

Länstrafiken i Västerbotten AB

Styrelseprotokoll §§ 247 - 271

Datum och tid: Fredag 2025-09-26 kl. 09.00-12.00

Sammanträdesplats: Teams

Beslutande:
Lilly Bäcklund
Emma Vigren
Håkan Nilsson
Mathias Haglund
Åsa Össbo
Johan Söderling
David Eriksson
Nicke Grahn
Carina Sundbom

I besluten icke deltagande:

Per-Anders Adsten
Helge Kristoffersson
Lars Ohlsson
Sofie Gustafsson
Karin Malmfjord

Harriet Söder, VD
Ranko Kaljevic, Ekonomichef
Elin Valfridsson, Marknads- och utvecklingschef

Ej närvarande:

Andreas Löwenhök
Hans-Inge Smetana
Thommy Bäckström
Gerhard Sannsell

Sekreterare: Harriet Söder

Justerare: Lilly Bäcklund

David Eriksson

Länstrafiken i Västerbotten AB

§ 247

Sammanträdets öppnande

Ordförande Lilly Bäcklund förklarade mötet öppnat.

§ 248

Upprop samt fastställande av närvaro och beslutande ledamöter

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

§ 249

Justering av protokoll

Styrelsen beslutar

Att utse David Eriksson att jämte ordförande Lilly Bäcklund justera dagens protokoll.

§ 250

Godkännande av dagordning

Styrelsen beslutar

Att fastställa dagordningen för dagens sammanträde enligt förslag.

§ 251

Genomgång föregående protokoll

Styrelsen beslutar

Att lägga protokollet från mötet i juni 2025 till handlingarna. Protokollet har presenterats i styrelseportalen.

§ 252

Bokslut per 2025-08-31. Bilaga 1.

Ekonomichef Ranko Kaljevic presenterade bokslutet per 2025-08-31.

Styrelsen beslutar

Att fastställa bokslutet per 31 augusti 2025 och lägga det till handlingarna.

Länstrafiken i Västerbotten AB

§ 253

Projekt gemensamt betalsystem. Bilaga 2.

Marknads- och utvecklingschef Elin Valfridsson och VD Harriet Söder lämnade information om läget i Projekt gemensamt betalsystem.

Styrelsen beslutar

Att tacka för informationen.

§ 254

Förlängning avtal med Fara.

Styrelsen beslutar

Att ärendet återremitteras och styrelsen återkommer till frågan vid extrainsatt möte den 23 oktober kl 13.00 – 15.30.

§ 255

Svar på skrivelse från Umeå kommunföretag. Bilaga 3 och 4.

Styrelsen beslutar

Att ställa sig bakom upprättat förslag till svar och ge VD i uppdrag att översända det till Region Västerbotten.

§ 256

Mål i verksamhetsplan. Bilaga 5.

Styrelsen beslutar

Att målen kvarstår i Verksamhetsplanen för 2026 och ge VD i uppdrag att arbeta fram den kompletta verksamhetsplanen för hantering på styrelsens sammanträde i december.

§ 257

Vägtrafikombud

Styrelsen beslutar

Att godkänna förslaget att vägtrafikombud för persontrafiken utses inom Länstrafikens organisation.

§ 258

Behov av krisberedskapssamordnare i bolaget

Styrelsen beslutar

Att det inom Länstrafikens organisation ska finnas en krisberedskapssamordnare.

Länstrafiken i Västerbotten AB

§ 259

Revidering Tjänsteresepolicy. Bilaga 6.

Styrelsen beslutar

Att fastställa uppdaterad Tjänsteresepolicy enligt bilaga 6.

§ 260

Revidering IT-policy. Bilaga 7.

Styrelsen beslutar

Att fastställa IT-policy enligt bilaga 7.

§ 261

Styrelse- samt VD-utvärdering 2025.

Styrelsen beslutar

Att utvärdering i form av en enkät ska genomföras under vecka 41 2025.

§ 262

Strategidagar 2026.

Styrelsen beslutar

Att genomföra strategidagar 26-27 maj 2026.

§ 263

Sammanträdesdagar 2026.

Styrelsen beslutar

Att fastställa följande sammanträdesdagar 2026:

Fredagen den 13 februari 2026 – digitalt möte, möte med revisorerna efter lunch fram till kl 15.00.
Onsdag den 27 maj 2026 – fysiskt möte i samband med styrelsedagarna.
Fredag den 12 juni 2026 – digitalt möte som avslutas kl 12.00
Fredag den 25 september 2026 – digitalt möte. Fördjupad information efter lunch fram till kl 15.00.
Fredag den 11 december 2026 – fysiskt möte i Lycksele med avslutande lunch.

Länstrafiken i Västerbotten AB

§ 264

Delgiven styrelseinformation

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

2025-09-11

Styrelsen beslutar

Att lägga rapporterna till handlingarna.

§ 265

Upphandling linje 45, 63 och 14

VD Harriet Söder informerade om läget i upphandlingen, vilket innebär att trafiken kommer förändras så att linje 63 blir genomgående och linje 45 startar och slutar i Dorotea. Omlastning av resenärer och gods kommer ske i Dorotea. Vi ska också ta fram en överenskommelse med Jämtland gällande godsrumsfordon på linje 63.

Styrelsen beslutar

Att notera informationen.

§ 266

Revisionsplan – lekmannarevision. Bilaga 8.

Revisionsplanen har bilagts kallelsen till dagens sammanträde.

Styrelsen beslutar

Att notera informationen.

§ 267

VD-information. Bilaga 9.

VD Harriet Söder gav information om följande områden:

- Personalläget
- Upphandlingsläget
- Trafikleveransen
- Bussgods i Norr AB
- Skattekontot

Styrelsen beslutar

Att notera informationen

Länstrafiken i Västerbotten AB

§ 268

Ordförande har ordet

Ordförande Lilly Bäcklund informerade om presidiekonferensen i Storforsen och Svensk kollektivtrafiks presidiekonferens i Stockholm. Hon ställde också frågan: Kan vi titta på något intressant forskningsområde på strategikonferensen i maj 2026? Det får vi gemensamt titta vidare på.

Styrelsen beslutar

Att notera informationen

§ 269

Utvärdering dagens sammanträde

Ledamöterna ansåg att det varit ett bra sammanträde.

§ 270

Övriga frågor

Inga övriga frågor hade anmälts.

§ 271

Mötet avslutas

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

Lilly Bäcklund

Lilly Bäcklund

Date: 2025-09-30 09:57 CEST

Signed via account: lilly.backlund@lycksele.se

David Eriksson

David Eriksson

Date: 2025-09-30 10:28 CEST

Signed via account: david@dpost.se

Bokslutsrapport jan-aug 2025



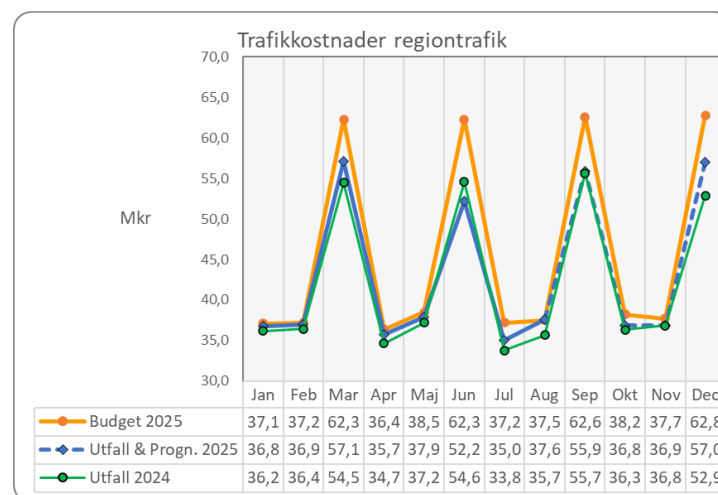
Länstrafiken
VÄSTERBOTTEN

Resultat Länstrafiken jan-aug 2025

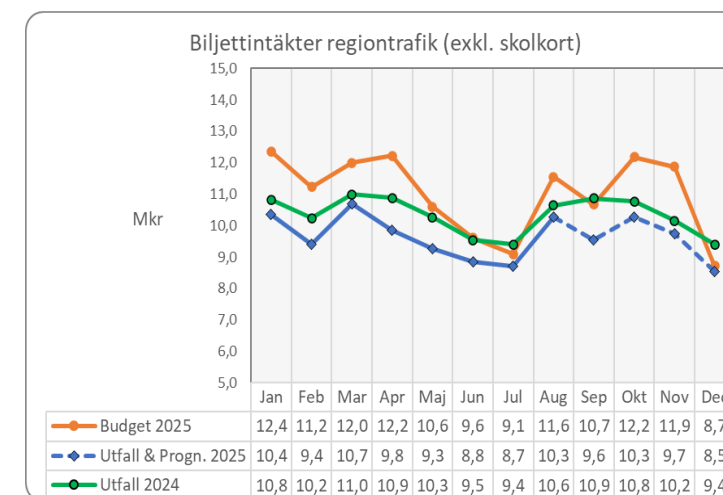
	2025-03-31	2025-04-30	2025-08-31			
Resultatenheter (Belopp i Tkr)	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	varav trafikkostn	varav Biljettintäkt	Övriga kommentarer
Regiontrafik	3 630	2 311	11 954	19 135	-11 256	Skolkortsintäkter +954, viten +2 873, statsbidrag +168, Bussgods -286

Större budgetavvikelser trafikknader

- ☐ Indexkostnader +16,4 mkr
- ☐ Förstärkningskostnader +3,9 mkr - Region VB +3,3
- Skellefteå +0,6
- ☐ Trafikförändringar -2,4 mkr (Skellefteå -1,8)
- ☐ Ringbilstrafiken +1,0 mkr (Norsjö & Malå)



Trafikkostnader, mkr	Belopp
Prognos 2025	515,7
Budget 2025	549,4
Resultatprognos	33,7
Prognos vs utfall 2024	2,2%
Utfall 2024	504,7



Biljettintäkter, mkr	Belopp
Prognos 2025	115,5
Budget 2025	132,1
Resultatprognos	-16,6
Prognos vs utfall 2024	-6,8%
Utfall 2024	124,0

Resultat Länstrafiken jan-aug 2025

	2025-03-31	2025-04-30	2025-08-31			
Resultatenheter (Belopp i Tkr)	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	varav trafikkostn	varav Biljettintäkt	Övriga kommentarer
Regiontrafik	3 630	2 311	11 954	19 135	-11 256	Skolkortsintäkter +954, viten +2 873, statsbidrag +168, Bussgods -286

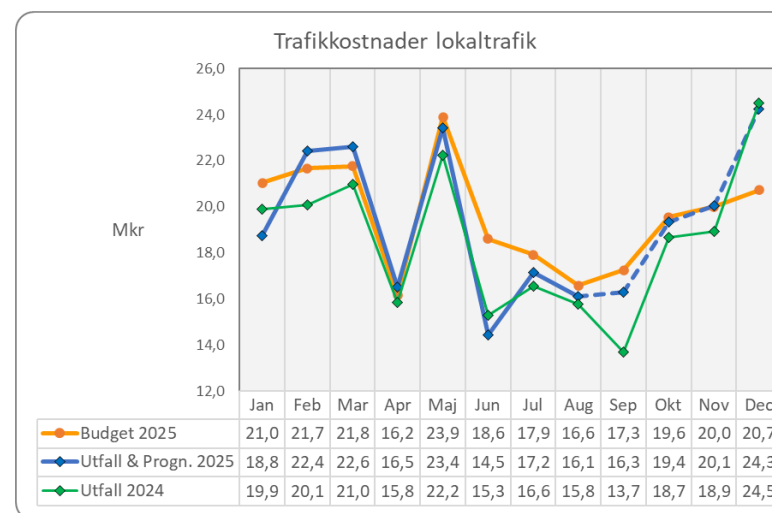
Budgetavvikelser regiontrafik (Tkr)	2025-03-31	2025-04-30	2025-08-31	varav trafikkostn	varav Biljettintäkt	Övriga kommentarer
Bjurholm	18	21	74	62	-2	Skolintäkt + 12, viten +1
Dorotea	75	91	313	232	26	Skolintäkt + 11, statl.bidr. +25, hållpl.underhåll + 20
Lycksele	98	121	282	256	-4	Skolintäkt + 17, viten +13
Malå	105	151	590	590	-49	Skolintäkt + 4, viten + 45
Nordmaling	182	187	380	451	-110	Skolintäkt + 39
Norsjö	321	439	964	1 052	-109	Skolintäkt +20
Robertsfors	145	150	384	371	-15	Skolintäkt + 29
Skellefteå	269	-221	717	2 405	-2 808	Skolintäkt + 190, viten +930
Sorsele	-17	-0	300	190	59	Skolintäkt + 10, statl. bidrag +41
Storuman	48	66	185	210	-34	Skolintäkt + 9
Umeå	244	39	1 721	2 680	-1 762	Skolintäkt + 224, viten +601, hållpl.underh. -22
Vilhelmina	66	69	419	381	13	Skolintäkt + 26
Vindeln	-345	-426	-559	-617	10	Skolintäkt + 27, hållpl.underh. +20
Vännäs	164	176	433	385	-18	Skolintäkt + 33, hållpl.underh. + 33
Åsele	-32	-36	-60	-89	13	Statl.bidrag +16
Region Västerbotten	2 286	1 485	5 811	10 577	-6 465	Skolintäkt + 299, statl.bidrag + 84, Bussgods -286, viten +1 283, hållpl.underh. +200, ledsagn. + 120
Totalt regiontrafik	3 630	2 311	11 954	19 135	-11 256	

Resultat Länstrafiken jan-aug 2025

	2025-03-31	2025-04-30	2025-08-31			
Resultatenheter (Belopp i Tkr)	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	varav trafikknstn	varav Biljettintäkt	Övriga kommentarer
Regiontrafik	3 630	2 311	11 954	19 135	-11 256	Skolkortsintäkter +954, viten +2 873, statsbidrag +168, Bussgods -286
Ultra - Umeå	3 127	2 222	7 437	6 194	-1 535	Viten +2 974, skolint. -196

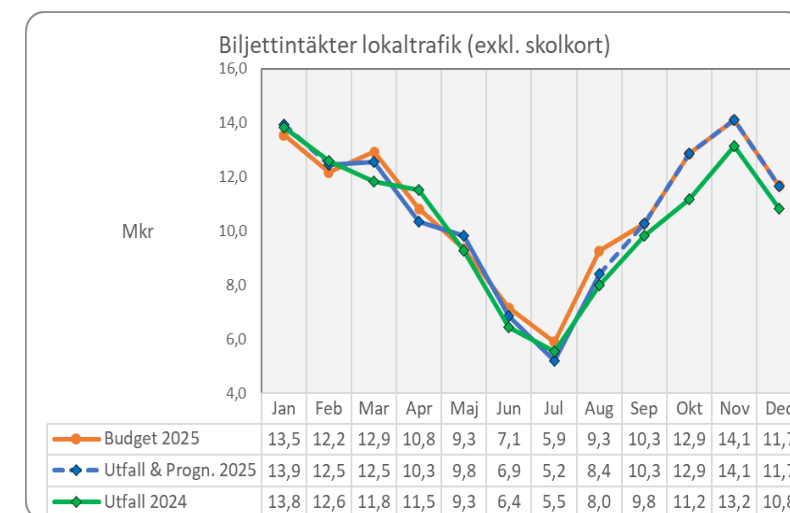
Ultra - större avvikelser trafikknstnader

☐ Indexknstnader	+6,7 mkr
☐ Incitament	+1,7 mkr
☐ Trafikförändringar	-2,6 mkr



Trafikkostnader, mkr	Belopp
Prognos 2025	231,4
Budget 2025	235,2
Resultatprognos	3,7

Prognos vs utfall 2024	4,0%
Utfall 2024	222,5



Biljettintäkter, mkr	Belopp
Prognos 2025	128,5
Budget 2025	130,0
Resultatprognos	-1,5

Prognos vs utfall 2024	3,6%
Utfall 2024	124,0

Resultat Länstrafiken jan-aug 2025

	2025-03-31	2025-04-30	2025-08-31			
Resultatenheter (Belopp i Tkr)	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	Avvikelse mot budget	varav trafikkostn	varav Biljettintäkt	Övriga kommentarer
Regiontrafik	3 630	2 311	11 954	19 135	-11 256	Skolkortsintäkter +954, viten +2 873, statsbidrag +168, Bussgods -286
Ultra - Umeå	3 127	2 222	7 437	6 194	-1 535	Viten +2 974, skolint. -196
Tåg - Region VB	-43	-57	-104			Angöringsavgifter
Gemensamt - Region VB	1 510	1 278	6 674			Uppl. ränteint. +1 556, avskrivningar + 2 791, reklam & PR + 895, personalkostnader +608, försäljningskostnader +679
Länstrafiken Totalt	8 224	5 753	25 961	25 329	-12 790	
Totalt Region Västerbotten	3 753	2 706	12 381	10 577	-6 465	

Sammanfattande kommentarer

- ☐ Trafikkostnader lägre än budget – i huvudsak indexeffekt
- ☐ Resandet fortsatt lågt – region VB störst intäktstapp
- ☐ Vitesintäkter höga för perioden, 5,4 mkr (f.å 4,9 mkr)
- ☐ Positivt resultat för gemensamma kostnader

Årsprognos 2025

Resultatenheter (Belopp i Tkr)	Årsprognos 2025 (25-03-31)	Årsprognos 2025 (25-08-31)	varav trafikkostn	varav Biljettintäkt	Övriga kommentarer
Regiontrafik	17 085	21 180	33 710	-16 610	Skolkortsintäkter + 1 610, viten +2 865, statsbidrag +185, Bussgods -690
Ultra - Umeå	1 050	4 800	3 740	-1 540	Viten +2 950, skolint. -350
Tåg - Region VB	-200	-200			Angöringsavgifter
Gemensamt - Region VB	3 000	7 000			Ränteint. +2 350, avskrivn. +4 000, Reklam & PR +500
Länstrafiken Totalt	20 935	32 780	37 450	-18 150	
Totalt Region Västernorrland	13 200	17 180			

Budgetavvikelser regiontrafik (Tkr)	Årsprognos 2025 (25-03-31)	Årsprognos 2025 (25-08-31)	varav trafikkostn	varav Biljettintäkt	Övrigt
Bjurholm	50	130	110	0	Skolintäkt +20
Dorotea	210	410	330	35	Skolintäkt + 20, statl.bidr. +25
Lycksele	205	400	360	0	Skolintäkt + 30, viten +10
Malå	255	920	940	-70	Skolintäkt + 10, viten +45
Nordmaling	800	820	850	-100	Skolintäkt + 70
Norsjö	1 545	1 590	1 750	-200	Skolintäkt +40
Robertsfors	390	710	680	-20	Skolintäkt + 50
Skellefteå	770	1 000	3 810	-4 060	Skolintäkt +320, Viten +930
Sorsele	530	640	520	60	Skolintäkt + 20, statl.bidrag +40
Storuman	240	320	360	-50	Skolintäkt + 10
Umeå	1 830	3 080	4 450	-2 340	Skolintäkt + 370, viten +600
Vilhelmina	470	990	940	0	Skolintäkt +50
Vindeln	-1 080	-880	-940	15	Skolintäkt + 45
Vännäs	540	750	725	-30	Skolintäkt +55
Åsele	-70	-80	-115	20	Statl.bidrag + 15
Region Västernorrland	10 400	10 380	18 940	-9 870	Skolintäkt + 500, Bussgods -690, statl. bidr. +120, viten +1 280, hållpl. underh. +100, ledsagning +100
Totalt regiontrafik	17 085	21 180	33 710	-16 610	

Regiontrafik	
Prognosförändring från mars	Belopp (Tkr)
Trafikkostnader	9 475
Biljettintäkter	-5 260
Skolkortsintäkter	-1 140
Övriga intäkter (vitén)	1 020
Totalt	4 095

Lokaltrafik	
Prognosförändring från mars	Belopp (Tkr)
Trafikkostnader	4 765
Biljettintäkter	-1 835
Skolkortsintäkter	-70
Övriga intäkter (vitén)	890
Totalt	3 750



Projekt – nytt biljett och betalsystem

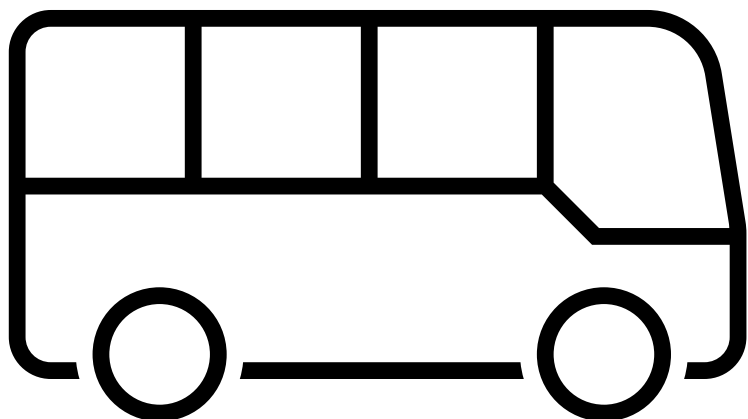
Driver app – systemet ombord för försäljning och validering

Fara har inte levererat en version av Driver app som Länstrafiken känner sig trygg med att lansera.

Jämtland som har gått över till Driver app, upplever stora problem.

Jämtlands problem, samt avsaknaden av en komplett leverans från Fara gör att Länstrafiken Västernbotten, just nu, väljer att inte gå vidare med installation av Driver app.

Brister i levererade tjänster



- Leveransförseningar.
- Valideringsproblem av både kort och app, initialt långa valideringstider med apparna.
- Problem med hämtning av svart och vitlista- en del kort fungerar inte ombord på bussarna.
- Instabilitet i systemet, många driftstörningar.
- Problem med hämtning av statistik.

Kravbrev till Fara

- Då Fara gång på gång har problem med att leverera nya tjänster samt att beställarna upplever funktionstapp och stora brister i de leveranser som kommit, har styrgruppen för projekt Gemensamt betalsystem beslutat att översända ett slutgiltigt kravbrev till Fara.
- Kravbrevet är gemensamt framtaget av parterna och översändes till Fara v 38.

Förlängning av avtal med Fara

Nuvarande avtal med Fara, avseende alla delar förutom resenärapparna, sträcker sig till sista mars 2026.

Förlängning med Fara behöver ske senast 30 september för att avtalet inte ska upphöra per sista mars 2026.

Då beställarna är uppenbart missnöjda med Fara som leverantör beslutade styrgruppen att anlita extern konsultbolag (Unicon) för att ta fram en rapport som visar på vilka alternativ som finns.

Rapporten är ännu inte slutredovisad- men vid en delrapportering 2025-09-11 lämnade Unicon rekommendationen till styrgruppen att förhandla med Fara om att flytta delar av backend – Bobcat Core och Sales från Fara till en annan leverantör.

Fara är meddelade att vi vill förhandla och ett första möte genomförs 2025-09-19.

Samverkansavtal

Ägaren (Richard C) har återkopplat att man samrått med övriga län/regioner och man vill fortsätta samverka

Politisk referensgrupp har bildats, Richard C representerar Västernbotten

Man säger ok till förlängning av avtalet med Fara

Ombordsförsäljning i regiontrafik

Sedan 14 april 2025 har vi tillfälligt stoppat möjligheten att ladda och köpa period- och rabattkort ombord på regionbussarna.

Detta som en konsekvens av rådande systembyte då det under en begränsad period inte var tekniskt möjligt att ladda de nya busskortet ombord på bussarna.

Länstrafiken vill nu undersöka möjligheten att göra detta stopp permanent och inte återinföra möjligheten att köpa och ladda period- och rabattkort ombord.

För att underlätta för chaufförerna samt få en smidigare ombordstigning. Med apparna, företagsportalen och mina sidor har vi nu fler alternativ för resenärerna att ladda och köpa sina resor.

Umeå Kommunföretag AB	
2025 -08- 22	
Dnr 2/25	Diariapl.b.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten

regionen@regionvasterbotten.se

Nytt betalsystem för kollektivtrafik i Västerbottens län

Vi adresserar denna skrivelse till Region Västerbotten eftersom ni finansierar det betalsystem som lanserades i Västerbotten under första halvåret av år 2024 men också eftersom regionen är en betydande finansiär av kollektivtrafik i Västerbotten.

Syftet med skrivelsen är att beskriva de stora utmaningar och brister som varit och är en återkommande del av leveransen av det nya betalsystemet. Från Umeå kommuns sida är förtroendet förbrukat och vi hoppas att vi gemensamt kan enas om att påbörja en ny upphandling omgående i syfte att implementera en ny leverantör inom ramen för ordinarie avtalsperiod som avslutas i april 2026. D v s inte nyttja några av de optionsår som finns i avtalet mellan Länstrafiken i Västerbotten AB och leverantören av betalsystemet.

Bakgrund

Leveransen av ett nytt betalsystem i Västerbottens län har stora tekniska utmaningar med ett alltför instabilt system vilket drabbat våra kollektivtrafikresenärer, bussförare och kollektivtrafikfinansiärerna i Västerbottens län (kommuner och Region Västerbotten), Nedan beskrivs några av de utmaningar som funnits/finns:

I mars 2024 lanserades nya kollektivtrafikappar i Västerbottens län drygt ett år senare än de ursprungliga leveransplanerna. Alltför tidigt – eftersom den ursprungliga leveransen skulle ske år 2023 - minskades aktiverings- och giltighetstiderna vilket skapade stor frustration och irritation hos bl a våra resenärer.

Valideringstiderna förlängdes – d v s tiden att läsa av en biljett. Korta valideringstider och ett stabilt betalsystem där valideringen alltid processas på samma sätt är de viktigaste aspekterna (utöver turtätheten) för att skapa en attraktiv kollektivtrafik. Det nya systemet erbjuder inte något av detta.

Vi kan också se att samtidigt som de nya apparna lanserades förändrades resandet och det ekonomiska utfallet på ett oförklarligt sätt. Utfallet var inte positiv jämfört med innan systembytet.

Bytet av buskort skulle skett våren 2023 men påbörjades våren 2025. Våra resenärer upplever en kraftig försämring eftersom de på bussen inte längre kan se hur många resor som är kvar på kortet.

Införandet av Tap and Go planerades till våren 2024 men kommer inte att genomföras under ordinarie avtalsperiod. I Umeå kommun har vi under flera års tid haft stora förväntningar på en sådan betallösning.

Förarappen skulle levererats i början av år 2024 men har ännu inte implementerats. Sammanfattningsvis har samtliga implementeringar drabbats av leveransförseningar och tekniska brister.

Umeå kommun är som ni känner till den expansivaste kommunen i Norrland där vi i våra strategiska planer förutsätter att kollektivtrafiken ska vara en viktig del i kommunens omställningsarbete. Vi förväntar oss - utöver att betalsystemet ska fungera - att vi kan genomföra snabba förändringar och erbjuda nya och attraktiva lokala leverantörstjänster. På samma sätt som våra konkurrenter lyckas erbjuda förbättringar i en allt snabbare takt. Det finns tveksamheter om nuvarande betalsystemsleverantör kommer att klara av att leverera betalsystemet inom ramen för den ordinarie avtalsperioden. Att arbeta med utveckling av nya attraktiva och kundvänliga tjänster har därför inte varit aktuellt vilket försämrar kollektivtrafikens konkurrenskraft i Västerbottens län.

Vid upphandling av ett framtida betalsystem bör det därför säkerställas att valideringstiden är kort – eftersom potentialen att öka resandet är närregionalt. En leverantör ska också kunna erbjuda lokala mobilitetstjänster och ha kapacitet att leverera förändringar och utveckling i närtid.

Nuvarande upphandling som innefattar fyra län och två städer har i kombination med leverantörens bristande kapacitet inneburit en långsam och enligt oss alltför byråkratiskt införande. Vi bör allvarligt fundera om nyttan med denna omfångsrika upphandling har varit till gagn för kollektivtrafiken i Västerbotten eller om en kommande upphandling ska avgränsas till Västerbottens län. Allt för att vi som finansiär ska få ett system som redan vid

leverans är anpassad efter våra förväntningar och krav men inte minst ett betalsystem som våra resenärer förtjänar.

UMEÅ KOMMUNFÖRETAG AB


Hans Lindberg
Ordförande
Anders Ågren
Vice ordförande

Delges: UKF:s styrelse

2025-xx-xx

Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten

Myndighetschef Karolina Filipsson

Återkoppling på skrivelse från Umeå kommunföretag 2025-08-20

Bakgrund:

Inför behandling av ärendet i regionala utvecklingsnämnden har myndighetschef Karolina Filipsson begärt att få Länstrafikens syn på det som framförs i skrivelsen från Umeå kommunföretag gällande det nya betalsystemet för kollektivtrafiken i Västerbottens län.

Styrelsen för Länstrafiken i Västerbotten AB lämnar därför följande svar:

Vi delar helt uppfattningen att leveransen av det nya betalsystemet innehållit flera och allvarliga tekniska brister, samt att hela projektet drabbats av stora förseningar.

Vi delar också uppfattningen att exempelvis beslutet om att minska aktiverings- och giltighetstiderna för rabatt- och månadsbiljetter, så här i efterhand, kan konstateras togs för tidigt. Om vi vid det tillfället haft samma kännedom om vad som skulle komma att hända i projektet, skulle beslutet inte ha fattats där och då. En aspekt i vårt historiska beslutsfattande var att vi fick besked om att betalkortsterminalerna ombord skulle sluta fungera 2024-12-31. Detta har senare visat sig vara felaktigt, eftersom de terminalerna fortfarande används ombord. För bolaget var det dock högsta prioritet att säkra möjligheten att ta betalt och därmed säkra våra finansiärers intäkter.

Valideringstiderna ombord var under en period för långa, men här har vi gjort allt vi kunnat för att pressa vår leverantör till att förbättra valideringstiden och betydande förbättringar har också skett i systemet. Vi delar uppfattningen att det framåt är avgörande för en effektiv och attraktiv kollektivtrafik.

Vi håller med om att resandet förändrats och att det inträffat i tid, ungefär när de nya apparna lanserades. Det förändrade resande beror till del på de tekniska utmaningar som vi haft med systemet, men det finns även omvärldsfaktorer som påverkar. Runt om i landet så minskar det kollektiva resandet. Det är därför i dagsläget svårt att avgöra vad som beror på resenärernas faktiska förändringar i resandet och vad som beror på brister i betalsystemet. Vi har dock tillsammans med Transdev Sverige AB och Umeå kommunföretag, vidtagit ett antal åtgärder för att stävja möjligheten till fuskåkande i stadstrafiken i Umeå. Detta är åtgärder som till viss del fortgår idag, som utökade biljettkontroller.

Länstrafiken i Västerbotten AB

Postadress
Box 134
921 23 Lycksele

Postadress
Johan Skyttes väg 6
921 23 Lycksele

Telefon
0950-239 00
Telefax
0950-141 34

Hemsida
www.tabussen.nu
E-post
Brev@lanstrafikeniac.se

Postgiro
6 10 73-3
Bankgiro
335-1889

Org.nummer
24-556071-4478
Säte
Lycksele

Vi är medvetna om behovet av att kunna se hur många resor man som resenär har på sitt kort, men tyvärr så finns inte den möjligheten idag. Vårt gemensamma projekt arbetar med att hitta en lösning på detta.

Att införandet av Tap and Go planerats är också vår uppfattning och det finns med som ett mål i vårt bolags verksamhetsplan. Tyvärr har förseningarna i projektet inte möjliggjort införandet och det beklagar vi djupt.

Bolaget kommer inom kort att påbörja en ny upphandling av betalsystem, men detta låter sig inte göras till slutet av mars 2026. Vi vill göra en gedigen kravspecifikation där exempelvis våra krav på valideringstiderna ombord tydligt ska framgå. Vi kommer därför bjuda in våra finansörer i arbetet med en kravspecifikation och det är vår förhoppning att Umeå kommunföretag vill ställa sina resurser och sin samlade kompetens till vårt förfogande i det arbetet.

Givetvis kommer krav på att utveckling ska kunna ske och det utan den fördröjning som vi upplever för tillfället, vara krav i en kommande upphandling.

Det är korrekt att projektet Gemensamt betalsystem i Norrland omfattar kollektivtrafiken i de fyra nordliga regionerna. Det finns i projektet ett uttalat mål att kollektivtrafiken i Norrland ska erbjuda ett sömlöst resande i, och mellan de regioner som omfattas. Projektet bygger i sin helhet på samverkan mellan ingående parter.

Länstrafiken har förståelse för Umeå kommunföretags syn att en stor upphandling blir allt för byråkratisk, men ser inte hur vi skulle ha kunnat agera annorlunda och ändå erbjuda alla västerbottningar möjligheten att resa, även in i våra angränsande regioner. Även om vi delar uppfattningen att potentialen för att öka resandet är störst i och omkring våra större städer, så behöver kollektivtrafiken i Västerbotten vara en möjlighet för alla medborgare i vårt län. Den samverkan som vårt gemensamma projekt innebär syftar också till att vi som beställare blir starkare och därmed ska kunna påverka våra leverantörer på ett tydligare sätt.

Bolagets uppfattning är i likhet med Umeå kommunföretag att samverkan i detta fall gjort att saker och ting tagit längre tid än om Västerbotten agerat på egen hand, men med det ägardirektiv som finns kan vi inte agera på annat sätt. Skulle vår ägare uttala en annan inriktning, så rättar vi givetvis oss efter den. Det finns dock inga garantier för att leveranser skulle ha skett tidigare och med högre kvalitet om Västerbotten agerat på egen hand.

Avslutningsvis kan vi försäkra Umeå kommunföretag att vi gör allt som står i vår makt för att vår leverantör ska åtgärda de tekniska bristerna som finns i dag och att de ska leverera den sista delen i projektet, så att vi kan uppdatera systemet ombord på bussarna. Vi har också tagit juridisk hjälp för att driva en process kring både förseningsviten och skadestånd. Parallellt försöker vi kartlägga alla andra alternativ som eventuellt står till buds.

Avslutningsvis – Länstrafiken, både tjänstemän och styrelse står till förfogande för fortsatt dialog i dessa viktiga frågor. Detta gäller både för Umeå kommunföretag,

Länstrafiken i Västerbotten AB

Postadress
Box 134
921 23 Lycksele

Postadress
Johan Skyttes väg 6
921 23 Lycksele

Telefon
0950-239 00
Telefax
0950-141 34

Hemsida
www.tabussen.nu
E-post
Brev@lanstrafikeni.se

Postgiro
6 10 73-3
Bankgiro
335-1889

Org.nummer
24-556071-4478
Säte
Lycksele



kollektivtrafikmyndigheten och regionala utvecklingsnämnden. Vi ser gärna att vi möts och resonerar om läget och tillsammans verkar för kollektivtrafikens bästa i Västernbotten.

Med vänliga hälsningar

Styrelsen för Länstrafiken i Västernbotten AB

Lilly Bäcklund

Ordförande

Andreas Löwenhök

Vice ordförande

Länstrafiken i Västernbotten AB

Postadress

Box 134

921 23 Lycksele

Postadress

Johan Skyttes väg 6

921 23 Lycksele

Telefon

0950-239 00

Telefax

0950-141 34

Hemsida

www.tabussen.nu

E-post

Brev@lanstrafikeni.se

Postgiro

6 10 73-3

Bankgiro

335-1889

Org.nummer

24-556071-4478

Säte

Lycksele

Mål i verksamhetsplan 2025

2025-09-19



ultra

Nöjda kunder

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

Allmän kollektivtrafik

Resenärer i kategorin kunder (reser minst varje månad)



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



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

Kundnöjdheten mäts via den riksgemensamma kollektivtrafikbarometern.

Serviceresor – särskild kollektivtrafik

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

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

Serviceresor – samåkningsgrad

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

Resandeutveckling (och intäkter) i den allmänna kollektivtrafiken

Länstrafiken
VÄSTERBOTTEN

Regiontrafik (all trafik utom Ultra)

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



Ultra (Umeå stadstrafik)

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

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

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

Målen följs upp genom vårt eget biljett- och betalsystem.

Nöjd medarbetar-index

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



Utvecklingsmål



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



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

Tjänsteresepolicy

Fastställd av styrelsen 2025-09-26 § 259

De här riktlinjerna gäller för alla resor som sker i tjänsten och som betalas av Länstrafiken Västerbotten. Riktlinjerna ska även utgöra ett styrdokument vid upphandling av resor, transporter och inköp/leasing av fordon.

Regelverk

Tjänsteresor inom Länstrafiken Västerbotten regleras främst av skatteverkets föreskrifter samt traktamentsavtalet TRAKT T som är en del av kollektivavtalen mellan parterna.

Med hänsyn till det regelverk som finns kring mutor och bestickning ska tjänsteresor bekostas av arbetsgivaren. Om annan part betalar resan ska detta alltid godkännas av närmsta chef.

Syfte

Reseriktlinjerna syftar till att vara ett styrdokument för ett mer kostnadseffektivt, miljöanpassat och trafiksäkert resande. Möten och tjänsteresor ska genomföras på ett resurs- och kostnadseffektivt sätt, de ska planeras och genomföras så att miljö- och klimatpåverkan minimeras och bidra till en trygg och säker arbetsmiljö. Länstrafiken ska verka för att medarbetare och förtroendevalda ska förstå vikten av ett trafiksäkert och miljöanpassat mötes- och resebeteende och vara ett föredöme.

Normen i bolaget är digitala möten. Möten som kräver resor ska ha särskilt syfte och i största möjliga mån reser vi i vår egen trafik, eller trafik som vi bedriver tillsammans med andra norrlandslän samt Norrtåg. Detta eftersom tjänstekortet kan användas i vår egen busstrafik samt att personal som reser i tjänsten förutsätts göra iakttagelser vad gäller kvalitet och utförande av trafiken.

I övrigt planeras tjänsteresor så att de sker så kostnadseffektivt (med hänsyn till tid och reskostnad), miljöanpassat och trafiksäkert som möjligt med beaktande av verksamhetens krav och den resandes individuella förutsättningar och behov.

Ansvar och omfattning

- Alla anställda omfattas av reseriktlinjerna.
- Varje chef och medarbetare har ansvar för att riktlinjerna följs.
- Varje chef beslutar om resor i tjänsten för sina medarbetare
- Styrelseordförande godkänner utrikes resor för VD.
- Varje medarbetare ansvarar för att resor i tjänsten sker på ett ekonomiskt säkert och miljöanpassat sätt i enlighet med reseriktlinjerna. Det är varje medarbetares ansvar att följa aktuell trafiklagstiftning och eventuella böter betalas av den anställde.
- Innan en resa beställs ska resenären överväga om det är möjligt att ersätta resan till förmån för videokonferens, telefonmöte mm.
- Avsteg från reseriktlinjerna kan i undantagsfall göras efter beslut av VD.

Beskrivning/Genomförande

Planering av möten och tjänsteresor

Nedan visas Länstrafikens prioriteringsordning för möten och tjänsteresor.

1. Digitala möten
2. Gå och cykla
3. Kollektivtrafik
4. Länstrafikens egna bilar, om dessa inte är tillgängliga bokas extern hyrbil efter godkännande av chef. Samåkning ska eftersträvas.
5. Egen bil – får endast användas efter godkännande av chef
6. Flyg (när buss och tåg inte är ett alternativ)

Planering av möten

Vid möte med deltagare från olika platser ska i första hand deltagande via teknik för digitalt möte erbjudas. Vid möte eller utbildning på annan ort undersök möjligheten att delta digitalt. I andra hand kan möte som innebär att deltagarna behöver resa övervägas. Mötet ska planeras så att så många deltagare som möjligt kan åka kollektivt, gå eller cykla. Möten ska i största möjliga mån förläggas i Länstrafikens egna lokaler.

Planering av tjänsteresa

Resor inom länet

För resor inom länet ska i första hand kollektivtrafik med buss eller tåg användas. Resan ska betalas med företagskonto när det är möjligt. Om resa med kollektivtrafik inte är ett alternativ kan bil användas. De bilar som ska användas är Länstrafikens egna bilar, om dessa inte är tillgängliga bokas extern hyrbil. Samåkning ska alltid ske när så är möjligt. Användning av privatbil i tjänsten ska undvikas.

Resor utanför länet

Vid längre resa är kollektivtrafik som buss eller tåg första alternativ. Resor utanför länet ska bokas med avtalad resebyrå.

Resor med tåg bokas via SJ Biz där vi har avtalsnummer 962263.

Om buss eller tåg inte utgör ett alternativ kan flyg bokas. Överväg om det är möjligt att resa med tåg delar av resrutten. Flygbuss alternativt tåg ska vara första alternativet till och från flygplats. Vid kortare resor utanför länet ska prioriteringsordningen för resor användas. Boka anslutningsresor som till exempel lokal kollektivtrafik, där så är möjligt, med avtalad resebyrå.

Utlandsresa

Vid utlandsresa ansvarar medarbetaren själv för att ha giltigt pass. Kostnaden för pass betalas av medarbetaren. Om visum krävs för utlandsresan ska upphandlad leverantör informera om gällande regler samt ordna visumansökan och liknande tillstånd om så efterfrågas. Visumkostnaden betalas av Länstrafiken. Varje medarbetare ansvarar själv för vaccination inför utlandsresa. Vaccinationer som rekommenderas bekostas av Länstrafiken.

Boende

Boende vid tjänsteresa ska bokas med avtalad resebyrå eller att medarbetaren själv bokar och betalar med företagskort. Vid val av boende ska hänsyn tas till totalkostnaden för hotell och eventuell kollektivtransport mellan boendet och mötes/konferenslokal.

Försäkring

Länstrafiken ansvarar för att alla medarbetare och förtroendevalda är försäkrade enligt tjänstereseförsäkring under tjänsteresor som utförs på arbetsgivarens uppdrag. Försäkringen omfattar såväl inrikes som utrikes tjänsteresor. Vid tjänsteresa utomlands ska medarbetare alltid medföra tjänsteförsäkringskort. Vid resor med egen bil står medarbetaren själv för försäkring samt kostnader vid eventuella skador på fordonet.

Planering och bokning av boende ska ske enligt följande prioritetsordning:

- I första hand: Hotell som erbjuder bästa priset inom rimligt avstånd.
- I andra hand: Dyrare hotell som på grund av tidsvinst känns motiverat. Rådgör med din närmsta chef.
- Vid privat övernattnig utgår natttraktamente, se TRAKT T.

Fribiljetter, bonus, rabatter, ersättningar o dylikt, som lämnas i samband med tjänsteresan från t ex flygbolag och hotell i form av kundtrohet ska användas vid andra resor i tjänsten och tillfaller arbetsgivaren.

Reseräkning och traktamente

Vid önskemål om någon form av ersättning ska reseräkning skrivas. Traktaments- och reseersättningar samt färdtidsersättningar regleras i gällande kollektivavtal. Ekonomisk ersättning för försening (sk restidsgaranti) tillfaller Länstrafiken och krediteras kostnadsställe som betalar resan.

Länstrafikens egna fordon

Vid inköp/leasing av bilar ska trafiksäkerheten prioriteras. Det innebär att bilarna ska vara utrustade med:

- Däck av god kvalité som löpande förnyas.
- Fyrhjulsdrift om möjligt.
- Bluetooth/headset för uppkoppling av mobiltelefoni.
- Extra strålkastare.
- Alkolås.
- Digital körjournal.
- Brandsläckare.
- Första hjälpen utrustning.
- Brandfilt.

Samtliga fordon ska löpande genomgå service och underhåll. Vid användning av cykel ska cykelhjälm användas. Sådan tillhandahålls av arbetsgivaren.

Ovanstående krav gäller både poolbilar för gemensamt bruk samt förmånsbilar för eget bruk. Länstrafikens poolbilar får inte användas för privat bruk.

Bilkörning under arbetstid

Vilka risker finns, vad kan tänkas inträffa?

Trafikolyckor av olika slag kan inträffa. Det kan bero på dåligt väglag, fel på fordonet, vilt som korsar vägen eller mänskliga faktorn tex. att föraren läser på mobiltelefonen eller är ouppmärksam på annat sätt. Från den 1 februari 2018 får du som förare inte använda mobiltelefonen eller annan kommunikationsutrustning om du håller den i handen när du kör ett motordrivet fordon. En olycka kan lätt inträffa när föraren inte är koncentrerad på bilkörningen.

Innan du använder bilen

Medarbetare har ett ansvar att bedöma risken med att köra bil. Vid dåligt väder ska medarbetaren överväga att avstå resa. Arbetsgivaren står för merkostnad som det kan medföra t.ex. hotellnatt. Medarbetaren ska meddela närmsta chef eller kollega om hen ger sig ut på vägen. Medarbetaren ansvarar sedan för att meddela samma person när hen är tillbaka. Mobiltelefon med handsfree ska alltid tas med vid bilfärd.

Vad ska jag göra om det inträffar?

Vid händelse av tillbud eller olycka ska alltid tillbudsrapportering ske till närmaste chef eller skyddsombud så snart som möjligt. Som stöd i rapporteringen finns blanketten "Rapportering av olycka eller tillbud" som finns i personalhandboken.

Så kan du hjälpa till vid trafikolyckor

- Stanna bara om du tror att du kan bidra med något. Är det redan folk på plats, kan du köra vidare - såvida du inte har specialistkunskaper inom läkarvård.
- Parkera din egen bil så säkert som möjligt. Se till att du inte själv riskerar att bli påkörd eller stoppar upp trafiken.
- Larma 112.
- Varna andra med varningsblinkers och liknande, så att de inte kör in i olyckan.
- Ta reda på hur du kan hjälpa till. Finns det några skadade? Chockade människor har en tendens att vandra iväg in i skogen eller ut på vägen. Försök att hjälpa dem.
- Försök att skapa dig en god överblick. Vad är det som har hänt? Var har detta hänt? Hur många bilar är inblandade? Hur många är skadade? Rapportera detta till räddningspersonalen vid tillfälle.
- Lyssna till vad räddningspersonalen säger och håll dig undan om så behövs.
- Om du själv varit inblandad i en trafikolycka larma 112.
- Meddela alltid närmsta chef vad som har inträffat.

<https://polisen.se/om-polisen/polisens-arbete/trafikolyckor/>

Om du råkat ut för en viltolycka:

- Om du råkat ut för en viltolycka ska du ringa 112 och göra en polisanmälan.
- Vid polisanmälan ska du uppge följande:
 - Dina person- och fordonsuppgifter.
 - Var olycksplatsen är, ort, vägnummer och kännemärken. Om möjligt ange GPS-position.
 - Vilken typ av djur som är inblandat, om det finns kvar på platsen eller i vilken riktning det försvunnit.

- Ett bra sätt att veta var man befinner sig är att läsa av koordinaterna i Nationella Viltolycksrådets app som finns för nedladdning till Iphone och Android.

- Skyldigheten gäller: älg, rådjur, hjort, vildsvin, björn, varg, järv lo, utter, örn och mufflonfår.
- Du ska placera ut en varningstriangel.
- Du ska märka ut platsen där olyckan skett. Markeringen ska vara på den sida av vägen där djuret försvann. Du ska markera platsen även om djuret inte är synbart skadat eller ligger avlidet kvar på platsen.
- Du behöver även anmäla ifall du har kört på en ren, även om renar inte räknas som vilt.
- Meddela alltid närmsta chef vad som har inträffat.

<https://polisen.se/lagar-och-regler/trafik-och-fordon/viltolyckor/>

Om du orsakat eller varit utsatt för en parkeringsskada:

- En parkeringsskada är när ditt parkerade fordon har blivit påkört av ett annat motordrivet fordon. Alternativt att du orsakat parkeringsskada på någon annans fordon.
- Lämna meddelande om du är orsak till en parkeringsskada samt därefter göra en anmälan till polisen. Meddelandet ska innehålla ditt namn, adress och telefonnummer.
- Meddela alltid närmsta chef vad som har inträffat.

<https://polisen.se/utsatt-for-brott/polisanmalan/>

Övrigt

- Bokning av poolbilar sker alltid genom kalendern i Outlook. Längre resor har företräde.
- Vid frekventa resor med buss och tåg i Norrland ska Länstrafikens företagskonto användas.
- Vid arbete på väg ska Länstrafikens "Riktlinje vid arbete på väg" tillämpas.

IT-policy

Länstrafiken i Västerbotten AB

Fastställd av styrelsen 2025-09-26 § 260



Inledning

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

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

Bakgrund

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

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

Definitioner

Med IT-resurser menas;

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

Länstrafikens IT-resurser

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Behörighet och inloggningar

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

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

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

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

E-post och elektroniska kommunikationsmedel

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

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

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

Lagring

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

Bärbara lagringsenheter ska ej användas för att lagra Länstrafikens data.

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

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

Användning av AI-tjänster

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

Uppdaterings- och patchhantering

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

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

Säkerhet

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

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

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

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

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

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

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

Incidenthantering och rapportering

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

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

Egen utrustning på Länstrafikens nätverk

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

VPN

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

Internet

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

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

Privat användning av IT-resurser

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

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

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

Förlust eller skada

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

Påföljder vid överträdelse

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

Revisionsplan och riskanalys för år 2025

Länstrafiken i Västerbotten AB

Lekmannarevisor
September 2025

Comfact Signature Referensnummer: 250436SE

Innehåll

1. Inledning	2
Ägarens uppdrag till bolaget	2
Ägarens krav på återsrapportering	3
Styrelsens verksamhetsplan för år 2025	4
Styrelsens krav på styrning och rapportering	6
Lekmannarevisorns uppdrag	6
2. Iakttagelser i 2024 års granskning	7
3. Revisionsplan för år 2025	7
Bilaga 1: Riskanalys	9

1. Inledning

Länstrafiken i Västerbotten AB ägs av Region Västerbotten. Bolaget är ett servicebolag till Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län. Efter beställningar från regionen och kommunerna ska bolaget på uppdrag av Kollektivtrafikmyndigheten upphandla, eller i egen regi, bedriva kollektivtrafik. Bolaget leds av en styrelse och en VD. Styrelse består av 9 ordinarie ledamöter och 9 suppleanter. Bolagets säte är i Lycksele. Länstrafiken i Västerbotten AB äger en tredjedel av aktierna i Bussgods i Norr AB. Därutöver har länstrafiken 2,1 procent av aktierna i Samtrafiken i Sverige AB.

År 2024 uppgick resandet i regiontrafiken till 89 procent av nivån år 2019, som var det senaste normalåret före pandemin. Det var lite drygt 3 procent lägre än år 2023. Trots att resandet minskade så uppstod ett ekonomiskt överskott för trafiken. Överskottet berodde till stor del på den förändrade lagstiftningen gällande reduktionsplikt för drivmedel, som medförde lägre drivmedelskostnader för bolaget. Överskottet på närmare 65 miljoner kronor bokades upp som en skuld till regionen och kommunerna och driftsanslaget till bolaget minskade med motsvarande belopp.

Lekmannarevisor bedömde att bolagets verksamhet år 2024 genomfördes på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt. Bolagets styrelse bedömde att verksamheten år 2024 genomfördes i enlighet med bolagets kommunala ändamål och de kommunala befogenheterna. Lekmannarevisor gjorde ingen annan bedömning. En genomgång av styrdokument, protokoll och uppföljning visade att styrelsen i huvudsak hade en tillräcklig styrning och kontroll. Granskningen visade att styrelsen hade arbetat med att utveckla sin internkontrollplan men att det fanns behov att fortsätta detta arbete.

Auktoriserad revisor lämnade en ren revisionsberättelse efter att ha genomfört den finansiella revisionen år 2024.

Ägarens uppdrag till bolaget

Bolagsordning och ägardirektiv

Regionfullmäktige beslutade i april 2024 om en ny bolagsordning och nytt ägardirektiv för Länstrafikbolaget. Av bolagsordningen och ägardirektivet framgår att bolaget själv eller genom annan ska bedriva kollektivtrafik, som avses i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, i Västerbotten jämte utgående linjer, samt sådan verksamhet som behövs för att utföra kollektivtrafiken. Bolaget ska bland annat:

- Bedriva verksamheten i enlighet med uppdrag från regionala utvecklingsnämnden, tillika kollektivtrafikmyndigheten.
- Utifrån beslut om allmän trafikplikt upphandla, ingå trafikavtal och bedriva kollektivtrafik. Om det inte finns kostnadseffektiva alternativ på marknaden ska bolaget i egen regi genomföra kollektivtrafiken.
- Samordna hållplatser och bytespunkter.
- Verka för omställning till ett hållbart transportsystem genom ökad marknadsandel för kollektivtrafikresor. Vara rådgivande och ge stöd tillfinansiering i miljöfrågor.
- Förvalta och utveckla verksamhetssystem så att de är väl integrerade med andra transportsystem.

- Ansvara för information, marknadsföring och kundservice.
- Arbeta med kompetensförsörjning i kollektivtrafikbranschen.
- Upphandla och via en beställningscentral samordna särskild kollektivtrafik.
- Själv eller genom annan bedriva godstransporter för att tillhandahålla en grundläggande samhällsservice.

Bolaget bedriver verksamhet inom samhällsviktig sektor. Bolaget ska ha beredskap för att upprätthålla och säkerställa sin verksamhet. Bolaget ska genomföra analyser för att identifiera vilken planering som behöver genomföras.

Trafikförsörjningsprogrammet

I februari 2025 beslutade regionfullmäktige om ett nytt trafikförsörjningsprogram för perioden 2025–2031. Där har fullmäktige beslutat om följande mål för kollektivtrafiken (RS 2461–2024):

- Kollektivtrafikens andel av det motoriserande resandet ska år 2035 vara 25 procent. Delmål år 2031 är 20 procent.
- Andelen fordonskilometer med förnybart bränsle i den allmänna kollektivtrafiken ska år 2030 uppgå till 100 procent.
- Minst 80 procent av invånarna i Västerbotten ska år 2035 kunna nå minst ett kommuncentrum inom 60 minuter med ett utbud om minst 10 resmöjligheter per vardag. Delmål för 2031 är 77 procent av invånarna.
- Minst 92 procent av invånarna i Västerbotten ska år 2035 kunna nå minst ett kommuncentrum inom 120 minuter med ett utbud om minst 3 resmöjligheter per vardag. Delmål för år 2031 är 89 procent av invånarna.
- Den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar.
- Andelen resenärer som anser att det är attraktivt att åka med kollektivtrafiken i Västerbotten ska öka till 69 procent år 2035. Delmål för år 2031 är 67 procent.

Ägarens krav på återrapportering

I det bolagsspecifika ägardirektivet ställer fullmäktige inga krav på återrapporteringen till regionen. Enligt ett generellt ägardirektiv som fullmäktige beslutat om ska bolagets styrelse i årsredovisningen, eller årligen i en särskild bolagsstyrningsrapport, lämna bland annat följande information till regionstyrelsen (RS 407–2020):

- Om verksamheten bedrivits i enlighet med det kommunala ändamålet och de kommunala befogenheterna.
- Om bolaget överlämnat frågor till fullmäktige av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt.
- Utvärdering av styrelsens och VD:s arbete.
- Om styrelsens ledamöter har uppdrag, aktier, andelar eller andra intressen i företag som bolaget har affärsförbindelser med eller som är verksamt i samma bransch som bolaget.

- Hur styrelsens arbete har bedrivits, inkluderande arbetsfördelning, antal sammanträden, genomsnittlig närvaro och vem som varit sekreterare vid sammanträden.
- Hur den interna kontrollen och riskhanteringen är organiserad och fungerat.
- Samarbetet med revisor och lekmannarevisor.
- Vilka ärenden som bolagets styrelse har överlämnat till regionstyrelsen för beredning om fullmäktige ska ta ställning i dessa ärenden.

Styrelsens verksamhetsplan för år 2025

Nedan återger vi de mål som styrelsen beslutade om i sin verksamhetsplan för år 2025:

Nöjda kunder

Allmän kollektivtrafik.

Regiontrafik: Uppnå ett Nöjd Kund Index (NKI) på 68 procent och vid alla uppföljningar alltid ligga högre än riksnittet.

Ultra: Uppnå ett NKI på 80 procent och vid alla uppföljningar alltid ligga högre än riksnittet.

Särskild kollektivtrafik.

Nöjdheten för beställningar av resor med serviceresor ska vara minst 95 procent.

Samåkningsgraden

41 procent av de resor som utförs har mer än en resenär i fordonet, vilket innebär att totalt 41 procent av alla resor som bokats i beställningscentralen är samordnade.

Resandeutvecklingen (och intäkter) i den allmänna kollektivtrafiken

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

Ultra (Umeå stadstrafik): Antalet genomförda resor ska år 2025 uppgå till 10 750 000, vilket innebär en ökning jämfört med 2024 års mål med + 5 procent.

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

Nöjd medarbetar-index

Nöjd medarbetar-index ska för år 2025 uppgå till 8,6 på en skala från 1 – 10.

Utvecklingsmål

Utveckla den anropstyrda trafiken i länet och tillsammans med bolagets finansiärer försöka genomföra minst ett pilotprojekt inom detta område.

Förenkla för resenärer i stadstrafik att köpa enkelbiljett.

Utöver målen har styrelsen fokuserat på att planera ett stort antal aktiviteter inom fyra fokusområden:

1. Enkelhet för resenärerna
2. Underlätta för förarna
3. Bemötande
4. Kvalitetsuppföljning

I verksamhetsplanen redovisade styrelsen också ett stort antal aktiviteter för år 2025 samt en långsiktig strategi för bolagets utveckling. I verksamhetsplanen kan man bland annat läsa om att följande aktiviteter planerades:

- Fortsätt att utveckla appen med fokus att förenkla för resenären.
- Förbättra informationen till resenärerna vid störningar i trafiken.
- Fortsätta utveckla servicenivån för personer med funktionsvariationer.
- Arbeta med kompetensförsörjning av nya förare för att säkra kollektivtrafikens robusthet.
- Följa upp kvalitet både internt och mot resenärerna. Exempelvis följa upp hur stor andel av resenärerna upplever trygghet att resa med länstrafiken. Målet är att 80 procent ska uppleva trygghet och mindre än 10 procent otrygghet.
- Införa förarcertifiering med målbild att samtliga förare i bolaget ska vara certifierade.
- Genom dialog med regionen samt med hjälp av digitalisering arbeta för att förenkla för resenärer att beställa sjukresor.
- Genomföra fordonskontroller i hela länet under år 2025.
- Genomföra löpande kvalitetsmöten med leverantörerna där det inträffat avvikelser.
- Arbeta med system och kompetensutveckling avseende serviceresor.
- Genomföra olika kampanjer för att marknadsföra och locka fler resenärer att ta bussen.
- Se över taxan i kollektivtrafiken och utveckla attraktiva biljettyper samt samverka med de norra länen för att gynna resandet i kollektivtrafiken.
- Lansera en ny företagsportal för att större arbetsgivare/arbetsplatser ska stimulera människor att resa kollektivt till jobbet.
- Arbeta för att vara en attraktiv arbetsgivare genom att erbjuda flexibel arbetsplats och öka trivseln på arbetsplatserna.
- Genomföra ett pilotprojekt inom en ny form av flexibel anropsstyrd trafik och införa "pay-as-you-go" i Ultra (det vill säga att resenärer kan köpa enkelbiljett på buss genom att blippa betalkortet eller mobilen ombord på Ultras bussar).

Av bolagets långsiktiga strategi framgår att bolaget har som målsättning att drastiskt minska försäljningen ombord på bussarna. Bolaget arbetar också för att strategiskt kunna hantera en samhällskris. Bolaget har sedan tidigare haft fokus på IT-säkerhet och detta kommer även vara ett prioriterat område år 2025.

Hösten 2025 och en bit in i 2026 kommer arbete att pågå med att upphandla en ny trafikdatabas. Bolaget har även upphandlat ett nytt affärssystem vilket är viktigt för

att kunna fördela kostnader och intäkter på ett korrekt sätt enligt Västerbottensmodellen.

Enligt ägardirektivet omfattas Länstrafiken av bestämmelserna i säkerhetsskyddslagen vars syfte är att skydda information och verksamheter som är av betydelse för Sveriges säkerhet. Av samma ägardirektiv framgår att bolaget fick i uppdrag att utreda behovet av säkerhetsskydd genom att göra en säkerhetsskyddsanalys. Av verksamhetsplanen för år 2025 framgår att Länstrafiken tillsammans med Region Västerbotten genomfört en säkerhetsskyddsanalys och att resultatet från den visade att bolaget inte hanterar information eller har objekt i verksamheten som är av betydelse för Sveriges säkerhet.

Däremot behöver bolaget kunna hantera kriser av större betydelse. Exempelvis kommer bolaget vara delaktiga i att ta fram planer som beskriver vilken trafik som ska prioriteras om det skulle saknas drivmedel för att upprätthålla all trafik i länet. Arbetet med dessa planer kommer ledas av Region Västerbotten.

Av verksamhetsplanen framgår också att bolaget kommer ha stort fokus på IT-säkerhet under år 2025.

Styrelsens krav på styrning och rapportering

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

- Styrelsen ska besluta om mål, väsentliga policys och strategiska planer.
- Vid styrelsens sammanträden ska VD lämna rapport om:
 - Trafik
 - Ekonomi
 - Allmän information
- Protokoll från styrelsens sammanträden ska, förutom besluten, ange underlag för besluten i den mån detta kan ha betydelse för beslutet.

Lekmannarevisorns uppdrag

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

För år 2023-2026 har regionfullmäktige utsett Mattias Sehlstedt till lekmannarevisor i länstrafikbolaget. Enligt kommunallagen ska lekmannarevisor ta hjälp av sakkunnigt stöd (12 kap. 8 §). Lekmannarevisor bestämmer själv omfattningen på det sakkunniga stödet. För år 2025 har lekmannarevisor anlitat Eva Moe på Region Västerbottens revisionskontor som sakkunnigt stöd.

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

samordnade revisionen ska regionfullmäktige och ta ställning till instruktioner för sina ombud inför de kommunala företagens årsstämmor.

Auktoriserade revisorns uppdrag

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

2. Iakttagelser i 2024 års granskning

Lekmannarevisor bedömde att bolagets verksamhet genomfördes på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt. Bolagets styrelse bedömde att verksamheten var genomförd i enlighet med bolagets kommunala ändamål och de kommunala befogenheterna. Lekmannarevisor gjorde ingen annan bedömning. En genomgång av styrdokument, protokoll och uppföljning visade att styrelsen i allt väsentligt hade en tillräcklig styrning och kontroll.

3. Revisionsplan för år 2025

Revisionsplanen för år 2025 bygger på en riskanalys. Underlagen till riskanalysen är hämtade från bolagets styrande dokument, protokoll och information från representanter för bolaget. Riskanalysen finns i bilaga 1.

Den granskning som genomförs ska syfta till att ge underlag för lekmannarevisors bedömningar i den årliga granskningsrapporten. För år 2025 kommer lekmannarevisor att genomföra en grundläggande granskning. Den grundläggande granskningen är översiktlig med syfte att följa styrelsens styrning och kontroll över den verksamhet som genomförs under året och om verksamheten är genomförd i enlighet med ägarnas direktiv och de kommunala befogenheterna. Särskild uppmärksamhet kommer att riktas till styrelsens kontroll över risker förknippade med:

- Kontroll över arbetet med införandet av det nya biljettsystemet.
- Kontroll över arbetet med att stärka resandeutvecklingen i den allmänna kollektivtrafiken.
- Kontroll över arbetet med att stärka kompetensförsörjningen i branschen.
- Kontroll över Bussgods i Norr AB med anledning av ägar- och verksamhetsförändringarna.

För år 2025 planerar lekmannarevisor ingen fördjupad granskning. Lekmannarevisor bedömer att den grundläggande granskningen fångar in de väsentliga risker som är identifierade i riskanalysen. Förändrade förutsättningar och ny information kan medföra att lekmannarevisor omprövar granskningens inriktning och omfattning.

Lekmannarevisor kommer att ha dialog med bolagets auktoriserade revisor om vilka delar av den interna kontrollen som ska granskas av lekmannarevisor och vilka

delar som ska granskas av auktoriserad revisor. En mer detaljerad beskrivning av den grundläggande granskningens innehåll beslutar lekmannarevisor i en särskild projektplan. Lekmannarevisor ska genomföra sin granskning så att den uppfyller krav på objektivitet och saklighet. Lekmannarevisors sakkunniga stöd ska följa de revisionsnormer som är fastställda av Sveriges kommunala yrkesrevisorer (Skyrev). De sakkunniga ansvarar för att genomförda granskningar har en tillräcklig kvalitet och svarar upp mot beslutade projektplaner.

Den 11 september 2025

Mattias Sehlstedt
Lekmannarevisor utsedd av Region Västerbotten

Bilaga 1: Riskanalys

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

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

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

Risker	S	K	Totalt	Kommentar
<i>Risker med det nya biljettsystemet</i> År 2024 påbörjades införandet av ett nytt biljettsystem. Det nya betalsystemet kräver bland annat att nya betalkortsterminaler behöver installeras i fordonen. Det har varit stora förse- ningar i arbetet, exempelvis är den nya mjukvaran i betalsystemet ännu inte helt färdigutvecklad. Det har dessutom varit störningar eftersom valideringssystemet i bussarna ännu inte fungerar till 100 procent. Risk för störningar om det nya systemet inte fungerar som det är tänkt eller om det blir problem med terminalerna. Detta kan leda till förlo- rade biljettintäkter och missnöjda rese- närer.	4	4	16	Granskas översiktligt i grundläggande granskning.
<i>Risk för otillräckliga resurser för plane- ring av kris- och beredskapsfrågor</i> Det förändrade omvärldsläget ställer ökade krav på förberedelser för olika	3	4	12	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.

Risker	S	K	Totalt	Kommentar
kriser. Detta arbete kräver planering och resurser. Det finns en risk att bolaget idag inte har tillräcklig kapacitet att arbeta med dessa frågor.				
<i>Risk för minskad kollektivtrafik på grund av ändrade resandemönster</i> Pandemin medförde att antalet passagerare minskade kraftigt. Efter en återhämtning av antalet resenärer under åren 2022–2023 visade mätningarna att antalet resenärer år 2024 hade minskat med ca 3 procent år 2024 jämfört med år 2023. Det var främst resande i regiontrafiken på längre sträckor som hade minskat. Bolaget har i verksamhetsplanen presenterat olika aktiviteter för att stärka resandeutvecklingen.	3	3	9	Granskas översiktligt i grundläggande granskning.
<i>Risk för minskad kollektivtrafik på grund av politiska prioriteringar</i> Ekonomiska faktorer kan medföra att regionen och kommuner inte prioriterar kollektivtrafik. Inga större förändringar är noterade för år 2025.	3	3	9	Risken bevakas i den grundläggande granskningen
<i>Risk att bussföretag lämnar marknaden</i> Risk att bussföretag inte är lönsamma och lämnar marknaden. Även risk att stora kapitalstarka företag konkurrerar ut mindre lokala företag vilket kan försvaga konkurrensen.	3	3	9	Risken bevakas i den grundläggande granskningen
<i>Risk för brist på förare och annan personal</i> I norra Sverige är det hård konkurrens om arbetskraften. Det är bland annat brist på bussförare. Risk att svårigheter med att rekrytera har negativ effekt på kollektivtrafiken. I bolagets nya ägardirektiv har bolaget fått i uppdrag att arbeta med kompetensförsörjning i branschen. Bolagets VD gör bedömningen att läget är ansträngt men inte akut. Tillförseln av nya yngre förare är svag och medelåldern på dagens förare är hög. Det pågår dock ett arbete med att stärka kompetensen både lokalt och nationellt.	3	3	9	Granskas översiktligt i grundläggande granskning.

Risker	S	K	Totalt	Kommentar
Risker i beställningar Systemet för kollektivtrafik är komplicerad. Beställarna av trafiken är flera till antalet. Ofta har beställarna olika krav eller önskemål på den trafik som ska upphandlas. Flera av beställarna har också begränsade resurser för bemanning av trafikplanerare. Risk att begränsade resurser medför svag beställarförmåga hos flera beställare. Önskemål från beställare om flexibilitet och korta avtalstider kan leda till ökade priser. Regionen och flera av kommunerna i länet har dessutom svag ekonomi. Risk att regionen och kommuner väljer att inte prioritera kollektivtrafik. Regionfullmäktige har beslutat att ge Skellefteå kommun mandatet att själva teckna trafikavtal under förutsättning att Skellefteå Buss får uppdraget. Skellefteå kommun har nu tillsatt en projektledare och en styrgrupp för att utreda hanteringen i Skellefteå. Länstrafikens VD finns med i styrgruppen och bedömer att den här lösningen inte kommer påverka Västerbottensmodellen.	3	3	9	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.
Risk för bristande konkurrens vid upphandling Risk att bolag lämnar marknaden. En svag marknad i delar av länet innebär också risk att få eller ingen leverantör lämnar anbud. Detta kan i sin tur medföra hög prissättning eller att trafik blir för dyr för att kunna beställas. Otillräcklig marknad kan också innebära att trafik kan behöva genomföras i egen regi.	3	3	9	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.
Risker i ägarstyrningen Konstruktionen med en ägare och flera finansiärer och beställare av kollektivtrafik medför att ägarstyrningen och styrningen av kollektivtrafiken är komplex. Iakttagelser i granskningar tidigare år visar att Region Västerbotten har haft en svagt utvecklad ägarstyrning. Under år 2023 och 2024 pågick	3	3	9	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.

Risker	S	K	Totalt	Kommentar
arbetet i regionen med att utveckla ägarstyrningen. Dock fortsatt risk att för svag utvecklad ägarstyrning har negativ påverkan på bolagets förutsättningar.				
<i>Risker till följd av förändringar i buss-godsverksamhet</i>	3	3	9	Granskas översiktligt i den grundläggande granskningen.
Bussgods i Norr AB har genomgått stora förändringar se senaste fem åren. Fram till år 2020 var bolaget helägt av Länstrafiken i Västerbotten AB. År 2020 köpte Länstrafiken i Norrbotten AB en andel i bussgodsbolaget och verksamheten ökade i omfattning. Granskningar år 2020 - 2023 visade att bussgodsverksamheten utvecklades positivt. Från april 2024 är även KTM i Västernorrland delägare i bolaget. Inköpet från KTM i Västernorrland medför möjligheter men också risker. En risk är att bolagets ägarstruktur blir mer komplicerad. En annan faktor är att verksamheten antingen kan öka i omfattning eller att någon verksamhet inte blir tillräckligt lönsam. Det är angeläget att Länstrafiken i Västerbotten AB som delägare har god kontroll över hur bussgodsverksamheten utvecklas.				
<i>Risker förknippade med en liten organisation</i>	3	3	9	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.
Länstrafikbolaget har en liten organisation vilket innebär att bolaget är sårbart för störningar och personalförändringar.				
<i>IT-attacker och störningar på IT-system</i>	2	4	8	Risken bevakas i den grundläggande granskningen
De flesta kommunala verksamheter är känsliga för störningar. Flera regioner, kommuner och myndigheter har drabbats av IT-attacker. Risk att bolaget inte har tillräckligt robusta system, avbrottsplaner m.m. vid händelse av störningar mot IT-system. År 2024 hade bolaget fokus på arbetet med IT-säkerhet och enligt verksamhetsplanen kommer detta område ha stort fokus även år 2025. Bolaget har en risk- och sårbarhetsanalys som uppdateras årligen.				

Risker	S	K	Totalt	Kommentar
Risk för underskott I bokslutet per april 2025 redovisade bolaget ett överskott mot budget. Överskottet berodde främst på lägre trafik kostnader. Resandeutvecklingen inom regiontrafiken hade inte nått upp till budgeterade nivåer. Däremot redovisade Ultra ett överskott mot budget. Dessutom hade bolaget erhållit viteserättningar som balanserade upp underskotten från biljett- och skolkortsintäkterna.	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen. Även likviditeten bör bevakas. När inte budgeten på intäkter pga. minskat resande men har ändå lägre trafik kostnader. Bokslut sista juni + 22,7 miljoner kronor. Prognos i augusti 2025 inget underskott på helåret.
Risk att bolaget inte når miljömål Länstrafiken följer upp miljömålen i trafikförsörjningsprogrammet. Länstrafikens uppföljning visar att vissa trafikföretag inte uppfyller kraven och använder diesel i stället för HVO. VD uppger att länstrafikbolaget har dialoger med de upphandlade trafikföretagen om att de ska uppfylla upphandlade miljökrav. VD ser ingen risk i att målen i trafikförsörjningsprogrammet inte kommer uppfyllas i enlighet med programmets tidsplan.	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen
Risker i upphandlingar Upphandlingar av kollektivtrafik är komplicerade. Överprövningar har medfört att länstrafikbolagen tidigare behövt förlänga avtal eller korttidsupphandlat. Detta medförde i sin tur störningar på trafiken. Bolaget har förstärkt sin organisation med en upphandlingsjurist. År 2024 genomförde bolaget upphandling åt Ultra samt av nytt planeringssystem (trafikdatabas). Trafikavtalet för Ultra ska börja gälla från juni 2026. År 2025 genomförs flera upphandlingar inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Arbetet med de pågående upphandlingarna bör dock bevakas i granskningsarbetet	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskning. Enligt uppgift från VD kommer fler upphandlingar att startas upp från år 2027.
Risk för otydliga avtal med Bussgods i Norr AB Länstrafiken i Västerbotten AB och Bussgods i Norr AB har olika	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.

Risker	S	K	Totalt	Kommentar
samarbeten. Bland annat hanterar Bussgods i Norr AB på uppdrag av länstrafikbolaget ett antal busstationer. Från år 2020 och år 2024 är även Länstrafiken i Norrbotten AB respektive KTM i Västernorrland delägare i Bussgods i Norr AB. Med fler ägare och aktörer ökar behovet av tydlig reglering mellan delägare och bussgodsbolaget. Risk att samarbetet mellan parterna inte är tillräckligt reglerat i avtal. Tidigare granskning visar att det fanns avtal mellan Länstrafiken i Västerbotten AB. Länstrafiken i Norrbotten AB och bussgodsbolagen.				
<i>Risk att styrelsen har för svagt utvecklad styrning och kontroll</i>	2	3	6	Granskas översiktligt i grundläggande granskning.
2024 års granskning visad ett att styrelsen i allt väsentligt hade en tillräcklig styrning och kontroll.				
<i>Risker vid flytt av Umeå Busstation och Skellefteå Busstation/Resecentrum</i>	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.
I Umeå kommun finns planer på att bygga bostäder på den plats där Umeå busstation ligger. Enligt uppgift kan det innebära att busstationen och godsterminalen ska flytta till mark vid järnvägen i närheten av järnvägsstationen i centrum. Närheten till järnvägen och järnvägsstationen innebär att Trafikverket är sakägare i fråga om den nya busstationen och godsterminalen. Även i Skellefteå flyttas busstation/resecentrum. Risk att eventuell flytt av busstationen och godsterminalen i Umeå och Skellefteå medför störningar på bolagets verksamhet.				
<i>Risk i den interna kontrollen av upphandlad trafik</i>	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.
För trafikplanering och kontroll över upphandlad trafik inklusive fordon har länstrafikbolaget en organisation bestående av trafikutvecklare som leds av en chef. Bolaget har också en funktion för upphandlings- och avtalsansvarig som bland annat arbetar med uppföljning av avtal. De olika kontrollerna som länstrafikbolaget genomför är bland annat:				

Risker	S	K	Totalt	Kommentar
- Systematisk avtalsuppföljning med leverantörer. - Upphandlade enkäter till resenärer. - Upphandlade fordonskontroller. Vi bedömer att bolaget har utvecklade system för att kontrollera den upphandlade trafiken.				
Beställningscentralen År 2021 tog länstrafiken över ansvaret från regionen för en gemensam beställningscentral i länet för särskild kollektivtrafik. I takt med att kommuner ansluter sig till beställningscentralen växer verksamheten. Tidigare granskningar visar att verksamheten utvecklats positivt och att styrelsen hållit sig in formerad. Beställningscentralen hade ett nytt planeringssystem som behövde trimmas in och som initialt krävde extra arbetsinsatser för personalen. Idag är systemet i full drift och fungerar enligt VD som det ska. Nu ligger fokus på att arbeta för att förbättra samåkningsgraden.	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen.
Risker i administrationen Granskning år 2024 identifierade inga väsentliga risker inom det administrativa området.	2	3	6	Risken bevakas i den grundläggande granskningen
Avtalsförvaltning Bolaget har flera avtal med trafikföretag. VD bedömer att bolaget har god kontroll över trafikavtalen. Bolaget har dock också andra avtal som behöver förvaltas. Lekmannarevisionen har inte tidigare granskat bolagets avtalsförvaltning. VD uppger att man arbetar med att skapa en avtalsdatabas för att få bättre kontroll på alla avtal.	-	-	-	Vi kan inte värdera risken. Finns behov av att identifiera risker och bedöma om det finns behov av granskning. Planera för en fördjupad granskningsinsats när avtalsdatabasen är färdig.

Prioritering av särskilda områden för år 2025

Vi bedömer att följande områden bör få särskild uppmärksamhet i 2025 års granskning:

- Kontroll över arbetet med införandet av det nya biljettsystemet.

- Kontroll över arbetet med att stärka resandeutvecklingen i den allmänna kollektivtrafiken.
- Kontroll över arbetet med att stärka kompetensförsörjningen i branschen.
- Kontroll över Bussgods i Norr AB med anledning av ägar- och verksamhetsförändringarna.

Grundläggande granskning år 2025 av Länstrafiken i Västerbotten AB

1. Bakgrund

Lekmannarevisor Mattias Sehlstedt har i sin revisionsplan för år 2025 beslutat att årets granskning ska avgränsas till en grundläggande granskning. Revisionsplanen bygger på en riskanalys. Den grundläggande granskningen ska ge underlag för lekmanarevisorernas bedömningar i den årliga granskningsrapporten.

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

Bolagets uppdrag

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

Iakttagelser i 2024 års granskning

År 2024 uppgick resandet i regiontrafiken till 89 procent av nivån år 2019, som var det senaste normalåret före pandemin. Det var lite drygt 3 procent lägre än år 2023.

Trots att resandet minskade så uppstod ett ekonomiskt överskott för trafiken. Överskottet berodde till stor del på den förändrade lagstiftningen gällande reduktionsplikt för drivmedel, som medförde lägre drivmedelskostnader för bolaget. Överskottet på närmare 65 miljoner kronor bokades upp som en skuld till regionen och kommunerna och driftsanslaget till bolaget minskade med motsvarande belopp.

Lekmannarevisor bedömde att bolagets verksamhet år 2024 genomfördes på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Bolagets styrelse bedömde att verksamheten år 2024 hade genomförts i enlighet med bolagets kommunala ändamål och de kommunala befogenheterna. Lekmannarevisor gjorde ingen annan bedömning. En genomgång av styrdokument, protokoll och uppföljning visade att styrelsen i huvudsak hade en tillräcklig styrning och kontroll. Granskningen år 2024 visade att styrelsen arbetat med att utveckla sin internkontrollplan men att det fanns behov att fortsätta detta arbete.

2. Syfte och revisionsfrågor

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

- Har styrelsen med hjälp av grundläggande styrdokument säkerställt att verksamheten är genomförd i enlighet med fullmäktiges direktiv?
- Har styrelsen löpande under året haft tillräcklig kontroll över att beslutade styrdokument följs?
- Har styrelsen med hjälp av uppföljning vid årets slut säkerställt att verksamheten är genomförd i enlighet med fullmäktiges direktiv?

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

- Kontrollen över arbetet med införandet av det nya biljettsystemet.
- Kontrollen över arbetet med att stärka resandeutvecklingen i den allmänna kollektivtrafiken.
- Kontrollen över arbetet med att stärka kompetensförsörjningen i branschen.
- Kontrollen över Bussgods i Norr AB med anledning av ägar- och verksamhetsförändringarna.

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

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

3. Avgränsningar

Granskningen avser bolagets styrelse och VD. Granskningen är översiktlig med inriktning mot bolagets resultat för år 2025 och system för styrning och kontroll.

4. Revisionskriterier

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

- Kommunallagen, 2, 5 och 10 kap.
- Aktiebolagslagen, 8 kap.
- Årsredovisningslagen, 6 kap.
- Bolagsordning.
- Ägardirektiv.

5. Projektets genomförande

Eva Moe på Region Västerbottens revisionskontor kommer att genomföra granskningsarbetet. En oberoendeprovning visar att det inte finns något som strider mot den sakkunnigas oberoende eller integritet i denna granskning (se bilaga 1). För att

informera om granskningens inriktning skickar den sakkunnige projektplanen till bolagets styrelse, VD och auktoriserade revisor.

Metod

Vi kommer att genomföra granskningen med hjälp av dokumentationsstudier av styrelsens styrande och redovisande dokument samt av styrelsens protokoll. Därutöver kommer vi att göra avstämningar med bolagets VD. Vi planerar för att lekman-revisor under hösten 2025 ska genomföra en träff med bolagets VD. Syftet med träffen är att inhämta information om arbetsläget i bolaget. I samband med slutrevision kommer också en träff att arrangeras mellan lekman-revisor och företrädare för styrelsen och bolagets VD. Syftet med denna träff är att inhämta information om bolagets verksamhet och resultat för år 2025 och styrelsens arbete med att säkerställa en tillräcklig styrning och kontroll.

Kvalitetssäkring och redovisning

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

Tidplan

Granskningsmoment	Tidpunkt
Projektplanen godkänns av lekman-revisor	September 2025
Projektstart	September 2025
Analys och rapportskrivning	Februari 2026
Kvalitetssäkring	Februari 2026
Rapporten beslutas av lekman-revisorerna	Februari/mars 2026

Umeå den 11 september 2025

Eva Moe
Certifierad kommunal revisor
Revisionskontoret
Region Västerbotten

Bilaga 1

Oberoendeprövning

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

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

Bilaga 2

Exempel på underliggande revisionsfrågor

Angående styrdokument

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

Angående styrelsens löpande kontroll

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

Angående återrapportering

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

Angående resultat

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

UNDERSKRIFTSSIDA

**Detta dokument har undertecknats med avancerade elektroniska
underskrifter:**

VD-information 2025-09-26

Harriet Söder



Personalläget

Årets medarbetarenkät är genomförd

Utfallet på frågan om hur väl man trivs på jobbar är 7,96

Det är lägsta resultat sedan mätningarna inleddes

Men stödet från kollegor och chefer är väldigt högt

En person anser sig utsatt för kränkande särbehandling av chef – det kommer följas upp i medarbetardialogerna

Hela enkäten har laddats upp i styrelseportalen – med handlingarna inför detta sammanträde

Upphandlingsläget

Umeå hamn – matartrafik Wasaline

Omtag Serviceresor Storuman och Vilhelmina norra

Trafikleveransen

Norrlandskusten:

- Connect är villig att beställa 3 nya godsrumsfordon med leverans i mars 2027. Vi tar då på oss återköpsgaranti

Bussgods

Utredning kring den kommunala befogenheten är genomförd

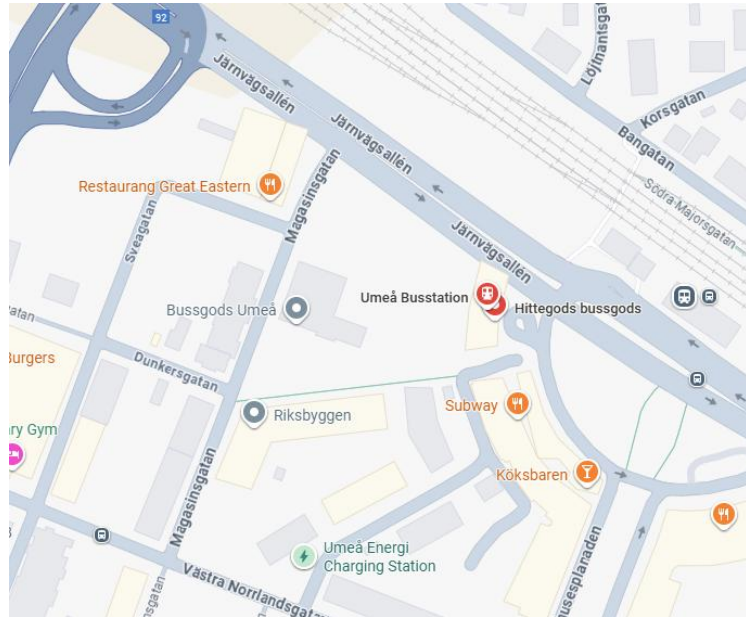
Kommer hanteras av styrelsen för Bussgods 14/10

Skickas därefter ut till er alla via styrelseinformation

Niclas informerar om ökad försäljning efter sommaren

Övrig info

Nya lokaler i Umeå



Nytt resecentrum i Umeå

Rapport skillnader och likheter i Norrland — jag har laddat upp rapporten bland materialet inför dagens sammanträde

Främsta skillnader

- Kollektivtrafikens **avgångstider** upplevs tydligt bättre i Västerbotten
- Invånare i **Västerbotten** är tydligt mer nöjda, reser kollektivt mer frekvent och upplever överlag bättre förutsättningar för kollektivt resande

Skattekontot

Saldo på skattekonto

+1 450 023 kr

2025-09-25 kl. 03:03 (?)

Preliminär ränta: 1 226 kr

Senaste transaktionerna

Datum	Specifikation	Belopp
2025-09-16	Utbetalning	-3 058 910
2025-09-13	Inbetalning bokförd 250912	39 133
2025-09-13	Inbetalning bokförd 250912	1 633 912
2025-09-13	Moms aug 2025	3 058 910
2025-09-12	Avdragen skatt aug 2025	-754 707

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

