

BOLAGETS FÖRUTSÄTTNINGAR PÅ KORT OCH LÅNG SIKT – FRAMGÅNGAR OCH UTMANINGAR

Världen efter pandemin – hur ser bolaget på pandemins konsekvenser för verksamheten, utmaningar och möjligheter, vilka kort- och långsiktiga effekter kan identifieras?

Kortsiktiga effekter:

Stora intäktsbortfall som bara delvis täckts av bidrag från staten. Detta innebär större behov av medel från våra finansiärer.

Långsiktiga effekter:

Resandemönster har förändrats och det kommer påverka kollektivtrafikens utbud i framtiden. Vi behöver ställa om och anpassa trafiken efter nya mönster – även om vi idag inte vet hur resandemönstren kommer se ut. Vi behöver dock hitta vägar att möta resenärernas förväntningar vad gäller:

- Flexibla biljetter
- Information om beläggning ombord så att människor kan undvika avgångar med trängsel
- Information och kommunikation i syfte att öka känslan av trygghet i kollektivtrafiken

Beskriv verksamhetsmässiga framgångar och utmaningar i verksamheten under året, samt på 3-4 års sikt.

Under året:

Resenärerna ger oss idag högre betyg vad gäller kundnöjdhet (i regiontrafiken) än innan pandemin. I Ultra har vi lyckats behålla ett mycket bra betyg.

Vi når vårt mål vad gäller miljöskiften – dvs trafiken körs till 77 % på förnybart drivmedel. Målet för året är 64 %.

Vårt största fokus under hösten 2021 är att återigen få människor att välja kollektivtrafiken.

Bolaget har under året arbetat med flera stora upphandlingar, vilket varit utmanande, då överprövningar och väldigt långa processer innan förvaltningsdomstolarna meddelar dom, innebär stora risker. Vi behöver förlänga trafikavtal som löper ut under hösten 2022, för att säkerställa trafiken på ett antal kritiska linjer, men vi vet idag inte om Umeå kommun kommer bevilja den dispens från kraven vad gäller miljözon i centrala Umeå som kommer krävas.

Prisutvecklingen vad gäller drivmedel kommer slå igenom i våra kostnader under 2022, vilket tillsammans med osäkra intäktsprognoser skapar stor osäkerhet. För att upprätthålla förtroendet för kollektivtrafiken behöver trafikutbudet behållas på dagens nivå, men om våra finansiärer kommer ha ekonomiska resurser för detta är högst osäkert.

En verksamhetsmässig framgång har varit bildandet av den gemensamma beställningscentralen. Verksamheten har övertagits utan störningar och två kommuner i länet har under året fattat beslut att ansluta sig, vilket innebär att 8 av länets kommuner än anslutna. Vi för också djupgående diskussioner med ytterligare en kommun, en av länets största.

På 3-4 års sikt:

Utmaningar finns i att ställa om kollektivtrafiken till delvis nya resandemönster då vi idag inte vet hur dessa kommer se ut. Vi vet inte heller om och när vi är tillbaka på en ny "normalnivå". Kollektivtrafik tar tid att ställa om och det är ofta väldigt oekonomiskt att göra stora förändringar inom ramen för befintliga trafikavtal.

Bolaget skulle vilja att det fanns medel för olika typer av projekt inom områden som "mobility as a service" och kollektivtrafik "on demand". Idag finns inga sådana resurser, vilket kan vara hämmande för utvecklingen i länet.

Vårt uppdrag är att fler kommuner ska ansluta sig till den gemensamma beställningscentralen för att vi ska nå optimal samordning i länet. Beslutet fattas dock inte av oss, vilket är en utmaning då vi har svårt att garantera lägre kostnader för kommunerna.

Dialog har under årets förts med Västernorrland då vi erbjudit dem att köra 1/3 av aktierna i Bussgods i Norr AB. Tanken då vi organiserade ett gemensamt Bussgods-bolag var just att länen i Norrland skulle ha Bussgods som en gemensam affär. Det verkar dock som att man inte är enig inom Västernorrland vad gäller Bussgods, vilket är en utmaning. Vi vet inte om man kommer säkerställa att det finns bussgodsfordon, som skulle innebära att Bussgods kan bedriva en ekonomiskt försvarbar verksamhet i den regionen.

Beskriv ekonomiska framgångar och utmaningar under året, samt på 3-4 års sikt

Under året:

Under hela pandemin har likviditeten varit en stor utmaning, men med stöd av regionen samt Umeå och Skellefteå kommun har vi kunnat lösa detta.

En utmaning är att vi idag inte vet vilket belopp i form av statligt stöd som kommer utbetalas till bolaget. Det beslutet har direkt påverkan på behovet av ytterligare finansiering från framför allt regionen och Umeå kommun.

Förutom själva trafiken, där pandemin medfört stora intäktsbortfall, har samtliga övriga resultatenheter visat budgetöverskott under året.

På 3-4 års sikt:

Kostnaden för drivmedel utvecklas just nu i fel riktning och kommer ha direkt påverkan på våra trafik kostnader under 2022 – men även de kommande åren.

De problematiska överprövningarna i våra trafikupphandlingar medför stor osäkerhet vad gäller trafik kostnaderna redan kommande år, men även på längre sikt.

Inom 3-4 år kommer vi att närma oss starten för persontrafik längs Norrbottenbanan, vilket givetvis är väldigt positivt. Men – för bolaget innebär det att trafiken behöver ställas om och anpassas till att

de stora flödena av människor ska resa med tåg. Hur detta kommer påverka regionens kostnader för den samlade kollektivtrafiken är idag högst osäkert.

Beskriv hur bolaget arbetar med hållbarhet

Det viktigaste för oss, ut ett hållbarhetsperspektiv, är att människor väljer kollektivtrafiken. Vi arbetar också för att löpande i våra upphandlingar uppmana finansiärerna att välja hållbara alternativ. Men – detta medför kostnader samt att det inte är möjligt med tanke på infrastrukturen och avstånden i länet. Vårt mål är ändå att trafiken ska bedrivas till 100 % med förnybart drivmedel år 2030.

Vi har också – genom att överta ansvaret för upphandling av serviceresor (sjukresor och färdtjänst i vissa kommuner) kunnat påverka de miljökrav som ställs och kommer ställas i den typen av upphandlingar.

Förutom detta har vi en miljöplan där vi försöker agera hållbart inom områden som tjänsteresor, utskrifter och liknande.

Omvärldsanalys. Vilka är de fem (max) prioriterade insatser i verksamheten som ledningen vill se för att möta en föränderlig omvärlds krav och förväntningar.

1. Upprätthålla dagens utbud av kollektivtrafik i länet, dvs inga nedskärningar på grund av besparingskäl
2. Genomföra en djuplodande analys över hur resenärerna upplever dagens priser och produkter så att vi kan erbjuda marknadsanpassade, mer flexibla produkter som lockar fler till kollektivtrafiken
3. Utreda möjligheten att erbjuda bokningsbara platser på de längre linjerna, vilket skulle kunna vara ett steg mot kollektivtrafik "on demand" som kan leda till bättre tillgänglighet i kollektivtrafiken och högre nyttjande av den allmänna kollektivtrafiken av personer som idag använder sjukresa eller färdtjänst.
4. Digitaliseringen skapar nya förutsättningar – vi vill gå mot att fler och fler väljer att köpa biljett i vår app, så att hanteringen ombord kan minimeras. På sikt kanske inte ha någon försäljning ombord i stadstrafik och enbart enkelbiljetter i regiontrafiken. Detta skapar en snabbare och effektivare kollektivtrafik som gör att fler väljer den i stället för bilen.
5. Infrastrukturen behöver byggas ut och anpassas så att vi kan elektrifiera mer kollektivtrafik i länet

Övriga frågor som bolaget vill lyfta:

Vi efterlyser en dialog på politisk nivå vad gäller uppdateringen av bolagsordning och ägardirektiv.

Vi ser också stora utvecklingsmöjligheter vad gäller regionens ägarstyrning där dialog, struktur och samnyttjande av resurser borde stå i fokus.