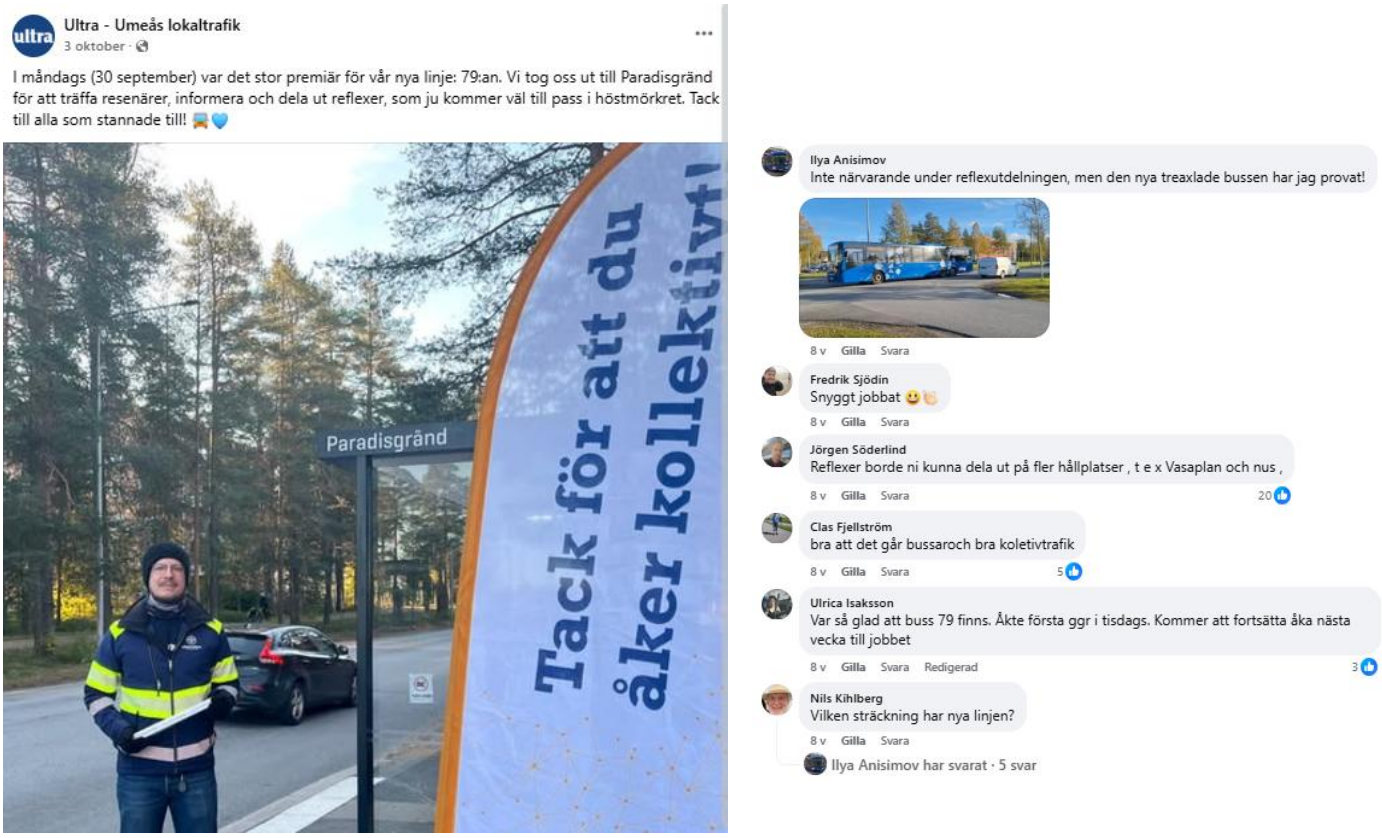
Britt-Marie Lindgren
När jag har åkt buss har den aldrig kört innan alla har satt sig.
22 v · Gilla · Svara


Tabussen - Länstrafiken i Västerbotten
27 juni ·
Tidigare i år träffade vi Faiza, en tjej som länge velat bli bussförare. Nu är hon det, tack vare en körskola enbart för kvinnor. Här får du veta mer om livet bakom ratten – det verkar som om Faiza har hittat drömjobbet faktiskt.

Huda Alhriri
22 v Gilla Svara
Tomas Johansson
Mer än bra kämpat
21 v Gilla Svara
Нина Микитенко
22 v Gilla Svara
Lisa Alatalo
Bra gjort av dig Faiza! Grattis till jobbet!
22 v Gilla Svara
Tobias Norlin
Grattis
21 v Gilla Svara
Mest relevant är valt så vissa kommentarer kan ha filtrerats bort.

Tabussen - Länstrafiken i Västerbotten
20 juni ·
Glad midsommarhelg!
Om du ska åka buss med oss, tänk på att den som vanligt går lite annorlunda kring midsommar:
På midsommarafton går bussen som en lördag... Visa mer
MIDSOMMAR-
TIDER
PÅ BUSSEN!

Marie Anderssons
Tack Ylva! Jag önskar dig en trevlig midsommar. Kram
GIF
GIPHY
23 v Gilla Svara Redigerad
Uang Karlsson
23 v Gilla Svara
Micke Bergström
Detsamma önskas er
//Micke Trafikledare på Norrlandskusten
23 v Gilla Svara
Jörgen Ahlgren
tur man har bil, och cyklar till jobbet
23 v Gilla Svara
Stefan Johansson
Detsamma till er också
23 v Gilla Svara
Kristina Niska
Det samma till er
23 v Gilla Svara
Ann-Christin Perman
Detsamma
23 v Gilla Svara



Kundens beskrivning av händelsen: "Jag åker buss till och från arbetet framförallt 118.
.... den 5 september 08.00 från påsklovsvägen.
Chauffören städar alltid, putsar och vädrar på sin micropaus.
Dessutom trevlig med passagerarna.
Idag: En liten flicka ramlade på en trottoar en bit bort. Chauffören stannade bussen på ett säkert sätt och sprang över vägen för att hjälpa den lilla flickan upp och se hur det gått.
Fantastisk medarbetare ger Länstrafiken ett fint ansikte utåt och bör premieras!!
Marknadsföring som syns & känns i hjärtat.
(Det är skillnad på de som kör..). "

Hej

Vill att ni ska hälsa chauffören på buss 16. Umeå-vindeln med avgång 13.12 den 15/1 att han gjorde ett fantastiskt intryck på min dotter som var passagerare på den resan och blev avsläppt i Rödå pga halka och osandade vägar.
Han var väldigt mån om sina resenärer i detta omöjliga vägföre! Omtänksamma uppmaningar om att sätta sig i mitten av bussen och spänna fast sig istället för att sitta längst bak och riskera att få en bakomliggande lastbil i ryggen vid ev inbromsning. Dottern var rörd över hans omtanke och ansvarstagande hållning.
Vet ej vad han heter men hoppas att ni kan ta reda på det och sända ett stort varmt tack till denna chaufför! Han gjorde verkligen sitt allt trots omöjliga vägförhållanden..

TeamEngine E-Signing

Yngre väljer kollektivtrafiken i Västerbotten

Måluppfyllelse 2024 och fortsatta aktiviteter

Länstrafiken VÄSTERBOTTEN

ultra

TeamEngine Document E-Sign ID: 67CDCF3C-7B47-40AA-863A-7A69606C414C. Page 1 of 10.

Uppdraget

Nå den yngre målgruppen i Västerbotten och få dem att välja kollektivtrafiken?

Målgrupp

- **Primär målgrupp**

  15-19 åringar boende i Västerbotten

- **Sekundär målgrupp**

  Grundskoleelever

TeamEngine E-Signing

Måluppfyllelse

– resefrekvens, nöjdhet och trygghet

- Mål att jobba mot
  1. Att minst 50 % i ålderskategorin 15-19 år åker minst en gång i veckan med Länstrafiken Västerbotten. Mäts genom Kollektivtrafikbarometern.
  2. NKI hos våra kunder i ålderskategorin 15-19 år ska ligga på minst 55 % vid årets slut 2024.
  3. 60 % av våra kunder i åldern 15-19 år ska uppleva att det är bekvämt ombord vid årets slut 2024.
  4. 60 % ska uppleva trygghet när de åker med oss vid årets slut 2024 och målet ska också vara att uppnå 80 % vid årets slut 2025.

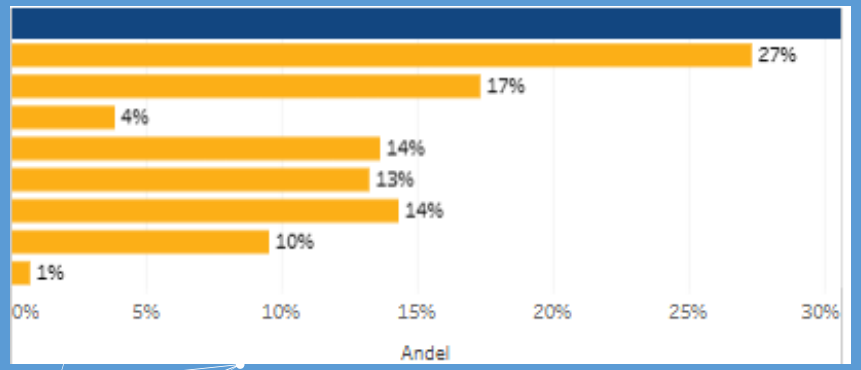
- Anledning till mätning
  1. Resefrekvensen och typen av resenärer
  2. Nöjdheten påverkar resefrekvensen och andras uppfattning
  3. Bekvämlighet och tidseffektivitet är en drivkraft. Upplevelsen ombord och resans innehåll viktigt.
  4. Hög upplevelse av trygghet ökar både nöjdhet och resefrekvens. Tryggheten är främst kopplat till risk för förseningar och trafiksäkerhet

TeamEngine Document E-Sign ID: 67CDCF3C-7B47-40AA-863A-7A69606C414C. Page 4 of 10.

Måluppfyllelse 2024

- 48 % åker minst 1 gång/vecka. (mål 50 %)
  Varav 27 % åker 5-7 dgr.
- NKI ligger på 62 % (mål 55 %)
- 54 % upplever att det är bekvämt ombord (mål 60 %)
- 65 % upplever trygghet när de åker med oss (mål 60 %)

Fråga	Svarsalternativ
A1. Hur ofta åker du med bolaget?	5-7 dagar per vecka
	2-4 dagar per vecka
	1 dag per vecka
	1-3 dagar per månad
	Någon dag per kvartal
	Mer sällan
	Aldrig
	Vet ej/vill ej svara



Nöjdhet NKI	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Yngre 15–19 år	51 %	48 %	47 %	55 %	52 %	62 %
Nationellt 15–19 år	51 %	52 %	50 %	52 %	50 %	52 %
Alla åldrar	54 %	57 %	55 %	72 %	68 %	71 %
Nationellt alla åldrar	54 %	54 %	52 %	60 %	57 %	60 %

Bekvämt ombord	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Yngre 15–19 år	66 %	60 %	69 %	55 %	61 %	54 %
Nationellt 15–19 år	65 %	62 %	59 %	58 %	58 %	58 %
Alla åldrar	73 %	69 %	71 %	67 %	70 %	69 %
Nationellt alla åldrar	71 %	69 %	68 %	69 %	70 %	69 %

Trygghet	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Yngre 15-19 år	71 %	64 %	60 %	66 %	65 %	65 %
Nationellt 15-19 år	69 %	64 %	58 %	63 %	63 %	65 %
Alla åldrar	72 %	70 %	67 %	70 %	78 %	80 %
Nationellt alla åldrar	67 %	62 %	59 %	63 %	70 %	73 %

Strategi och aktiviteter 2024/2025

Aktiviteter under 2024 – och dessa fortsätter under 2025

- Satsning på LT:s och Ultras Instagram och andra kanaler
- Fortsätter med nya profiler och format som lockar den yngre målgruppen
- Annonsering Snapchat
- Kommunicera begreppen bekvämt, enkelt och effektivt (tidseffektivt som enligt studier är en drivkraft)
    - Anpassa begreppen i kampanjer
- Engagera och interagera
    - Specifika aktiviteter som lockar till engagemang
- Digital sponsring mot den yngre målgruppen
- Lyfta apparna och resesiffror

Ytterligare för 2025

- Aktiviteter som kan få de som åker 1 gång/vecka att åka mer
- Öka upplevelsen av bekvämlighet ombord
- Bibehålla och gärna öka upplevelsen av trygghet och NKI
- Lyfta kollektivtrafiken och branschen på ungdomarnas arenor

Strategi och aktiviteter …forts

Utveckling av produkter och tjänster

- Lyfter apparnas smarta funktioner
- Tävlingar och utmaningar
- Resans innehåll och upplevelse ombord
- Samverkan aktörer och branschkollegor
- Skolportal och Företagsportal öppnar upp för nya möjligheter

TeamEngine E-Signing

Den sekundära målgruppen

- Samarbetsprojekt
  - Arbetslivsorientering i grundskolan (Umeå kommun)
- Skolportalen kommer att skapa kontaktytor och möjliggöra utveckling
- Företagsportal öppnar upp för nya möjligheter till aktiviteter med skolorna

TeamEngine Document E-Sign ID: 67CDCF3C-7B47-40AA-863A-7A69606C414C. Page 8 of 10.

Vi vill metodiskt och långsiktigt bidra till och påverka ungdomarna att i sin egen framtid välja kollektivtrafiken som en naturlig del av resandet.

Länstrafiken VÄSTERBOTTEN

ultra

Kommunikations-strategi 2025

Länstrafiken
VÄSTERBOTTEN

ultra

TeamEngine E-Signing

Innehåll

Bakgrund och sammanfattning 3
Den externa kommunikationens uppgift 4
Våra externa kommunikationskanaler 5
Om kommunikationsstrategin 6
Nuläge 7
Generella utmaningar 8
Budskap – vad vi ska trycka på 9
Hur ska kommunikationen uppfattas 10
Drivkrafter för strategiska målgrupper 11
Strategiska målgrupper 12
Kanalstrategi 2025 13
- Syfte 14
- Målgrupper 14
- Mål för respektive målgrupp 15
- Mål för respektive kanal 16
- Kanaler 17
- Frekvens och budget 18
- Innehållsstrategi per kanal 18
- Kommunikationsplan - Länstrafiken 19
- Kommunikationsplan - Ultra 20

TeamEngine Document E-Sign ID: D4675A3A-64BF-4321-9927-D985D2BF9AE5. Page 2 of 22.

TeamEngine E-Signing

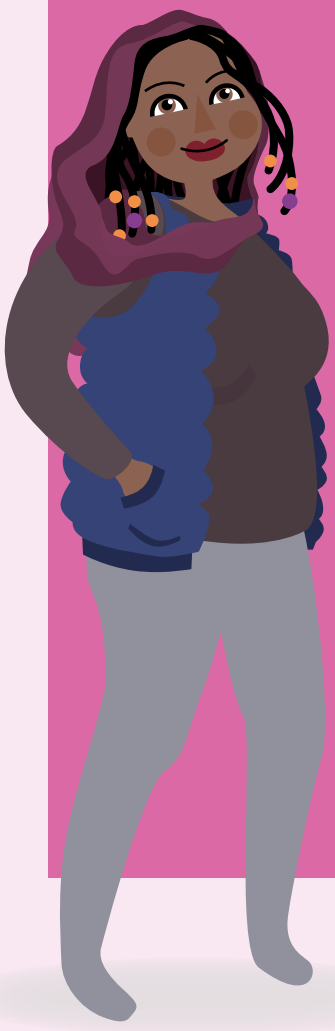
Bakgrund och sammanfattning

Ultra och Länstrafiken har en mängd ytor som tillsammans kommunicerar och därmed etablerar bilden av verksamheten. Allt från egna kanaler till vad resenärerna själva uttrycker.

Till detta kommer också den samverkan som finns med bussoperatörerna och diverse samarbeten med kommuner och företag – som i sina kanaler har möjlighet att kommunicera Ultra och Länstrafiken.

Syftet med kommunikationsstrategin för 2025 är att få ett ramverk för att primärt kommunicera **trygghet**. Genom att etablera uppfattningen att det är **tryggt och enkelt** att resa med bussen vill vi förbättra resenärernas upplevelse och på sätt nå arbetsmålet på **85 % nöjda** och **trygga** resenärer för Ultra och **80 % nöjda** och **trygga** resenärer för Länstrafiken.

2025 innebär nya möjligheter och mandat att aktivt verka för ökat resande i kollektivtrafiken i länet. Något som den externa kommunikationen långsiktigt ska vara med och bidra till!



TeamEngine Document E-Sign ID: D4675A3A-64BF-4321-9927-D985D2BF9AE5. Page 3 of 22.

TeamEngine E-Signing

Den externa kommunikationens uppgift

- Stärka Ultras och Länstrafikens varumärken
- Informera
- Få och bemöta feedback från allmänheten/resenärer
- Skapa en arbetsgivarbild/underlätta rekrytering
- Bygga intern medvetenhet och stolthet
- Tydliggöra och stärka banden med partners
- Öka antalet resor med kollektivtrafiken

TeamEngine Document E-Sign ID: D4675A3A-64BF-4321-9927-D985D2BF9AE5. Page 4 of 22.

Våra externa kommunikations-kanaler

- Tabussen.nu – webbplats med respektive undersida
- Kundservice; via telefon, ”luckan”, mejl och chatt
- Apparna Tabussen.nu och Ultra-Umeås lokaltrafik
- Digitala skyltar ombord på bussarna
- Väderskydd/bussidor
- Monitorer och marknadsskärmar på busstationer
- Ultras och Länstrafikens sociala kanaler
- Pressmeddelanden
- Event/samverkan/mässor

TeamEngine E-Signing

Om kommunikations-strategin

Strategin fokuserar främst på Ultras och Länstrafikens egna kanaler, för att finnas så nära resenärerna som möjligt.

Strategin utgår från de tre etablerade varumärkesattributen för Ultra och Länstrafiken:

- **Hållbart**
- **Tillsammans**
- **Närvarande**

TeamEngine Document E-Sign ID: D4675A3A-64BF-4321-9927-D985D2BF9AE5. Page 6 of 22.

Nuläge

Några uppgifter från Kollektivtrafikbarometern är särskilt intressanta att reflektera över i förhållande till fokusområdet för 2025. De gäller resenärernas syn på vad som påverkar deras trygghetsupplevelse.

- För Länstrafiken toppar ”trafiksäkerhet” och ”risk för förseningar” statistiken som gör att man ger låga betyg till trygghet. Därefter kommer ”trafikpersonalen”, alltså förarna. Statistiken gäller 2022-2024 och hämtas från både hur gruppen ”kunder” och gruppen ”kunder + icke-kunder” har svarat.
- Den ser i stort sett likadan ut för Ultra med samma kriterier. Undantaget att ”kunder + icke-kunder” placerar ”annat” på tredje plats istället för ”trafikpersonalen”.
- När det gäller trafikinformation är alla målgrupperna överens om att det är appen (= apparna) som är den primära källan för information, följt av skyltar och liknande på hållplatser/stationer.

TeamEngine E-Signing

Generella utmaningar

Okunskap/oerfarenhet

Människor som aldrig eller väldigt sällan åker buss vet i stort sett inget om hur det är. De vet inte vad det kostar; de vet inte hur det fungerar med till exempel biljett-köp; de känner inte till linjernas sträckning eller var hållplatser finns.

I gruppen finns till exempel nyinflyttade (från andra länder eller från andra delar av Sverige) som saknar såväl språk som lokal-kännedom.

Denna grupp behöver veta hur busslivet i Västerbotten går till och vilka fördelarna är.

Cementerade/gamla uppfattningar

Här härskar en negativ bild av vad buss-åkande generellt innebär. Denna utma-ning behöver mötas sakligt och ”nötas ner” med konkreta budskap som inte uppfattas som irrelevanta eller raljerande.

En annan risk med denna grupp är att de sprider sina åsikter vidare. De tycker det är för dyrt (utan att veta vad det kostar); de ”vet” att bussar alltid är försenade; de menar att det alltid är trångt och fullsatt på bussen. Här kan de positiva siffrorna vara ett bra sätt att förmedla konkreta fakta. Men framför allt behöver vi kommunicera vad Ultra och Länstrafiken gör – och varför.

Lågintresse

Bussen kan för vissa människor vara en lågintresseprodukt. Det kan röra sig om resenärer som åker buss men gör det för att de måste utan att ha en åsikt om det. Dessa behöver engageras och bli positiva föredömen, ambassadörer som kan ”värva” andra resenärer.

Dåliga erfarenheter

Vanliga faktorer som påverkar är:

- Förarnas bemötande och körstil
- Svårigheter att använda appen och generellt uppleva att det är svårt att få information
- Bemötandet hos Kundservice
- Upplevt stök och trängsel ombord
- Dåligt underhållna/städade bussar
- Valideringen (tar för lång tid/krånglar)

TeamEngine Document E-Sign ID: D4675A3A-64BF-4321-9927-D985D2BF9AE5. Page 8 of 22.

Budskap – vad vi ska trycka på

Budskapen ska utifrån drivkrafterna nedan landa i att Ultra och Länstrafiken står för trygghet. Detta kan göras uttryckligen eller mer underliggande. En hel del av det vi kommunicerar handlar inte direkt om just trygghet – men exempelvis stärka relationerna med nya och befintliga resenärer.

Några exempel på innehåll i kommunikationen:

- Hur tiderna hålls
- Att planerade turer körs
- Bra resultat från Kollektivtrafikbarometern
- Insatser för att skapa normer hos de yngre
- Nya funktioner i nya appen – kopplade till trygghet
- Resenärsporträtt
- ”Öppettiderna”

TeamEngine E-Signing

Hur ska kommunikationen uppfattas

- Trovärdig
- Underhållande/lättsam
- Ärlig
- Personlig
- Aktuell
- Inkännande/förstående

Bilden av varumärkena Ultra och Länstrafiken formas av alla människor som i olika sammanhang exponeras för dem. Allt från trogna resenärer till personer som aldrig någonsin åker buss. Varumärkesuppfattningen är alltså både rationell och emotionell.

Därför finns det anledning att vara snabb, realtidsfokuserad och tydlig. Vi måste lyssna på resenärerna; en generell uppfattning kan bli en ”sanning” även om den inte alls stämmer med verkligheten.

TeamEngine Document E-Sign ID: D4675A3A-64BF-4321-9927-D985D2BF9AE5. Page 10 of 22.

TeamEngine E-Signing

Drivkrafter för strategiska målgrupper

Drivkraft: **Det ska vara tryggt**

Påverkansfaktorer:

- Förarnas bemötande och körstil
- Miljön vid hållplatser och ombord
- Säkerhetsbälten

Drivkraft: **Det ska vara bekvämt**

Påverkansfaktorer:

- Trängsel
- Städning
- Sittplatser
- Förarnas körstil
- Wifi
- Bagageförvaring
- Pendlarparkeringar

Drivkraft: **Det ska vara relevant**

Påverkansfaktorer:

- Finns busslinje
- Finns hållplats tillräckligt nära
- Antalet avgångar
- Pendlarparkeringar
- ”Öppettiderna”

Drivkraft: **Det ska vara enkelt**

Påverkansfaktorer:

- Köpa biljetter
- Se tidtabeller
- Info om förseningar, stopp; var bussen befinner sig
- Validering
- Slipper leta parkering, skrapa bilrutor och tanka

Drivkraft: **Det ska spara tid**

Påverkansfaktorer:

- Kan göra annat på bussen (jobba, plugga, ha kontakt med vänner och familj, koppla av)
- Slipper leta parkering, skrapa bilrutor och tanka
- Finns hållplats tillräckligt nära
- Wifi

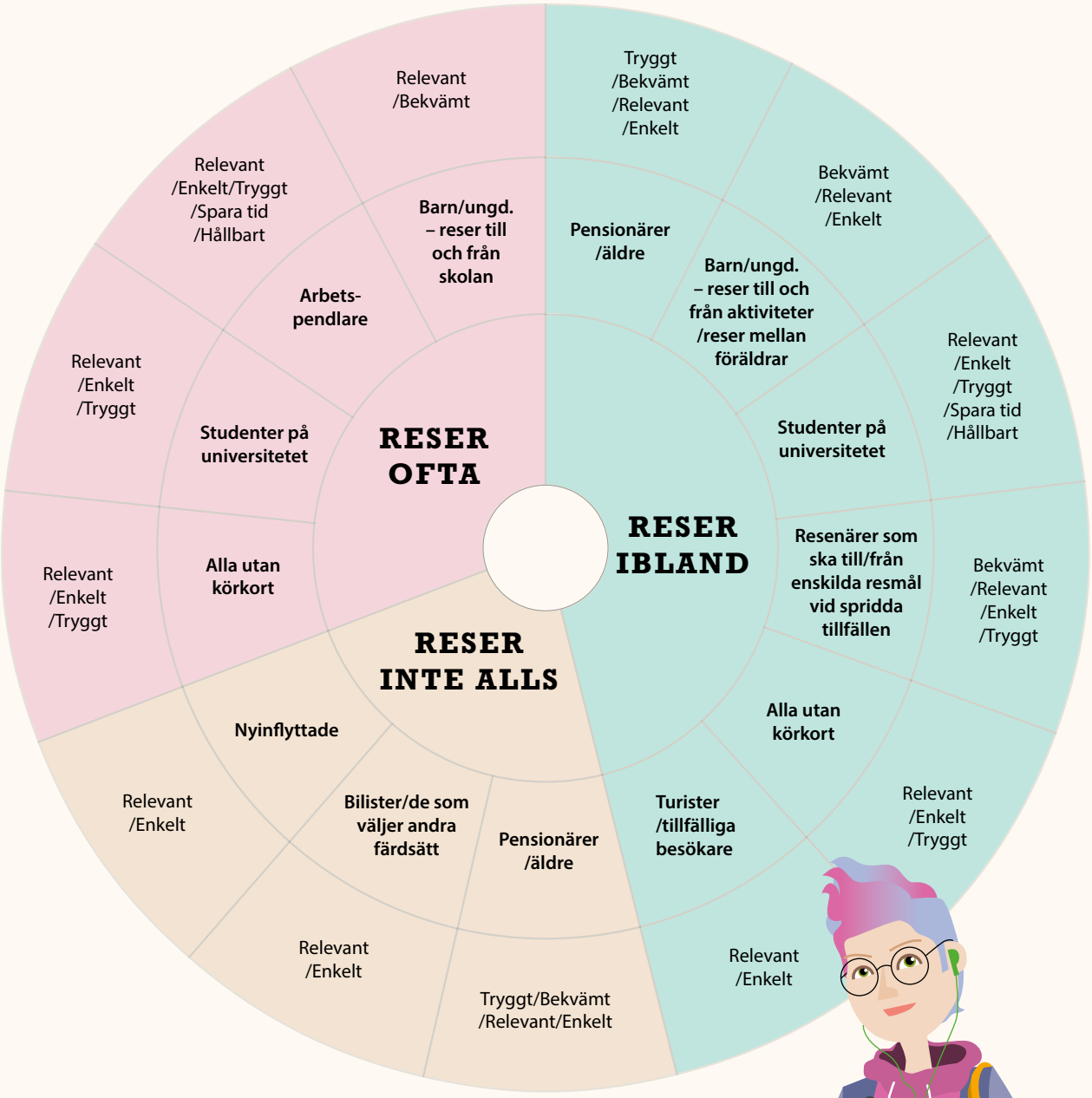
Drivkraft: **Det ska vara hållbart (klimatmässigt/socialt/ekonomiskt)**

Påverkansfaktorer:

- Politisk hemvist/nivå av klimatmedvetenhet
- Billigare än att köpa/äga bil (slipper betala parkeringsavgifter, försäkring, reparationer och drivmedel)
- Hälsan (den som åker kollektivt rör sig i genomsnitt fyra gånger mer per dag än den som åker bil – det förebygger folksjukdomar)

TeamEngine Document E-Sign ID: D4675A3A-64BF-4321-9927-D985D2BF9AE5. Page 11 of 22.

Strategiska målgrupper



Kanalstrategi 2025

Länstrafiken Västerbotten och Ultra

Syfte

Syftet med kommunikationen är att stärka bilden av varumärket och få resenärerna att tycka det känns tryggt, enkelt och bekvämt att resa med Ultra och Länstrafiken. Genom att påverka uppfattningen om att det är tryggt och enkelt att resa med bussen vill vi förbättra resenärernas upplevelse och på sätt nå arbetsmålet på 80 % trygga resenärer på Länstrafiken och 85 % trygga resenärer på Ultra. Genom att använda en kanalmix kan vi nå ut till specifika målgrupper med träffsäker kommunikation med hjälp av målgruppsanpassade budskap.

Målgrupper

De primära målgrupperna är indelade i fyra åldersspann och är de vi fokuserar på när vi tar fram det dagliga innehållet och annonsering. När det krävs särskilda kommunikationsinsatser kan vi även arbeta med våra sekundära målgrupper. Detta görs bäst i målgruppsinriktade annonseringskampanjer.

Primära:

Ungdomar 13-17 år
Unga vuxna 18-35 år
Vuxna 35 - 65 år
Seniorer 65+ år

Sekundära:

Studenter
Pendlare
Sällanresenärer
Linje-, och ortspecifika bussåkare
Turister/besökare

TeamEngine Document E-Sign ID: D4675A3A-64BF-4321-9927-D985D2BF9AE5. Page 14 of 22.

Mål för respektive målgrupp

Ungdomar (13-17 år)

- **Kunskap:** Ungdomar ska känna till hur enkelt det är att använda Ultra och Länstrafiken – från tidtabeller och biljettsystem till hållplatser och appen.
  De bör även få en grundläggande förståelse för varför kollektivtrafik är ett klimatsmart val.
- **Attityd:** De ska uppleva bussåkning som en trygg, modern och social aktivitet, där det är naturligt och roligt att resa tillsammans med andra.
- **Handling:** Målet är att fler ungdomar ska välja bussen framför andra alternativ och kanske dela sina positiva upplevelser i sociala medier, vilket stärker bilden av Ultra och Länstrafiken bland jämnåriga.

Unga vuxna (18-35 år)

- **Kunskap:** Unga vuxna ska vara medvetna om bekvämligheten och tryggheten med att åka buss, inklusive möjligheten att jobba eller studera ombord, samt hållbarhetsfördelarna jämfört med bil.
- **Attityd:** De ska se bussresor som ett ansvarsfullt val som passar deras värderingar, som miljömedvetenhet och praktiska fördelar (ingen parkering, tidsbesparing).
- **Handling:** Fler unga vuxna ska välja bussen regelbundet, antingen som en del av pendlingen eller för kortare resor (även på nätterna).

Vuxna (35-65 år)

- **Kunskap:** Vuxna bör ha insikt i hur bussresor bidrar till en mer hållbar miljö och minskar stress jämfört med bil. De ska känna till att det finns ett flexibelt utbud av linjer och tjänster som anpassar sig efter deras behov.
- **Attityd:** Bussresor ska upplevas som ett tryggt och enkelt sätt att röra sig på, både för arbete och fritid, som dessutom stödjer deras intresse för en hållbar framtid.
- **Handling:** Fler vuxna ska välja bussen oftare, särskilt som ett alternativ för arbetsresor och familjeresor.

Seniorer (65+ år)

- **Kunskap:** Seniorer ska få tydlig information om hur de gör för att resa med bussen, inklusive stöd för att använda biljettsystem och appen. De ska känna till vad det kostar att åka buss.
- **Attityd:** De ska uppleva att bussen är ett tillgängligt alternativ som ger dem ökad frihet. Och att bussen är trygg, pålitlig och bekväm, även för äldre.
- **Handling:** De ska oftare än idag välja bussen för både vardagsärenden och sociala aktiviteter.

Mål för respektive kanal

Ultra

Facebook räckvidd: 260 000 per månad
Facebook interaktion: 8000 per månad
Engagement rate: 3,5% per månad

Instagram räckvidd: 250 000 per månad
Instagram interaktion: 1 000 per månad

Länstrafiken

Facebook räckvidd: 270 000 per månad
Facebook interaktion: 10 000 per månad
Engagement rate: 3,5% per månad

Instagram räckvidd: 275 000 per månad
Instagram interaktion: 1 200 per månad

Båda bolagen

Snapchat: 1 kampanj i månaden

TeamEngine Document E-Sign ID: D4675A3A-64BF-4321-9927-D985D2BF9AE5. Page 16 of 22.

Kanaler

Kanalerna är strategiskt utvalda utifrån statistik om internetanvändandet hos olika åldersgrupper för att säkerställa att vi når samtliga av de primära målgrupperna.

FACEBOOK

Analys: Det dagliga användandet minskar (källa: Svenskarna och internet 2024), dock är det fortfarande Sveriges största kanal. Det fortsätter vara en viktig kanal för båda bolagen då den är störst sett till antalet följare och därmed ökar möjligheten att nå ut med våra budskap. Klimatet fortsätter vara hårt och det är viktigt att hitta innehåll som blir en motpol och sprider positivitet.

Syfte: Jobba med Employer Branding, visa på samverkan mellan aktörer och informera och bekräfta resenärer.
Frekvens: 1 inlägg i veckan, fler vid behov vid t ex evenemang
Målgrupp: Vuxna (35-65 år) och seniorer (65+)

INSTAGRAM

Analys: Användandet ligger på samma nivå som tidigare år. Man kan se en ökning av användandet bland 10-talisterna (källa: Svenskarna och internet 2024). Detta kan bero på att fler föräldrar ger restriktioner gällande användandet av Tik-Tok och att de unga då använder andra plattformar i högre utsträckning. Detta gör att vi fortsatt når en bred målgrupp på Instagram och det blir därför en viktig kanal. Man använder Instagram för att bli underhållen och inspirerad. Placeringar som Reels blir allt viktigare och ger stor möjlighet att nå icke-följare.

Syfte: Informera, engagera och nå personer som inte aktivt följer oss idag
Frekvens: 2 inlägg i veckan, 1 Reel per månad
Målgrupp: Unga vuxna (18-35 år), vuxna (35-55) och studenter

SNAPCHAT

Analys: Snapchat är störst bland 90-, 00-, och 10-talisterna. Bland 00-talisterna använder 9 av 10 Snapchat (källa: Svenskarna och internet 2024). Det är därför en utmärkt plattform för att nå den yngre målgruppen som inte befinner sig på Facebook och Instagram i samma utsträckning. Även fast Snapchat är en kommunikationsplattform i första hand ökar konsumtion av innehåll.

Syfte: Nå en yngre målgrupp med målgrupps-anpassade budskap
Frekvens: 1 kampanj i månaden
Målgrupp: Ungdomar (13-17 år) och unga vuxna (18-35 år)

YOUTUBE

Analys: Youtube är en kanal som används av många svenskar men inte så ofta. Man tittar ofta på längre filmer eller söker efter instruktioner eller träningspass. För Länstrafiken Västerbotten och Ultra fyller kanalen en funktion i att man på ett enkelt sätt kan samla ilmer för att kunna dela vidare internt och externt.

Syfte: Samlingsplats för producerade filmer.
Frekvens: Ska uppdateras när nya filmer är klara och publiceras på övriga kanaler
Målgrupp: Medarbetare och övriga intressenter

TeamEngine Document E-Sign ID: D4675A3A-64BF-4321-9927-D985D2BF9AE5. Page 17 of 22.

Innehållsstrategi per kanal

För att få respektive målgrupp att vilja ta del av innehållet behövs målgruppsanpassat innehåll på respektive kanal. Tonaliteten är enkel, vänlig och hjälpsam och vi undviker pekpinnar och ordet "inte". Vilka budskap vi lyfter kan skilja sig per bolag då resenärerna reser på olika sätt beroende på om man reser med Ultra eller Länstrafiken.
Ultra = kortare resor. Länstrafiken = längre resor.

Beroende på kanal är innehållet annorlunda utformat även om grundbudskapet är detsamma. På Facebook jobbar vi med att vara förklarande och instruera genom till exempel instruktionsvideor. Vi är hjälpsamma och länkar vidare till mer information när det finns. Vi motverkar negativa kommentarer genom att förmänskliga bolaget och visar upp förare och personal. Vi blandar information och instruktioner med mer lättsamt innehåll som genererar engagemang.

På Instagram är vi engagerande och instruerar i steg för steg-karuseller och roliga reels. Vi kan ha en mer ungdomlig tonalitet och rappare inlägg även om vi fortfarande är hjälpsamma och informerande. Bildspråket har en ungdomligare känsla där vi kan utforska med färg och form mixat med bilder på förare, landskap och personal.

Innehållstyper som bidrar till att resenär känner sig informerade och engagerade kan vara:

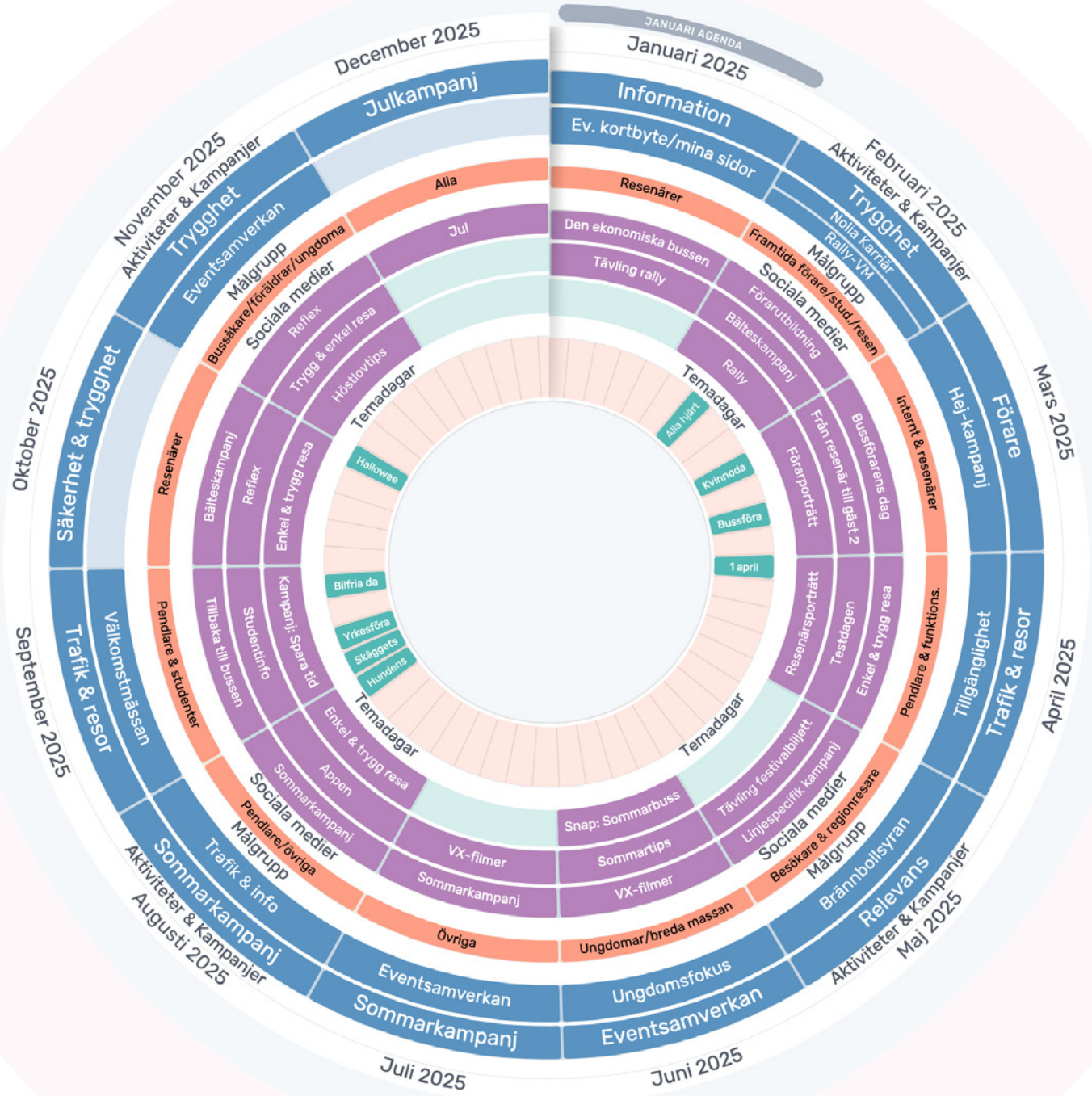
- positiva siffror och fakta
- lyfta förare och personal
- utbildande innehåll om trafiksäkerhet, reflex, osv osv
- trygghetsskapande insatser (tex kameror, samarbete med polisen)
- vara tydlig med var man får information om förseningar och stopp
- instruktionsvideor om hur man använder appen och övriga tjänster kopplat till buss
- vackra bilder
- humoristiska bilder, filmer
- tävlingar
- evenemangssamverkan

Frekvens och budget

Publiceringsfrekvensen är ett till två inlägg i veckan på Facebook och Instagram.
Vid evenemang eller kampanjer kan det bli fler inlägg.

Annonseringsbudget är 20 000 kronor per månad som fördelas mellan kanalerna efter behov.

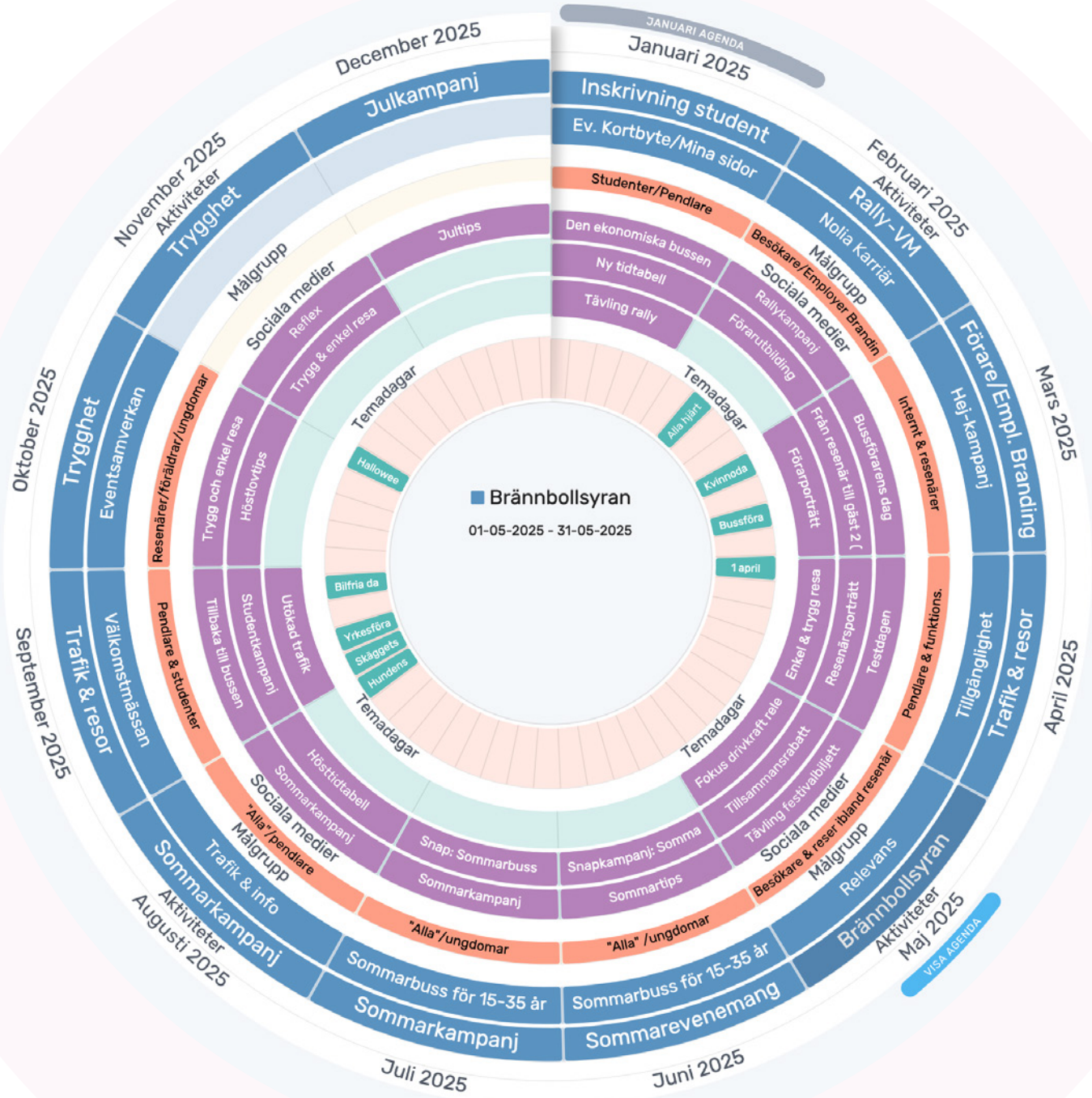
Kommunikationsplan - Länstrafiken



Länk till planen:
https://create.plandisc.com/R86MWPU

LT:

Kommunikationsplan - Ultra



Länk till planen:
https://create.plandisc.com/VuXl6aO

Till sist

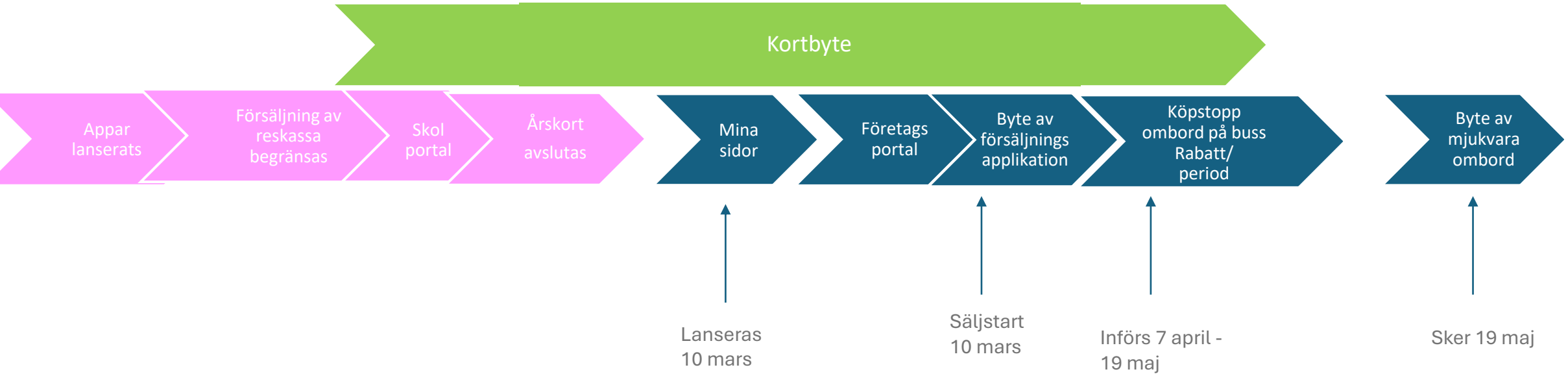
Denna strategi speglar vår strävan att vara ett tryggt, tillgängligt och inspirerande val för resenärerna. Med en tydlig identitet tar vi ansvar för framtiden – och gör varje resa till något mer än bara en transport.

Tack!

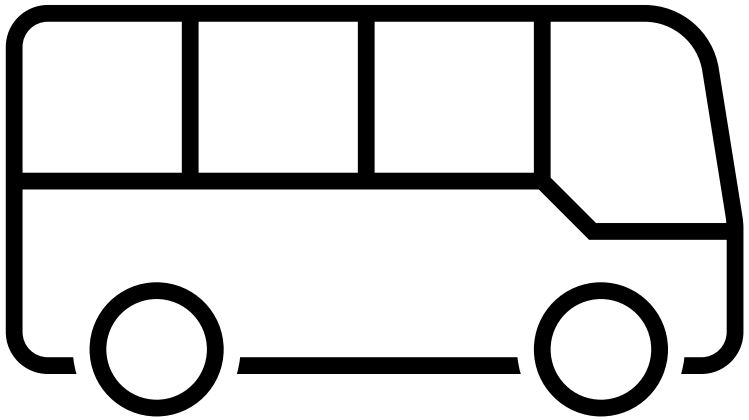
Länstrafiken
VÄSTERBOTTEN

ultra

Tidplan


Kortbyte
Appar lanserats
Försäljning av reskassa begränsas
Skol portal
Årskort avslutas
Mina sidor
Företags portal
Byte av försäljnings applikation
Köpstopp ombord på buss Rabatt/ period
Byte av mjukvara ombord
Lanseras 10 mars
Säljstart 10 mars
Införs 7 april - 19 maj
Sker 19 maj

Länstrafiken VÄSTERBOTTEN



Utmaningar

- **Få leveranser i tid av leverantören- håller tidplanen?**
- **Säkerställa valideringar- aktiviteter i Ultra**
  - utökade biljettkontroller
  - kampanj framdörr
- **Statistik**

VD-information 2025-02-14

Harriet Söder

Länstrafiken VÄSTERBOTTEN

Bussgods

Personalläget

Inget nytt att rapportera

Bussgods

Positivt resultat efter bokslutsdispositioner (116 tkr)

Möte med regionen har genomförts – inför deras upphandling. Vi avvaktar nu att man presenterar sin upphandling

Krisbereskap

Möte hos Länsstyrelsen till veckan

Deltar i övningen Holger

Risk- och sårbarhetsanalysen har uppdaterats – starkt fokus på IT-säkerhet

Nolia karriär 2025

Länstrafiken VÄSTERBOTTEN

Skattekontot

Skattekonto

Saldo +1 434 179 kr

Senaste transaktioner

2025-02-13	Inbetalning bokförd 250212	+39 133
2025-02-13	Inbetalning bokförd 250212	+1 423 086
2025-02-12	Avdragen skatt jan 2025	−647 151
2025-02-12	Arbetsgivaravgift jan 2025	−775 935
2025-02-12	Debiterad preliminärskatt	−39 133

> Skattekonto

Kommande transaktioner

2025-03-12	Slutlig skatt	−426 909
2025-03-12	Tillgodoförd debiterad preliminärskatt	+425 112
2025-03-12	Debiterad preliminärskatt	−39 133