

§ 129 Bolagsdialog med Länstrafiken i Västerbotten AB
RUN 244-2025**Sammanfattning**

Regionstyrelsen ansvarar för att ha uppsikt över bolagens verksamhet, så kallad uppsiktsplikt. I enlighet med det reviderade reglementet för regionala utvecklingsnämnden, ska nämnden bistå regionstyrelsen i ärendeberedningen av styrelsens övergripande samt förstärkta uppsiktsplikt över bolag.

Regionala utvecklingsnämnden har i uppdrag av regionfullmäktige att utöva ägarrollen för de bolag som har en verksamhet som faller inom regionala utvecklingsnämndens ansvarsområde. Uppdraget innefattar att följa upp om bolagen bedriver sin verksamhet i enlighet med uppdraget, övervaka att målen för verksamheten uppnås samt att ha en fortlöpande uppsikt av bolagens verksamhet och ekonomi. Den interna kontrollen följs upp för att säkerställa att verksamheten är ändamålsenlig och kostnadseffektiv samt att det finns system och rutiner och att de fungerar på avsett vis.

Dialogen omfattar dialog om utmaningar och möjligheter på kort och långsikt, uppfyllelse av uppdrag och mål, visioner och utmaningar, väsentliga risker, uppföljning av granskningsrapporter och åtgärder som vidtagits till följd av granskningsrapporter under det gångna året samt frågor av större vikt.

Dialog på sammanträdet mellan regionala utvecklingsnämnden och bolaget

Resandet minskar i antal. Stora problem med införandet av betalningssystem som har inneburit mycket arbete för bolagets personal. På grund av nämnda orsaker uppnår bolaget inte många av målen för 2025.

Fråga: Kompetensbrist på alla typer av chaufförer. Sker det någon samordning inom utbildningen?

Svar: Kan inte svara på det. Vi har anställt en person som ska kolla på hur och vad i utbildningar av chaufförer som kan samordnas.

Fråga: Finns system på andra ställen som fungerar. Måste vi göra en upphandling innan system köps in?

Svar: Många stora bolag gör mycket själva och har egen personal för arbetet med textsystem.

Fråga: Resandeutvecklingen, finns det någon som har lyckats vända trenden, hur ser det ut i jämförbara län?

Svar: Nej, jämförbara län har samma utveckling för resandet.

Förslag till beslut

Richard Carstedt (S) föreslår bifall i enlighet med arbetsutskottets förslag, lydande: Regionala utvecklingsnämnden tackar för informationen och genomförd dialog. De verksamhetsmässiga samt ekonomiska framgångar och utmaningar som redovisats överlämnas tillsammans med den information som framkommit i samband med genomförd bolagsdialog till regionstyrelsen. Samtliga inlämnade handlingar till regionstyrelsen som underlag i löpande uppsikt samt inför kommande budgetprocess.

Beslut

Regionala utvecklingsnämnden tackar för informationen och genomförd dialog.

De verksamhetsmässiga samt ekonomiska framgångar och utmaningar som redovisats överlämnas tillsammans med den information som framkommit i samband med genomförd bolagsdialog till regionstyrelsen. Samtliga inlämnade handlingar till regionstyrelsen som underlag i löpande uppsikt samt inför kommande budgetprocess.

Expedieras till

Regionstyrelsen
Strateg ägarstyrning regionala utvecklingsnämnden
Strateg ägarstyrning regionstyrelsen

Beslutsunderlag

- Förvaltningens tjänsteskrivelse 2025-09-23
- Missiv bolagsdialog Länstrafiken 2025
- Länstrafikens förutsättningar på kort och lång sikt, inför bolagsdialog 2025
- Länstrafiken i Västerbotten AB - Bolagsrapport VD kommentar per 2025-08-31
- Interkontrollplan 2025 Länstrafiken
- Uppföljning interninternkontrollplan 2024 Länstrafiken
- Verksamhetsplan 2025 länstrafiken
- Årsredovisning 2024 Länstrafiken
- Granskningsrapport 2024 Länstrafiken

Underlag inför bolagsdialog med Länstrafiken i Västerbotten AB

(ägs till 100 % av Region Västerbotten)

Checklista för Region Västerbotten

Dokument som efterfrågats	Bifogas som bilaga (markeras med kryss)	Ej fastställd ännu/ Kommentar om avvikelse
Bolagets förutsättningar och utmaningar	X	
Årsredovisning och revisionsrapport	X	
VD-kommentar per augusti 2025/Uppföljning av bolagets verksamhet mot ägardirektiv per augusti 2025	X	
Lekmannarevisorernas granskningsrapport 2024	X	
Verksamhetsplan 2025	X	
Internkontrollplan 2025	X	
Rapport för internkontrolluppföljning 2024/2025	x	
Intyg/rapport eller motsvarande, där det framgår att styrelsen har prövat och intygar att den verksamhet som bedrivits inom bolaget under den period som rapporten avser har bedrivits i enlighet med fastställt kommunalt ändamål och inom ramen för de kommunala befogenheterna	-	

Ekonomiska förutsättningar

- Kortsiktigt:**
 Bolaget har ett överskott på ca 26 mkr per 31 augusti, trots minskade biljettintäkter i regiontrafiken. Låga drivmedelspriser har bidragit till lägre trafik kostnader men också minskat resandet.
- Långsiktigt:**
 Förväntade höjningar av drivmedelspriser kommer att öka kostnaderna. Låga priser idag gör att fler väljer bilen framför kollektivtrafik, vilket påverkar resandesiffrorna negativt.

Verksamhetsmässiga framgångar och utmaningar

Under året:

- **Utmaningar:** Förseningar och tekniska problem med nytt betalsystem påverkar resenärer, personal och intäktsstatistik negativt.
- **Framgångar:** Projektmedel har beviljats för kompetensförsörjning, vilket möjliggjort en ny heltidstjänst. Samarbetet med Region Västerbotten kring krishantering har stärkts.

På 3–4 års sikt:

- Ny upphandling av betalsystem måste påbörjas, vilket är ett omfattande arbete.
- Samverkan med andra regioner i Norrland är nödvändig men tidskrävande.
- Fokus på att attrahera nya resenärsgupper till kollektivtrafiken.

Ekonomiska framgångar och utmaningar

• Under året:

Trafikkostnaderna understiger budget.

• På 3–4 års sikt:

Bolagets kostnader är starkt kopplade till samhällsutvecklingen. Finansiärernas ekonomiska uthållighet är avgörande för framtiden.

Hållbarhetsarbete

- Miljöplanen fokuserar på minskad användning av plastkort, ökad tillgänglighet och mätning av nyttjandegrad.
- Miljömål har tagits bort från den interna verksamhetsplanen, men följs fortsatt via det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Jämställdhetsarbete

• Styrelse:

3 kvinnor och 5 män bland ordinarie ledamöter, samma för ersättare. Ordförande är kvinna.

• Organisation:

Ledningsgruppen består av 4 kvinnor och 1 man. VD är kvinna. Mångfald eftersträvas vid rekrytering.

• Styrning:

Bolaget har en likabehandlingspolicy och genomför årliga personalenkäter. Medarbetardialoger sker minst två gånger per år. Budgetprocessen är inkluderande och involverar bred personalgrupp.

Fem prioriterade insatser i verksamheten

- Arbetet med att säkerställa leverans och uppdatering av betalsystemet, samt påbörja ny upphandling
- Krishantering behöver adresseras på ett tydligare sätt och roller hos olika aktörer kopplat till kollektivtrafiken behöver redas ut. Bolaget behöver bemannas med en krisberedskapssamordnare för att kunna svara upp mot ökade krav.
- Förarbristen är ett hot mot hela vår bransch och tillsammans med andra aktörer behöver vi arbeta för att locka unga människor till de yrken vi kan erbjuda.
- Finansiell uthållighet hos våra finansiärer
- Bevarande av Västerbottens-modellen som fungerar bättre än modeller i andra regioner, även om det finns synpunkter även på vår modell

Prognos per 31 augusti 2025

Resultatet för Länstrafiken ska bli +/- 0 eftersom över- resp. underskott återbetalas eller tilläggsfaktureras trafikbeställarna. Om rådande indexvärden blir kvar på samma nivåer året ut, och resandet, med hänsyn till periodens trend, följer mönstret för historiska variationer över kalenderåret, beräknas bolagets resultatprognos för året landa i ett budgetöverskott motsvarande ca 33 mkr.

Internkontroll

Uppföljningen av 2024 års internkontrollplan behandlades på styrelsemötet i februari 2024. Internkontrollplan för år 2025 fastställdes av styrelsen i december 2024. Inför arbetet med 2025 års internkontrollplan har bolaget inte funnit att det finns anledning att ändra på det arbetssätt som infördes inför 2024.

Med risk- och konsekvensbedömningen som underlag har bolaget funnit att följande riskområden ska finnas i internkontrollplan 2025:

- Kvalitetsbrister i trafiken, både allmän och särskild
- Felaktig fördelning av intäkter mellan finansiärer
- Aviseringsprocessen
- IT-säkerhet

Bedömningen grundades på faktorer som hög risknivå, behov av förbättring av interna rutiner eller behov av att säkerställa kontinuitet i verksamheten, dvs säkerställa att det finns back-up. Riskområde, kontrollaktivitet och uppföljning av kontrollaktivitet framgår. Det saknas däremot vem som är ansvarig för att uppföljningen genomförs. Även lekmannarevisorerna skriver att internkontrollarbetet behöver utvecklas.

BOLAGETS FÖRUTSÄTTNINGAR PÅ KORT OCH LÅNG SIKT – FRAMGÅNGAR OCH UTMANINGAR

Hur har bolagets verksamhet påverkats av det ekonomiska läget i omvärlden, vilka kort- och långsiktiga effekter kan identifieras så här långt?

Kortsiktiga effekter:

Vi har fortsatt en god ekonomisk situation, kopplat till hur de index som påverkar våra trafikkostnader har utvecklats. Priset på drivmedel är en avgörande faktor. Men- vi når inte budget vad gäller biljettintäkter i regiontrafiken, då resandet har minskat jämfört med förra året. Trots ett stort intäktsstapp så redovisar bolaget ett överskott mot budget per 31 augusti på ca 26 mkr.

Långsiktiga effekter:

På sikt kommer drivmedelspriserna att börja stiga, vilket kommer innebära högre trafikkostnader. Men vår analys innebär att de låga drivmedelspriserna till viss del påverkar våra resandesiffror, dvs människor väljer idag bilen i högre utsträckning än tidigare, eftersom drivmedlet är billigare.

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

Under året:

Utmaningarna är just nu störst kopplat till uppdateringen av betalsystemet. Försenade och bristande leveranser har gjort att projektet är väldigt försenat. Vi har också utmaningar i att nya produkter ibland inte fungerar korrekt ombord på bussarna, vilket skapar frustration hos resenärer, förare och vår egen personal. Vi gör allt vi kan för att pressa vår leverantör att åtgärda problemen.

En utmaning kopplat till detta är det missnöje som finns hos våra finansiärer kopplat till bortfall av resandestatistik och intäkter.

En framgång har varit att vi kunnat ta oss an det nya ägardirektivet som säger att vi ska ägna oss åt kompetensförsörjning i branschen och fått projektmedel beviljat, så att vi kunnat anställa en heltidsresurs som ska ägna sig åt frågan.

Vi har också kommit närmare vår ägare, Region Västerbotten, i frågor som rör krishantering där samarbetet känns oerhört viktigt och medvetenheten om kollektivtrafikens roll i händelse av samhällskris ökat.

På 3-4 års sikt:

Vi kommer inom kort behöva påbörja upphandling av ett nytt betalsystem i kollektivtrafiken, vilket är ett oerhört omfattande arbete. Dagens avtal kan förlängas till 31 mars 2028. Vi behöver starta detta nu, trots att det nuvarande systemet inte är fullt ut levererat. En utmaning kopplat till detta är samverkan med övriga regioner i Norrland. Samverkan behövs för att hålla ihop kollektivtrafiksystemet, men gör också att arbetet blir väldigt omfattande och tar lång tid.

Vi behöver också fortsätta arbetet med att locka nya resenärsgupper till kollektivtrafiken.

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

Under året:

Trafikkostnaderna understiger budget med xx kr.

På 3-4 års sikt:

Våra kostnader följer väldigt tätt det som händer i samhället, men den finansiella uthålligheten hos våra finansiärer är fortsatt avgörande.

Beskriv hur bolaget arbetar med hållbarhet

Vi har en miljöplan som beskriver hur vi ska reducera vår påverkan på miljön i övrigt, genom, minskat antal plastkort som används som biljettbärare, mäta nyttjandegraden och förbättra tillgängligheten så att fler kan åka buss.

Vi har i vår egen verksamhetsplan tagit bort miljömålet för trafiken, men kommer fortsätta följa detta, som en del i uppföljningen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Beskriv hur bolaget arbetar med jämställdhet

Hur många kvinnor respektive män ingår i er styrelse?

Av 8 ordinarie ledamöter är tre kvinnor och fem är män. Av ersättarna är tre kvinnor och fem är män. Ordförande i styrelsen är en kvinna.

Beskriv hur er verksamhet bidrar till jämställdhet tex genom specifika aktiviteter.

Vi inbjuder alltid till mångfald vid nyrekrytering. Vår ledningsgrupp består av 4 kvinnor och en man. VD är kvinna.

Beskriv hur jämställdhet är integrerat i era styrande dokument, mål, budget och uppföljning.

Vi har en likabehandlingspolicy och genomför varje år minst en enkät till personalen där bland annat frågor om kränkande särbehandling ställs. Vi följer alltid upp ev avvikelser i medarbetardialoger som genomförs minst 2 gånger per år.

Vår budgetprocess involverar en stor andel av vår personal från alla organisatoriska verksamhetsgrenar, vilket bidrar till större delaktighet, inflytande och förståelse för företagets mål, utmaningar och ekonomiska förutsättningar.

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

1. Arbetet med att säkerställa leverans och uppdatering av betalsystemet, samt påbörja ny upphandling
2. Krishantering behöver adresseras på ett tydligare sätt och roller hos olika aktörer kopplat till kollektivtrafiken behöver redas ut. Bolaget behöver bemannas med en krisberedskapssamordnare för att kunna svara upp mot ökade krav.

3. Förarbristen är ett hot mot hela vår bransch och tillsammans med andra aktörer behöver vi arbeta för att locka unga människor till de yrken vi kan erbjuda.

4. Finansiell uthållighet hos våra finansiärer

5. Bevarande av Västerbottens-modellen som fungerar bättre än modeller i andra regioner, även om det finns synpunkter även på vår modell

Övriga frågor som bolaget vill lyfta:

VD-kommentar per 2025-08-31

OBS! Dokumentet skickas in i word-format!

Avser (bolag): Länstrafiken i Västerbotten AB

Måluppfyllelse mot uppdrag i ägardirektiv och bolagsordning under perioden

(Beskriv hur bolaget arbetat mot uppdrag i ägardirektiv och bolagsordning under perioden.

Redovisa mål i bolagets verksamhetsplan som relaterar till uppdrag i ägardirektiv – ange både verksamhetsmål och finansiella mål. Ange även i vilken utsträckning som målet uppfyllts, samt kommentera eventuella avvikelser.)

Uppdrag i ägardirektiv/bolagsordning	Mål i verksamhetsplan samt indikatorer/resultatmått	Målnivå 2025	Bedömning/prognos om måluppfyllelse: <i>Kommer uppfyllas helt, Kommer uppfyllas delvis, Kommer inte uppfyllas</i>	Kommentar/avvikelser
Bedriva kollektivtrafik	Nöjda kunder - 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 riksnittet Ultra: Att för 2025 uppnå ett NKI på 80 % och vid alla uppföljningar alltid	Utfallet är per 31/8 60 %, med samma utfall som riksnittet - prognosen är att målet inte kommer nås fullt ut Utfallet är per 31/8 75 %, men betydligt högre än riksnittet - prognosen är att även om utfallet är bättre än i	

		ligga högre än rikssnittet.	regiontrafiken är det svårt att under 2025 nå målet fullt ut	
Utifrån efterfrågan planera, upphandla och samordna färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor	Nöjda kunder - serviceresor:	Att den sammanfattande nöjdheten av serviceresan avseende beställning och resa ska vara minst 95 %.	Kommer uppfyllas helt	Här når vi målet vid mätning för första halvåret 2025
Utifrån efterfrågan planera, upphandla och samordna färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor	Samåkningsgrad - serviceresor	Andelen resor som utförs med mer än en resenär i fordonet ska uppnå 41 %.	Kommer ev uppfyllas	Utfallet är 36,7 %, vilket innebär ett lägre utfall än per 31/3. Under sommaren görs dock mindre antal resor, vilket försvårar samåkning
Aktivt verka för att öka användandet av kollektivtrafiken i länet	Resandeutveckling (och intäkter) i den allmänna kollektivtrafiken	Regiontrafik – all trafik utom Ultra: Antalet genomförda resor ska öka i jämförelse med motsvarande period föregående år Ultra: Antalet genomförda resor ska år 2025 uppgå till 10 750 000 stycken, vilket innebär en ökning, jämfört med	Resandet ökar inte – vi låg efter vecka 34 på ca 91 % jämfört med 2024 Resandet ökar inte – vi låg efter vecka 34 på ca 92 % jämfört med 2025	Se kommentar nedan – men kvalitetsbrister i leveranserna av nya betalsystemet har påverkat utfallet

		2024 års mål med + 5 %.		
Aktivt verka för att öka användandet av kollektivtrafiken i länet	Utveckla den anropsstyrda trafiken i länet	Tillsammans med våra finansiärer genomföra minst ett pilotprojekt inom detta område.	Vi kommer inte nå fram under året	Försök har gjorts, men finansiering saknas från kommunerna
Aktivt verka för att öka användandet av kollektivtrafiken i länet	Förenkla för resenärer i stadstrafik att köpa enkelbiljett.	Införa "pay-as-you-go" i stadstrafik	Vi kommer inte nå fram under året	Försenade leveranser vad gäller betalsystem gör att detta inte kommer kunna genomföras under året
	Nöjd medarbetar-index	Utfallet ska vara 8,6 eller högre i vår medarbetarenkät (skala 1-10)		Mätning pågår, men resultatet har inte publicerats ännu

Om särskild verksamhetsplan och uppföljning av verksamhetsplan per augusti 2025 har upprättats som redogör för efterfrågade uppgifter ovan, kan dessa bifogas som bilagor istället för att fylla i uppgifterna ovan.

Vi sammanställer en komplett uppföljningsrapport under vecka 39, den kommer översändas till regionen så snart den är klar.

Väsentliga händelser

(En kort beskrivning av de viktigaste händelserna hittills under innevarande år samt hur, och i vilken omfattning, dessa händelser påverkat/kommer att påverka verksamhet och ekonomi.)

Tyvärr har året präglats i mycket stor omfattning av försenade leveranser och kvalitetsbrister i de leveranser vi fått gällande uppdateringen av betalsystemet. I projektet har alla delar genomförts, som att presentera nya mobilappar för resenärerna, nya "mina sidor" på webben, kortbyte för resenärerna och en ny skol- och företagsportal. Men – vi väntar fortfarande på den sista leveransen som innebär att mjukvaran ombord på bussarna kan

uppdateras. En allvarig kvalitetsbrist just nu är att systemet inte fullt ut känner av om resenären har giltig biljett eller inte. Detta påverkar vår resandesstatistik och även våra intäkter. I hur stor grad är svårt att säga och vi gör allt vi kan för att pressa vår leverantör att lösa problemen. Vi har internt tillsatt särskild utredningsgrupp för att kvalitetssäkra vår resandestatistik.

Bolagets ekonomi är dock mycket god, vilket beror på kostnadsläget i samhället, där kostnaderna för drivmedel har stor påverkan. Vår analys är att de lägre drivmedelspriserna även påverkar resenärernas beteende, men hur stor del av resandebortfallet som beror på förändrade resandemönster och hur stor del som beror på tekniska brister i betalsystemet är omöjligt att avgöra. Vi ser dock att runt om i landet så minskar det kollektiva resandet.

I vårt ägardirektiv från 2024 framgår att vi ska arbeta med kompetensförsörjning i branschen och vi har fått beviljat EU-medel som innebär att vi kunnat tillsätta en tjänst som till 100 % ska ägna sig åt kompetensförsörjningsfrågorna i kollektivtrafikbranschen.

Under året har även stort fokus lagts på krisberedskap, både i samarbete med regionen och Länsstyrelsen. Detta kräver resurser och det är bolagets uppfattning att vi behöver inordna en tjänst som krisberedskapssamordnare.

Resultatanalys och finansiella risker

Bolaget redovisar alltid ett noll-resultat eftersom över- resp. underskott i förhållande till året budget återbetalas eller tilläggsfaktureras trafikbeställarna.

Periodens resultat vid jämförelse med budget uppgår till ett överskott motsvarande ca 26,0 mkr. Överskottet är framför allt hänförligt till ett lägre kostnadsutfall avseende bolagets trafikkostnader. Inom regiontrafiken är trafikkostnaderna ca 19,1 mkr lägre, och inom Umeå lokaltrafik ca 6,2 mkr lägre än budget. Förklaringen till avvikelsen utgörs av att indexutvecklingen, på framför allt drivmedel, varit påtagligt lägre än nivån på de prognoser som budgeten byggde på. Periodens resultat har även påverkats positivt av erhållna vitesersättningar både inom regiontrafiken (+2,5 mkr) och lokaltrafiken (+3,0 mkr). Vitena avser i huvudsak ersättningar för inställda turer från trafikentreprenörerna.

Å andra sidan har det kollektiva resandet minskat under året vilket inneburit att biljettintäkterna, främst inom regiontrafiken underskrider budgeten med ca -11,3 mkr. Motsvarande siffra inom lokaltrafiken uppgår till ca -1,5 mkr. Totalt uppgår regiontrafikens resultat till ett överskott på ca 12,0 mkr, och motsvarande siffra för lokaltrafiken uppgår till ca 7,4 mkr.

Även de gemensamma kostnaderna redovisar för perioden ett överskott mot budget med ca 6,7 mkr. Den huvudsakliga avvikelsen utgörs av förseningar i bolagets stora systeminvesteringar vilket inneburit att periodens kapitalkostnader kraftigt underskrider budgeterade förutsättningar. Bolagets likviditet har

mot bakgrund av årets minskade trafikknaster också varit väldigt positiv, vilket genererat ett stort budgetöverskott på ca 1,6 mkr avseende bolagets räntetäkter på banktillgodohavanden.

Av våra finansierare är det region Västerbotten (+12,4 mkr), Umeå kommun inklusive Umeå lokaltrafik (+9,2 mkr) som står för de största överskotten.

Ekonomisk prognos för innevarande räkenskapsår:

(Lämna en ekonomisk prognos för innevarande räkenskapsår, kommentera avvikelser mot budget och vad dessa beror på)

Som beskrivits ovan ska resultatet i Länstrafiken alltid bli +/- 0 eftersom över- resp. underskott återbetalas eller tilläggsfaktureras trafikbeställarna. Om rådande indexvärden blir kvar på samma nivåer året ut, och resandet, med hänsyn till periodens trend, följer mönstret för historiska variationer över kalenderåret, beräknas bolagets resultatprognos för året landa i ett budgetöverskott motsvarande ca 33 mkr.

Framtiden

(Ge en kort och framåtriktad beskrivning av förändringar/förutsättningar, både positiva och negativa, samt egna satsningar mm som påverkar bolagets framtid på kort och lång sikt.)

Vi behöver färdigställa projektet med uppdateringen av betalsystemet, för att kunna arbeta med utvecklingsfrågor. Ett exempel är att underlätta för biljettförsäljningen ombord i stadstrafik. Men – vårt avtal med befintlig leverantör går ut som senast 31 mars 2028, vilket innebär att vi behöver påbörja arbetet med en ny upphandling.

Kollektivtrafikens betydelse i händelse av samhällskris kan inte underskattas och bolagets satsning på att inordna en tjänst som krisberedskapssamordnare kommer innebära knaster för regionen. Styrelsen för bolaget kommer få ta ställning i frågan den 26 september.

Det är också bolagets förhoppning att vårt projekt kring kompetensförsörjning ska ge effekt så att vi bidrar till att kollektivtrafiken i länet har den personal som behövs. Detta är annars ett mycket stort hot mot många samhällsfunktioner. Projektet löper idag till 31 december 2026, men bolaget kommer göra vad vi kan för att hitta finansiering för en förlängning, då hoten inte kommer vara undanröjda vid den tidpunkten.

Checklista för dokument som ska bifogas per augusti 2025

(Bortse från nedan om handlingarna redan har skickats in)

Har skickats in	Verksamhetsplan för år 2025(inklusive finansiella mål)
Har skickats in	Internkontrollplan för år 2025
Uppföljningsrapporten färdigställs under vecka 39 och skickas in då den är klar	Uppföljning av verksamhetsplan per augusti 2025 (i förekommande fall)
Kommer göras senare	Uppföljning av internkontrollplan per augusti 2025 (i förekommande fall)

Internkontroll- plan 2025

Lycksele 2024-11-29

Beslutad av styrelsen 2024-12-06 § 163

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	2
2	Vår internkontrollplan 2024	2
2.1	Tabell över riskområden 2024	4

Bilaga:

Risk- och konsekvensbedömning – inför internkontrollplan 2024

Postadress
Johan Skyttes Väg 6
Box 134
921 23 Lycksele

Telefon
0950-239 00
Telefax
0950-141 34

Hemsida
www.tabussen.nu
E-post
brev@tabussen.nu

Postgiro
6 10 73-3
Bankgiro
335-1889

Org.nummer
24-556071-4478
Säte
Lycksele

1 Bakgrund

Intern kontroll syftar enligt Sveriges kommuner och regioner till att en organisation:

- Förebygger, upptäcker och åtgärdar fel och brister.
- Bygger medvetenhet om att värna och vårda en stabil, öppen och rättssäker verksamhet.
- Strukturer, system och processer för tydlighet och ordning.
- Ingår i styrningen och är en del i ledningssystemet.
- Skyddar organisationen från risker, förluster, bedrägerier, misstankar och skador.
- Bygger och stödjer trygghet och tillit, ordning och reda, förtroende och utveckling!

Den interna kontrollen ska enligt samma källa bidra till:

- att verksamheten når sina mål – med effektivitet, säkerhet och stabilitet
- att informationen och rapporteringen om verksamheten och ekonomin är tillförlitlig och rättvisande
- att verksamheten efterlever lagar, regler, avtal mm

För Länstrafiken i Västerbotten som aktiebolag är den interna kontrollen också väldigt viktig för att ledamöterna i styrelsen ska känna trygghet i sin roll som ansvarig för kontrollen av verksamheten, dvs har bolaget tillräckliga rutiner för att hantera risker, kunna efterleva lagar och regler samt löpande kunna rapportera om den finansiella ställningen i bolaget.

2 Vår internkontrollplan 2025

Vi har inför år 2024 strukturerat om vår plan för intern kontroll, vilket medfört att den risk- och konsekvensbedömning som ligger till grund för internkontrollplanen 2025 nu är ett eget dokument och presenteras i bilaga 1. Inför arbetet med 2025 års internkontrollplan har vi inte funnit att det finns anledning att ändra på det arbetssätt som infördes inför 2024.

Risk- och konsekvensbedömningen inför internkontrollplan 2024 arbetades fram i två steg, ett förslag presenterades för styrelsen i september 2023 och styrelsen beslutade då att analysen även skulle innehålla riskområdena:

Postadress
Johan Skyttes Väg 6
Box 134
921 23 Lycksele

Telefon
0950-239 00
Telefax
0950-141 34

Hemsida
www.tabussen.nu
E-post
brev@tabussen.nu

Postgiro
6 10 73-3
Bankgiro
335-1889

Org.nummer
24-556071-4478
Säte
Lycksele

- Personal kopplat till bisyssla och risken för oegentligheter (mutor och bestickning)
- IT-säkerhet
- I händelse av kris – har bolaget krisplan och tillräckliga rutiner för hantering av allvarlig händelse i trafiken

Risk- och konsekvensbedömningen har också kompletterats med ur vilket perspektiv som ett riskområde kan finnas och vi har grupperat riskerna i följande perspektiv:

- Ekonomiskt
- Beslutsprocesser
- Verksamhet
- Oegentligheter
- Personal

Vi har i arbetet med internkontrollplanen 2025 bedömt att de tidigare riskområdena kvarstår.

Flera av våra riskområden berör dock mer än ett perspektiv, vilket framgår av risk- och konsekvensbedömningen.

Med risk- och konsekvensbedömningen som underlag har vi funnit att följande riskområden ska finnas i vår internkontrollplan 2025 och vår bedömning grundades på faktorer som hög risknivå, behov av förbättring av interna rutiner eller behov av att säkerställa kontinuitet i verksamheten, dvs säkerställa att det finns back-up.

2.1 Tabell över riskområden 2025

Riskområde	Kontrollaktivitet	Uppföljning av kontrollaktivitet
Kvalitetsbrister i trafiken, både allmän och särskild	- Regelbundna kvalitetsuppföljningsmöten genomförs med samtliga trafikföretag, där frekvens beror på avtalets storlek - Införa kvalitetsuppföljning utifrån IT-bilagan i trafikavtalen - Enhetligt flödeshantering av viten - Införa kontrollaktiviteter vid start av nya avtal kopplat till index, ersättning, miljöbilaga och uppgifter i fordonsdatabasen FRIDA - Fordonskontroller ska genomföras regelbundet	Har planerade kvalitetsuppföljningsmöten genomförts? Har rutiner tagits fram för att hantera viten och kostnader enligt IT-bilagan? Finns en gemensam rutin för inrapportering av viten och dokumenterade rutiner för hanteringen därefter? Utifrån checklista inför nya trafikavtal – har rutinen följts? Hur många fordonskontroller har genomförts och har det varit geografisk spridning i förhållande till totala antalet fordon?
Felaktig fördelning av intäkter mellan finansiärer	Fördelningsmodell finns, men den behöver utvärderas och se över möjligheten att förenkla	Har beslut fattats om ny modell ska tas i bruk eller ej? Har modellen kvalitetssäkrats och införts?
Aviseringsprocessen	Alla utbetalningsaviseringar gällande bolagets trafikavtal ska vara skapade och ersättning ska betalas ut varje månad. - Säkerställa en back-up kedja till funktionen.	Finns det en dokumenterad och beslutad back-up kedja?

Riskområde	Kontrollaktivitet	Uppföljning av kontrollaktivitet
IT-säkerhet	IT-säkerhetsplan ska tas fram	Har IT-säkerhetsplan upprättats och beslutas av ledningsgruppen? Har åtgärderna som finns i planen genomförts?

Postadress
Johan Skyttes Väg 6
Box 134
921 23 Lycksele

Telefon
0950-239 00
 Telefax
0950-141 34

Hemsida
www.tabussen.nu
 E-post
brev@tabussen.nu

Postgiro
6 10 73-3
 Bankgiro
335-1889

Org.nummer
24-556071-4478
 Säte
Lycksele

Länstrafiken i Västerbotten AB - Risk och konsekvensanalys - inför internkontrollplan 2025

1) Sannolikhetsbedömning

- 1 - Väldigt låg
2 - Låg
3 - Medelhög
4 - Stor
5 - Mycket stor

2) Konsekvensbedömning

- 1 - Väldigt små
2 - Små
3 - Medelhöga
4 - Stora
5 - Mycket stora

Riskenivå (produkten av sannolikhet och konsekvens)

- 1 - 5 Väldigt liten risk
6 - 10 Liten risk
11 - 15 Medelhög risk
16 - 20 Stor risk
21 - 25 Mycket stor risk

Riskområden	Perspektiv	Riskbeskrivning	Konsekvensbeskrivning	Sannolikhet ¹⁾ (skala 1-5)	Konsekvens ²⁾ (skala 1-5)	Riskenivå	Kontrollaktivitet/Regelbunden uppföljning	Åtgärd (exempelvis tas med i IKP 2025)
Trafikbeställning	Ekonomiskt/ Beslutsprocesser	Bristande underlag från finansiär vid trafikbeställning	Kostnader för finansiärer och felaktig trafik	1	5	5	Varje månad genomförs avstämning mellan ekonomigruppen och trafikgruppen om underskrivna tilläggsavtal. Under mötet kallas loggen för tilläggsavtal igenom där kontroll av att beslut från finansiär finns med i artvise. I augusti varje år förändras trafiken inför skolstart. Det blir en fördröjning innan alla tilläggsavtalen kan skapas. För att få en tydlig bild av kostnaden inför delårsbokslut ska trafikgruppen redovisa hur många tilläggsavtal som ännu inte är skapade, samt uppskatta ett ungefärligt belopp. Uppgifterna ska tas fram veckan efter skolstart i augusti. Kontrollen bidrar till säkrare underlag till årsprognos.	
Trafikpliktsbeslut	Beslutsprocesser	Om beslut om trafikplikt saknas kan upphandling ifrågasättas	Kostnader med processer och utebliven trafik	3	3	9	Kontroll att trafikpliktsbeslut finns ska alltid göras innan tilldelningsbeslut fattas	
Pågående upphandlingar	Ekonomiskt/ Verksamhet	Upphandlingar som leder till överprövningar kan få stora konsekvenser för verksamheten	Fördröjningar, stor belastning på personalen, processer i domstol	4	4	16	Komplexa upphandlingar ska följas upp och analyser av kompetens, rutiner och fattade beslut ska göras	
Kvalitetsbrister i trafiken - både allmän och särskild	Verksamhet	Den kvalitet som vi beställer och betalar för levereras inte	Bristande kvalitet mot resenär	5	5	25	- Internutbildning för all personal ska vara genomförd - Nya rutiner för kvalitetsuppföljningsmöten ska vara dokumenterade och implementerade - Regelbundna kvalitetsuppföljningsmöten genomförs med samtliga trafikföretag, där frekvens beror på avtalets storlek - Införa kvalitetsuppföljning utifrån IT-bilagan i trafikavtalen - Enhetligt flödeshantering av viten - Införa kontrollaktiviteter vid start av nya avtal kopplat till index, ersättning, miljöbilaga och uppgifter i fordonsdatabasen FRIDA. - Regelbundna fordonskontroller ska genomföras.	Uppföljning ska ske i internkontrollplanen 2025
Budget	Beslutsprocesser	Finansiärerna får information om budget för sent	Medel saknas hos finansiär	1	5	5	I början av varje år planeras budgetarbetet. Då beslutas vilket datum som kommunerna ska få information om sin budget.	

Länstrafiken i Västerbotten AB - Risk och konsekvensanalys - inför internkontrollplan 2025

1) Sannolikhetsbedömning

- 1 - Väldigt låg
2 - Låg
3 - Medelhög
4 - Stor
5 - Mycket stor

2) Konsekvensbedömning

- 1 - Väldigt små
2 - Små
3 - Medelhöga
4 - Stora
5 - Mycket stora

Risknivå (produkten av sannolikhet och konsekvens)

- 1 - 5 Väldigt liten risk
6 - 10 Liten risk
11 - 15 Medelhög risk
16 - 20 Stor risk
21 - 25 Mycket stor risk

Risikområden	Perspektiv	Riskbeskrivning	Konsekvensbeskrivning	Sannolikhet ¹⁾ (skala 1-5)	Konsekvens ²⁾ (skala 1-5)	Risknivå	Kontrollaktivitet/Regelbunden uppföljning	Åtgärd (exempelvis tas med i IKP 2025)
Ekonomi/finans	Ekonomiskt/ Oegentligheter	Felaktiga utbetalningar	Betalning sker till felaktig mottagare eller ej i rätt tid	1	5	5	Stickprov på 10 slumpmässigt utvalda utbetalningar med avseende på: - Finns det underlag för utbetalningen? - Har beslutad attestordning efterlevts? - Har betalningen skett i tid? - Har betalningen skett med rätt belopp? - Har betalningen skett till rätt mottagarkonto?	
Ekonomi/finans	Ekonomiskt	Otillräcklig uppföljning av leverantörsfakturor	Felaktiga debiteringar godkänns	2	5	10	Stickprov på 20 slumpmässigt utvalda leverantörsfakturor: - Är leverantören registrerad i "svensk handels varningslista"? - Har fakturan godkänts enligt gällande attestordning? - Är konteringen korrekt? - Har betalningen skett till rätt mottagarkonto?	
Ekonomi/finans	Ekonomiskt/ Oegentligheter	Otillåtna beställningar av varor och tjänster görs	Kostnader då felaktiga beställningar gjorts	2	4	8	Beslutad attestordning. Större beställningar ska godkännas av vd och större utbetalningar kontrasigneras av vd Stickprov på 15 slumpmässigt utvalda fakturor samt 5 fakturor med belopp överstigande 100 000 kr med avseende på: - Har beställaren beställarrätt enligt rådande regelverk? - Är inköpet verksamhetsanknutet? - Är beställare och sakgranskare av fakturan samma person? - Har beslutad attestordning efterlevts? - Har VD godkänt och attesterat beställningar	
Ekonomi/finans	Ekonomiskt/ Oegentligheter	Felaktiga utbetalningar via banksystemet	Kostnader för att återkräva medel och risk för förluster	1	5	5	- Kontroll att alla behörigheter till banksystemet är uppdaterade och dokumenterade	

Länstrafiken i Västerbotten AB - Risk och konsekvensanalys - inför internkontrollplan 2025

1) Sannolikhetsbedömning

- 1 - Väldigt låg
2 - Låg
3 - Medelhög
4 - Stor
5 - Mycket stor

2) Konsekvensbedömning

- 1 - Väldigt små
2 - Små
3 - Medelhöga
4 - Stora
5 - Mycket stora

Risknivå (produkten av sannolikhet och konsekvens)

- 1 - 5 Väldigt liten risk
6 - 10 Liten risk
11 - 15 Medelhög risk
16 - 20 Stor risk
21 - 25 Mycket stor risk

Riskområden	Perspektiv	Riskbeskrivning	Konsekvensbeskrivning	Sannolikhet ¹⁾ (skala 1-5)	Konsekvens ²⁾ (skala 1-5)	Risknivå	Kontrollaktivitet/Regelbunden uppföljning	Åtgärd (exempelvis tas med i IKP 2025)
Ekonomi/ upphandling	Ekonomiskt/ oegentligheter	Korruption eller muta	Personalen agerar oetisk vilket kan innebära felaktiga beslut i samband med avtalsfrågor och tilldelningsbeslut i upphandling, vilket kan leda till en förtroendekris	2	5	10	Policydokument finns - antagen 2022-02-04	Vi ska löpande ta upp frågan bland personalen - på avdelningsmöten och APT
Ekonomi/finans	Ekonomiskt	Felaktig fördelning av intäkter mellan finansiärer	Finansiärerna får för mycket eller för litet intäkter tillgodoräknade	3	4	12	Stickprov på 4 månader (jan, apr, aug och okt.) - Är aktuell prislista inlagd i ekonomisystemet? - Är fördelningsparametrar uppdaterade och korrekta i NAV? - Följer skolkortsintäkterna överenskommen fördelningsmodell? - Är alla linjer i Rebus upplagda i ekonomisystemet	Förändringar i betalsystemet under 2024 gör att detta ska ha särskilt fokus under 2025 och tas med i interkontrollplanen 2025
Personal	Personal	Arbetsmiljö och hälsa	Ohälsa och stress på arbetsplatsen, kompetensbortfall hos många i personalen samtidigt	2	4	8	Arbetsmiljöplan med tillhörande policy samt rehabiliteringspolicy som syftar till att få tillbaka medarbetare så snart som möjligt. Avtal med företagshälsovård.	
Offentligt bolag	Verksamhet/ Beslutsprocesser	Offentlighetsprincipen, inte korrekt diarieföring och utlämnade handlingar	Efterlever inte offentlighetsprincipen och sekretessbelagda handlingar lämnas ut	4	3	12	- Dokumenthanteringsplan ska vara beslutad och efterlevas - Processen vid utlämning av handling ska vara formaliserad - Utbildning av personal ska genomföras	
Upphandling av varor och tjänster (ej trafik)	Ekonomiskt/ Oegentligheter	Felaktiga inköp/upphandlingar enligt LoU/LUF	Brott mot gällande lagstiftning – överprövning	3	5	15	- Kontroll av totala inköp från företagets 50 största leverantörer med avseende på beloppsgränser för krav på upphandling. - Alla gällande avtal ska finnas dokumenterade och tillgängliga	

Länstrafiken i Västerbotten AB - Risk och konsekvensanalys - inför internkontrollplan 2025

1) Sannolikhetsbedömning

- 1 - Väldigt låg
- 2 - Låg
- 3 - Medelhög
- 4 - Stor
- 5 - Mycket stor

2) Konsekvensbedömning

- 1 - Väldigt små
- 2 - Små
- 3 - Medelhöga
- 4 - Stora
- 5 - Mycket stora

Riskenivå (produkten av sannolikhet och konsekvens)

- 1 - 5 Väldigt liten risk
- 6 - 10 Liten risk
- 11 - 15 Medelhög risk
- 16 - 20 Stor risk
- 21 - 25 Mycket stor risk

Riskområden	Perspektiv	Riskbeskrivning	Konsekvensbeskrivning	Sannolikhet ¹⁾ (skala 1-5)	Konsekvens ²⁾ (skala 1-5)	Riskenivå	Kontrollaktivitet/Regelbunden uppföljning	Åtgärd (exempelvis tas med i IKP 2025)
Ekonomi/finans	Ekonomiskt/ Verksamhet	Aviseringsprocessen är mycket sårbar och kan potentiellt leda till att trafikleverantörerna, både för allmän och särskild kollektivtrafik, inte erhåller månatlig ersättning enligt avtal.	- Avtalsbrott (viten, varumärket skadas) - Trafik ställs eventuellt in mm. - I förlängningen riskerar resenärens och samhällsfunktionen att skadas.	1	5	5	Back-up behöver finnas både vad gäller serviceresor och den allmänna kollektivtrafiken	Uppföljning ska ske i interkontrollplan 2025
Måluppföljning	Verksamhet	Otillräcklig måluppföljning	Vi når inte målen i VP	1	5	5	Alla mål följs löpande upp i Uppföljningsrapporter som presenteras per 28/2, 30/4, 31/8 och 31/10. Vi har inarbetade rutiner för detta	
Extern kris	Verksamhet	Vi saknar rutiner för att hantera externa händelser som får stor påverkan på vår verksamhet	Förtroendekris hos allmänheten, osäkerhet hos personalen	3	5	15	Krisplan finns - reviderad av ledningsgruppen löpande. Krisorganisation finns och vi genomför regelbundna möten. I alla trafikavtal ingår att trafikföretagen är skyldiga att ha krisplan och vid olycka i trafiken är det deras krisorganisation som i första hand ska hantera situationen. Vi kan agera stöd för aktuellt trafikföretag, men vår kundservice kommer bli hårt belastade - vilket gör att kommunikation är viktig	
IT-säkerhet	Ekonomiskt/ Verksamhet	Finntliga intrång i vår IT-miljö eller virus		3	5	15	Risikanalyser har genomförts, vilket ska sammanställas i en IT-säkerhetsplan med åtgärder ska presenteras	Ska följas upp i interkontrollplan 2025

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



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

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



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

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



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

Verksamhetsplan

2025

Beslutad av styrelsen 2024-12-06 § 160



Innehåll

1	Förord	2
2	Kopplingen till det regionala trafikförsörjnings-programmet	3
2.1	Förändrade mål 2025	3
2.2	Övriga mål i det regionala trafikförsörjnings-programmet	4
2.3	Nytt ägardirektiv under 2024	4
3	Våra mål 2025	5
3.1	Nöjda kunder	5
3.2	Samåkningsgrad Serviceresor	5
3.3	Resandeutveckling (och intäkter) i den allmänna kollektivtrafiken	6
3.4	Nöjd medarbetar-index	6
3.5	Utvecklingsmål	7
4	Aktiviteter 2025	7
4.1	Nöjda kunder	8
4.2	Samåkningsgrad Serviceresor	10
4.3	Resandeutveckling (och intäkter) i den allmänna kollektivtrafiken	10
4.4	Nöjd medarbetarindex	11
4.5	Utvecklingsmål	12
5	Långsiktig strategi	12
5.1	Biljettförsäljning ombord	12
5.2	Hantering av samhällskris	13
5.3	Byte av trafikdatabas med tillhörande system samt affärssystem	13
6	Uppföljning	14
7	Uppföljning verksamhetsplan 2024 per 2024-10-31	14

Bilaga: Beslutad budget 2025

1 Förord

Det ska vara enkelt för resenärerna att använda kollektivtrafiken – det är en övergripande målsättning med vår verksamhet. Det är också målet i det gemensamma arbetet med Projekt gemensamt betalsystem i Norrland, ett projekt som genomförs tillsammans med Länstrafiken i Norrbotten, Luleå lokaltrafik, Skellefteå buss, Kommunalförbundet Kollektivtrafik-myndigheten i Västernorrland och Region Jämtland/Härjedalen (Länstrafiken i Jämtland). Ambitionen i projektet är att erbjuda ett sömlöst resande i stora delar av Norrland, både med buss och tåg. Projektet har under 2024 resulterat i ett stort antal olika leveranser, bland annat två nya appar för våra resenärer, en för regiontrafik och en för Ultra. Projektet arbetar nu för att leverera ny skolportal, ny företagsportal och utbyte av alla busskort i länet.

Tyvärr har projektet drabbats av stora förseningar och bristande leveranser hos våra leverantörer, vilket lett till att resenärerna i onödigt stor utsträckning drabbats av förändrade villkor för biljetterna och problem med bland annat att validera mobilbiljetter. Arbetet går dock vidare för att rätta till alla brister och vi satsar nu vidare på att både fortsätta utveckla appen med ännu högre användarvänlighet och nya, förbättrade funktioner. Under 2025 ska vi också genomföra ett pilotprojekt i Ultra-trafik med ”Pay-as-you-go”.

Vår ekonomi ser under hösten 2024 mycket bra ut. Den förändrade lagstiftningen för reduktionsplikt fick vid årsskiftet 2023/2024 drivmedelspriserna att sjunka rejält, vilket direkt påverkar våra trafik kostnader, särskilt i regiontrafiken. Ultra redovisar återigen resanderekord och under våren 2024 passerade vi 10 miljoner resor (rullande tolv månader) för första gången någonsin. Vi överträffar budgeten vad gäller intäkter, både i regiontrafiken och i Ultra. Då trafik kostnaderna samtidigt understiger budget med betydande belopp visar vår årsprognos ett totalt överskott på ca 70 miljoner kronor. Medel som kommer återbetalas till våra finansiärer.

Ambitionen att vi ska ha nöjda kunder i en välkomnande kollektivtrafik har genomsyrat arbetet med att ta fram denna verksamhetsplan, såväl i arbetet med att fånga personalens synpunkter, som i dialogen med bolagets styrelse.

Vi ser fram emot ett spännande kollektivtrafikår 2025!

2 Kopplingen till det regionala trafikförsörjningsprogrammet

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet som fastställs av regionfullmäktige finns de övergripande politiska ambitionerna för all kollektivtrafik i vårt län. Länstrafikens verksamhetsplan omfattar inte all kollektivtrafik i länet, då Norrtågstrafiken och Skellefteå stadstrafik inte ingår i vår verksamhet.

Inom den särskilda kollektivtrafiken är vi den enskilt största aktören, då vi hanterar alla sjukresor och färdtjänst i nio kommuner. De övriga sex kommunerna hanterar sin färdtjänst själv och skolskjuts hanterar samtliga kommuner i länet själva.

I 2025 års verksamhetsplan har vi beslutat att fokusera på mål som vi själva kommer kunna påverka och inte ha med målsättningar som finns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det innebär, inte på något sätt, att de mål som finns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet inte styr vår verksamhet. Bolagets uppdrag är enligt vårt ägardirektiv att: "bedriva sin verksamhet i enlighet med uppdrag från regionala utvecklingsnämnden, tillika kollektivtrafikmyndigheten." Det innebär att bolaget ska bidra till att de mål som kollektivtrafikmyndigheten fastställt uppfylls och dessa mål finns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Men, Västerbottensmodellen innebär att bolaget inte styr över trafikutbud, utrustning i fordon och drivmedel som är kostnadsdrivande. I ägardirektivet framgår att vi ska: "i miljöfrågor vara rådgivande, vägledande och stödjande i förhållande till bolagets finansörer, så att trafikens miljöpåverkan reduceras". Beslutet om typ av fordon och annan kostnadsdrivande utrustning finns alltså hos våra finansörer.

2.1 Förändrade mål 2025

Mot bakgrund av ovanstående resonemang har bolaget valt att, jämfört med 2024, inte ha egna mål gällande miljö och tillgänglighet. Men i det regionala trafikförsörjningsprogrammet finns följande mål:



Mål 2: Andelen fordonskilometer som sker med förnybart drivmedel i den allmänna kollektivtrafiken uppgår till 100 % år 2030.

Detta är helt i linje med det miljömål som bolaget haft fram till och med år 2024. År 2023 bedrevs vår trafik nästan till 88 % av förnybart drivmedel.

För första halvåret 2024 var siffran 90 %. Vi kommer även fortsättningsvis följa upp våra miljösisffror och löpande redovisa dessa. Detta är viktigt, då kollektivtrafikmyndigheten behöver kunna följa upp målet i trafikförsörjningsprogrammet. Vi kommer också, enligt vårt ägardirektiv, göra allt vi kan för att påverka finansierarna så att trafikens miljöpåverkan reduceras. Detta gäller både för den allmänna kollektivtrafiken, och för

våra serviceresor, där vi för 2025 kommer kunna redovisa en komplett miljöuppföljning, vilket inte varit möjligt tidigare.

I trafikförsörjningsprogrammet finns också följande mål:



Mål 3: Minst 90 % av invånarna i Västerbotten ska 2035 kunna nå minst ett kommuncentrum inom 60 minuter med ett utbud om minst 10 resmöjligheter per vardag. Delmål för 2031 är 87 % av invånarna.

Minst 97 % av invånarna i Västerbotten ska 2035 kunna nå minst ett kommuncentrum inom 120 minuter med ett utbud om minst 3 resmöjligheter per vardag. Delmål för 2031 är 93 % av invånarna.

Dessa mål tar sikte på den geografiska tillgängligheten i länet. I trafikförsörjningsprogrammet finns också följande mål:



Mål 4: Den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för personer med funktionsvariationer.

Bolaget anser att dessa mål täcker in tillgängligheten, då både den geografiska tillgängligheten kommer mätas, och tillgängligheten för personer med funktionsvariationer. I årets verksamhetsplan har därför målet kring tillgänglighet tagits bort.

2.2 Övriga mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet

För att ge helhetsbilden presenteras här övriga mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet:



Mål 1: Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet är 25 % år 2035. Delmål för 2031 är 20 %.



Mål 5: Andelen invånare som anser att det är attraktivt att åka med kollektivtrafiken i Västerbotten ska öka till 69 % år 2035. Delmål 67 % år 2031.

2.3 Nytt ägardirektiv under 2024

Under 2024 har vår ägare, region Västerbotten, beslutat fastställa ett nytt ägardirektiv. Nyheterna i ägardirektivet, enligt vår tolkning, är att bolaget nu har mandat att genomföra kampanjer för att locka resenärer till kollektivtrafiken. Det innebär att vi kan genomföra kampanjer som innebär prisreduktioner på bestämda sträckor under en förutbestämd period. En annan nyhet är att vi ska arbeta med kompetensförsörjning i

vår bransch, vilket är oerhört viktigt, då förarbristen – både inom allmän och särskild kollektivtrafik är stor.

Att kunna genomföra kampanjer är viktigt, då i nuläget behöver locka nya resenärer, framför allt på de lite längre sträckorna i vår trafik, för att påverka resandeutvecklingen. Att säkerställa att det finns förare kan vi koppla både till målet om resandeutveckling och målet om nöjda kunder. Se nästa avsnitt.

3 Våra mål 2025

3.1 Nöjda kunder

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

Allmän kollektivtrafik

Resenärer i kategorin kunder (reser minst varje månad)



Regiontrafik: Att uppnå ett NKI på 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 Anbarο, barometern för särskild kollektivtrafik.

3.2 Samåkningsgrad Serviceresor

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



Samåkningsgraden mäts i bokningssystemet Alfa.

3.3 Resandeutveckling (och intäkter) i den allmänna kollektivtrafiken



Regiontrafik (all trafik utom Ultra)

Antalet genomförda resor ska öka i jämförelse med 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.

3.4 Nöjd medarbetar-index

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



3.5 Utvecklingsmål



Vi ska under 2025 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.

4 Aktiviteter 2025

I planeringen av aktiviteter under 2025 har vi haft fyra fokusområden eller strategier:

- Enkelhet för resenärerna
- Underlätta för förarna
- Bemötande
- Kvalitetsuppföljning

Enkelhet för resenärerna är avgörande för att valet av kollektivtrafik ska bli naturligt och detta gäller både enkelhet att hitta information och enkelhet att lösa biljett. Ju enklare det blir för resenären, desto mer underlättar det för förarna och bolagets långsiktiga strategi är därför att arbeta för att minska försäljningen ombord på buss så långt det är möjligt. Det innebär att ombord ska helst enbart validering ske. Minskad försäljning ombord leder till en snabbare och attraktivare trafik och mindre stress för förarna. Mindre stress för förarna underlättar för dem att ge resenärerna ett gott bemötande.

Att följa upp kvaliteten i all vår trafik kommer fortsatt ha stort fokus, då det är avgörande för resenärens upplevelse av kollektivtrafiken. Vår uppföljning omfattar fordonen och dess löpande underhåll, kundärenden, användandet av realtid och betalsystem samt trafikföretagens miljöredovisning. Vår kvalitetsuppföljning är också central i arbetet med att säkerställa att våra finansiärer (kommunerna och regionen) får den trafik man beställt och betalar för.

I vårt interna arbete med 2025 års verksamhetsplan har vi lagt störst fokus på målsättningen med nöjda kunder. Nöjda kunder i den allmänna kollektivtrafiken skapar mer kunder, dvs för oss en positiv resandeutveckling. I den särskilda kollektivtrafiken är nöjda kunder en ”hygienfråga” då de personer som använder färdtjänst och sjukresor har särskilda behov och

ska mötas av en mycket god service. Det är också viktigt för att bolaget ska kunna arbeta vidare med uppdraget att ansluta så många kommuner i länet som möjligt till vår gemensamma beställningscentral.

4.1 Nöjda kunder

Allmän kollektivtrafik

Utveckling av appen

Under 2025 ska vi fortsätta arbetet med att utveckla appen, med enkelhet för resenären i fokus. Det ska vara lätt att hitta information om resan och vi kommer under året arbeta med att förenkla köpflödet i appen, vilket även innebär att förenkla för resenärerna att välja "rätt" biljett. Det ska också gå fort att validera sin biljett ombord på bussen.

Appen är tänkt att vara vår absolut viktigaste försäljningskanal och vi ska arbeta för att utveckla den med att visa exempelvis beläggningsgrad ombord på bussarna. Detta kräver automatisk passagerarräkning i fordonen, något som vi idag har på ett antal linjer, men där vi kommer kravställa detta i samtliga kommande upphandlingar avseende linjer där resandevolymer gör det relevant. Vi ska även försöka undersöka möjligheten för ett system som gör att resenären kan "checka-in" på en hållplats och att den informationen förmedlas till föraren i bussen.

Information vid störningar

Informationen vid störningar i trafiken är oerhört viktigt för att vi ska ha nöjda resenärer och att våra resenärer ska uppleva trygghet. Vi ska därför arbeta tillsammans med trafikföretagen för att säkerställa snabb och korrekt information i alla tillgängliga kanaler vid störningar i trafiken.

Servicenivå för personer med funktionsvariationer

Vi ska arbeta med att utveckla servicenivån för personer med funktionsvariationer i regiontrafiken. Förarna ska kunna hantera all utrustning i fordonen och kunna ge ett korrekt bemötande. Vi kommer jobba vidare med resultatet av testdagen som genomfördes våren 2024 och även fortsättningsvis påverka kraven på fordon i det nationellt gemensamma fordonskravsdokumentet "Bus Nordic".

Förarbristen – ett reellt hot

Förarbristen är ett hot mot kollektivtrafikens robusthet och möjligheten för resenären att känna sig trygg med att kollektivtrafiken fungerar. Vårt nya ägardirektiv, som anger att vi ska arbeta med kompetensförsörjning i branschen innebär att vi ska fortsätta arbetet med att höja statusen för förarna, både i den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Arbetet ska ske i nära samarbete med våra trafikföretag och innehålla aktiviteter som:

- Samverkan med länets skolor för att marknadsföra kollektivtrafiken som en spännande bransch att jobba inom
- Deltagande på mässor, exempelvis Nolia Karriär tillsammans med trafikföretagen
- Förarporträtt i sociala medier
- Samverkan med andra aktörer som jobbar med kompetensförsörjning
- Påverkansarbete på politisk nivå, så att utbildningstillfällen skapas och bibehålles i länet, lagstiftning förändras osv.

Kvalitetsuppföljning

Vi ska fortsätta med vår strukturerade avtalsuppföljning, men även försöka hitta metoder för att utveckla arbetet på ett effektivt sätt, ett exempel kan vara tydligare rutiner för uppföljning och hantering av avvikelser.

Utökad uppföljning i kollektivtrafikbarometern

Under 2025 kommer vi fortsätta med utökad uppföljning i kollektivtrafikbarometern:

Vi kommer att följa upp att de västerbottningar som reser minst varje månad är ambassadörer, dvs talar gott om vår verksamhet och kan tänka sig att rekommendera att resa med oss till andra.

Vi ska per sista oktober varje år ha en högre andel ambassadörer än skeptiker bland våra kunder. Vi ska även i oktober ligga högre än det nationella snittet. För att ha högre andel ambassadörer än skeptiker ska NPS-värdet ligga på plus (+). (NPS - Net promotor score)

Vi kommer att följa hur de västerbottningar som reser med vår trafik återkommande varje månad upplever tryggheten i kollektivtrafiken. 80 % av våra kunder ska uppleva trygghet när de reser med oss. Vi ska ha mindre än 10 % som inte upplever trygghet/tar avstånd från att resa med oss.

Serviceresor (Särskild kollektivtrafik)

Förarcertifiering

Under 2025 ska vi påbörja införandet av förarcertifiering enligt samma modell som vi använder i den allmänna kollektivtrafiken. Förarcertifiering innebär att föraren genomgår en utbildning och skriver ett prov, föraren erhåller därefter ett certifikat som är giltigt i 5 år. Målbilden är att samtliga förare i vår trafik ska vara certifierade.

Förbättrad information – rätt förväntningar

Vi ska arbeta i dialog med kommunerna och regionen för att förbättra informationen och villkoren för serviceresan, så att resenären har uppdaterad information om exempelvis sjukreseintyget eller färdtjänsttillståndet. Det är av stor vikt för att vi ska ha nöjda kunder att förväntningarna hos resenärer motsvarar exempelvis det reglemente för färdtjänst

som kommunen beslutar om. Vi ska också arbeta för att regionens kallelse till vård blir tydligare i hur resenären ska gå till väga för att beställa sin sjukresa.

Fordonskontroller

Löpande fordonskontroller ska genomföras och ambitionen är att under 2025 genomföra fordonskontroller i hela länet för de fordon som används för serviceresorna.

Kvalitetsuppföljning

Vi ska fortsätta med kvalitetsuppföljning och genomföra löpande kvalitetsmöten med leverantörerna där avvikelser och deras åtgärder följs upp. Avvikelse kring rätt fordon, rätt tid, att resenär blivit hämtad och lämnad på rätt plats och rätt servicenivå hos föraren ska ha särskilt fokus.

Digitaliseringens möjligheter

Vi ska arbeta för att presentera en app där resenären kan lägga in önskemål om sin serviceresor, den ska även skicka ut bekräftelse när resan är bokad. Vi kommer givetvis även fortsättningsvis finnas tillgänglig för bokning via telefon.

Arbetsplatsbesök

För att vår personal ska ha så god kompetens som möjligt ska vi införa rutiner som innebär att personalen regelbundet får genomföra besök på länets sjukhus, samt hos trafikledning och förare hos någon av våra entreprenörer. Även demonstration av fordonen ska ingå vid ett sådant besök.

4.2 Samåkningsgrad Serviceresor

Samåkningsgraden är ett resultat av vårt interna arbetssätt och det stöd som vårt system erbjuder. Vi ska utveckla dagens system för att underlätta samordning, men också kontinuerligt jobba med att höja kompetensen på området hos vår personal.

4.3 Resandeutveckling (och intäkter) i den allmänna kollektivtrafiken

Kampanjer

Vårt nya ägardirektiv som innebär att vi aktivt ska verka för nya resenärer har vi tolkat som att vi har mandat att genomföra olika kampanjer, med prisreduktion under en begränsad tidsperiod. Vi ska därför löpande genomföra kampanjer där vi riktar oss dels mot bland annat inlandet för att locka de mer långväga resenärerna till bussen, även mot kustområdena där inriktningen exempelvis kan vara att få människor att använda vår app

i stället för busskort. Vi ska också fortsätta vårt arbete i samband med olika event i länet och marknadsföra kollektivtrafiken som det naturliga transportvalet, i kombination med att vi kan erbjuda reducerat pris för kollektivtrafikresan.

Nya produkter – förändringar av taxan och regelverket

Vi ska löpande arbeta med att se över taxan i kollektivtrafiken och utveckla attraktiva biljettyper, med giltighetsvillkor som är lättare för resenärerna att förstå - det ska vara lätt att välja rätt biljett. Vi ska också samverka för mer enhetliga affärsregler för kollektivtrafiken i de fyra nordligaste länen. Förändringar i taxan är ett beslut som fattas av regionfullmäktige, men vi har möjlighet att föreslå förändringar vars syfte är att gynna resandet i kollektivtrafiken. Vi kommer även bevaka utfallet av den förändring som genomförs i Jämtland/Härjedalen där man går ifrån en kilometerbaserad taxa och i stället inför zon-priser. Detta för att kunna ta ställning till om det vore intressant för Västerbotten.

Ökad dialog med resenärerna

Enkelhet vid köp av biljett, anser bolaget är av största vikt för att locka fler resenärer. Vi ska därför utveckla kanaler för dialog med resenärerna, där vi kan ställa frågor och få svar kring olika utvecklingsförslag, som kan handla om nya biljettyper, andra försäljningskanaler med mera.

Särskilda projekt riktade mot större arbetsgivare/arbetsplatser

När den nya företagsportalen lanserats kommer vi kunna genomföra riktade projekt mot större arbetsgivare/arbetsplatser för att på olika sätt stimulera människor att resa kollektivt till jobbet. Vi ska under året genomföra minst ett sådant projekt i samarbete med exempelvis Region Västerbotten och arbetsplatserna vid Norrlands universitetssjukhus.

4.4 Nöjd medarbetarindex

Flexibel arbetsgivare

Vi ska fortsätta vara en flexibel arbetsplats där vi erbjuder möjligheter till arbete på distans. Detta stärker också vår attraktivitet i samband med rekrytering av nya medarbetare.

Fortsatt satsning på trivselaktiviteter och friskvård

Som arbetsgivare ska vi arbeta för att öka trivseln på arbetsplatserna, genom exempelvis trivselkommittéer, inköp av trivselhögjande utrustning eller material samt stimulera till social samvaro genom exempelvis fikadagar och teambuilding. Vi kommer även fortsätta med friskvårdstimme och/eller friskvårdsbidrag.

4.5 Utvecklingsmål

Vi ska tillsammans med våra finansiärer under året utreda möjligheten att genomföra ett pilotprojekt inom en ny form av flexibel anropsstyrd trafik. Den anropsstyrda trafiken ska vara tillgänglig för bokning via digitala kanaler, exempelvis genom en app. Vi ska också jobba med att utveckla möjligheten till områdestrafik i stället för linjetrafik, när det gäller den anropsstyrda linjelagda kollektivtrafiken (Ringbilar).

Under 2025 ska vi införa "pay-as-you-go" i Ultra (dvs att resenär bara behöver "blippa" sitt betalkort eller betalkort i mobilen ombord på Ultras bussar, för att köpa en enkelbiljett).

5 Långsiktig strategi

5.1 Biljettförsäljning ombord

Bolagets långsiktiga ambition är att drastiskt minska försäljningen ombord på buss. Detta eftersom försäljningen tar tid och gör kollektivtrafiken långsammare och mindre attraktiv. Som beskrivits tidigare i detta dokument påverkar även försäljning ombord förarnas arbetssituation och kan leda till stress, vilket i sin tur kan leda till ett sämre bemötande för resenärerna.

Bolaget anser dock att minskningen av försäljningen ombord behöver göras med hänsyn till resenärernas varierade behov och förutsättningar för att själva kunna köpa biljett innan ombordstigning. Det är också betydligt enklare att argumentera för minskad försäljning ombord på linjer med väldigt många resenärer, om man jämför exempelvis med linjer i inlandet eller fjälldalgångarna, där trafiken är av avgörande betydelse för invånarna, men inte alls har samma påstigandefrekvens.

Vi vill därför som steg ett i att minska försäljningen ombord lägga fram ett förslag om differentierade taxa, som innebär lägre biljettpris om du som resenär själv köper din biljett i någon annan kanal än ombord. Vi behöver dock utreda detta noggrant och ta hänsyn till förändringen i biljettintäkter som detta kan medföra i budgetarbetet inför budget 2026.

En differentierad taxa ska leda till en beteendeförändring som sker på frivillig väg hos resenärerna, som på sikt kan leda till att vi tar bort all försäljning ombord förutom enkelbiljetter. Ännu längre fram i tiden skulle vi kunna ha ett läge där enbart validering ombord sker, men när det skulle kunna vara så är idag oklart. Det läget skulle dock innebära betydligt lägre kostnader för den utrustning som vi behöver installera i varje fordon, jämfört med idag.

5.2 Hantering av samhällskris

Under året har frågor kring beredskap och hantering av samhällskriser fått större fokus i branschen. Med anledning av detta har ett Norrlandsnätverk bildats där tanken är att vi ska kunna utbyta erfarenheter och kunskap med våra kollegor i norr, men också vara ett stöd för varandra vid allvarliga händelser. Även inom Svensk kollektivtrafik ska ett nationellt nätverk med samma syfte bildas, enligt deras egna utsago.

Vi fick under våren en förfrågan från Transportstyrelsen varför vi inte anmält att vi lyder under Säkerhetsskyddslagen (SSL). Säkerhetsskyddslagen tar sikte på Sveriges säkerhet. För att hantera detta har vi tillsammans med region Västerbotten genomfört en säkerhetsskyddsanalys som resulterat i att vi inte hanterar information, eller har objekt i vår verksamhet som är av betydelse för Sveriges säkerhet.

Men – att kunna hantera kriser är av största betydelse, så vi kommer gå vidare i ett arbete som leds av Region Västerbotten med att bland annat ta fram reduktionsplaner som ska beskriva vilken trafik som är prioriterad, om vi exempelvis saknar drivmedel för att upprätthålla all trafik i länet.

Vi har också sedan ett antal år tillbaka en Risk- och sårbarhetsanalys som uppdateras årligen. I detta arbete under 2024 har vi lagt stort fokus på IT-säkerhet, vilket kommer fortsätta ha stort fokus under 2025.

5.3 Byte av trafikdatabas med tillhörande system samt affärssystem

Vår trafikdatabas kan beskrivas som hjärtat i vår verksamhet, då den försörjer många andra system med information, som är av stor betydelse för verksamheten. Exempel är betalsystem där all försäljning av biljetter sker, skyltsystem på hållplatser och bytespunkter, realtidsinformationssystemet, hemsidan där resesökningar kan göras, appen för våra resenärer och så vidare.

Kostnaderna för trafikdatabasen och tillhörande tjänster har ökat dramatiskt de senaste åren, vilket gör att vi behöver genomföra en upphandling. Vi har därför, tillsammans med övriga aktörer i Norrland, genomfört en upphandling av konsult som ska hjälpa oss att kartlägga dagens system, arbeta fram en kravspecifikation inför upphandling, vid behov stötta oss vid upphandling samt vara behjälplig vid implementation. Hela detta projekt kommer att kräva stora ansträngningar från personalen, men är nödvändigt att genomföra. Arbetet kommer pågå från denna höst och in i 2026.

Under detta år har vi också upphandlat ett nytt affärssystem som är kritiskt för att vi ska kunna fördela kostnader och intäkter på ett korrekt sätt enligt Västerbottens-modellen. Arbetet med att implementera detta system kommer påverka oss under 2025, men också

framåt då vi kommer arbeta för att effektivisera våra processer och minska sårbarheten i arbetet med den ekonomiska uppföljningen av vår verksamhet.

6 Uppföljning

Uppföljning av denna verksamhetsplan och verksamhetsmålen kommer att ske genom:

- Delårsbokslut/Bokslut samt de tillkommande uppföljningsrapporterna per 31 mars och 31 oktober.
- Verksamhetsberättelse
- Årlig bolagsstyrningsrapport
- Personalens nöjdhet följs upp via personalenkät – årligen under augusti/början av september månad samt en enkät med ett mindre antal frågor under våren

7 Uppföljning verksamhetsplan 2024 per 2024-10-31

Mål 2024	Utfall
Nöjda kunder	
<i>Regiontrafik</i>	✓
<i>Ultra</i>	1 av 2, men högt betyg
<i>Särskild kollektivtrafik</i>	✓
Resandet (och intäkter)	
<i>Regiontrafik</i>	Vi når inte målet
<i>Ultra</i>	Vi når inte målet
<i>Intäkter</i>	✓
Samordningsgrad i beställningscentralen	Tuff start på året med byte av system
Tillgänglighet	Brister i regiontrafiken
Miljö	✓
Nöjd medarbetar-index	Utfall 8,49

Bilaga: Beslutad budget 2025



Länstrafiken i Västernbotten AB

Org.nr: 556071-4478

Årsredovisning för räkenskapsåret 2024-01-01—2024-12-31

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	Sid
Förvaltningsberättelse	1
Resultaträkning	9
Balansräkning	10
Finansieringsanalys	12
Noter till resultat- och balansräkning	13
Underskrifter	20

Organisationsnummer 556071-4478**Säte: Lycksele kommun**

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Länstrafiken i Västerbotten AB får härmed avge årsredovisning för räkenskapsåret 2024-01-01—2024-12-31.

Allmänt

Länstrafiken i Västerbotten AB (Länstrafiken) ägs till 100 % av Region Västerbotten (232100–0222).

Bolagets styrelse och VD ska arbeta för verksamhetsmål och ekonomiska mål som anges i regionfullmäktiges mål- och resultatstyrning samt årsbudget.

I bolagsordningen som gäller från och med juni 2024 framgår att bolaget utgör driftsorganisation till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten. Ändamålet med Bolagets verksamhet är att verkställa kollektivtrafik i, samt till och från, Västerbottens län. Ändamålet är vidare att uppnå största möjliga samordning och nytta i de samhällsbetalda persontransporter som Region Västerbotten och kommunerna i Västerbotten ansvarar för samt att tillhandahålla en grundläggande samhällsservice i form av godstransport.

Bolagets uppdrag, enligt ägardirektivet från juni 2024, är att bedriva sin verksamhet i enlighet med uppdrag från den regionala utvecklingsnämnden, tillika kollektivtrafikmyndigheten. Vidare ska bolaget bedriva verksamheten utifrån gällande lagstiftning och förordningar inom kollektivtrafikområdet och utifrån beslut om allmän trafikplikt upphandla, ingå trafikavtal och bedriva kollektivtrafik, alternativt bedriva trafik i egen regi om inte annat kostnadseffektivt alternativ finns på marknaden.

Uppdraget är också att aktivt verka för att öka användandet av kollektivtrafiken i länet, i miljöfrågor vara rådgivande, vägledande och stödjande i förhållande till bolagets finansiärer, så att trafikens miljöpåverkan reduceras och utifrån efterfrågan planera, upphandla och samordna färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor.

Bolaget ska även samverka med andra för att upprätthålla och utveckla kompetens inom de områden som stärker kollektivtrafikens utveckling, arbeta med kompetensförsörjning i kollektivtrafikbranschen, ansvara för samordning av kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter, förvalta och utveckla verksamhetssystem väl integrerade med andra transportsystem, ansvara för information, marknadsföring och kundservice samt i egen regi eller genom annan part bedriva godstransporter för att tillhandahålla en grundläggande samhällsservice.

Bussgodsverksamheten hanteras av det nu delägda bolaget Bussgods i Norr AB. Under våren 2024 sålde bolaget hälften av aktieinnehavet i det tidigare dotterbolaget, och äger efter försäljningen 1/3 av aktierna. Övriga delägare, med vardera 1/3 av aktieinnehavet, utgörs sedan tidigare av Länstrafiken i Norrbotten AB samt, sedan den första april 2024, den nya delägaren Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland.

Den förändrade lagstiftningen gällande reduktionsplikt i drivmedel medförde att drivmedelspriserna sjönk dramatiskt i början av 2024. Detta har fått stor påverkan på bolagets kostnader för den trafik som bedrivits under året och medför att bolaget uppvisar ett stort överskott i förhållande till budget. Detta överskott kommer att fördelas mellan bolagets finansiärer och återbetalas.

Uppfyllelse av ägarens uppdrag/direktiv

Verksamheten bedrivs enligt fastställt ägardirektiv. Resultatet för räkenskapsåret är mycket positivt i förhållande till budget.

Kilometerproduktionen för verksamhetsåret 2024 uppgick till 15 738 880 (15 479 868) kilometer för regiontrafiken och 4 053 921 (3 985 578) kilometer för stadstrafiken i Umeå.

Verksamheten har styrts med utgångspunkt i den verksamhetsplan som styrelsen beslutade fastställa 2023-12-15.

Kommunala befogenheter

Styrelsen beslutade på sitt möte 14 februari 2025 att bolagets verksamhet är genomförd inom ramen för de kommunala befogenheterna. Analysen har gjorts utifrån:

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

Analysen finns ytterligare beskriven i den bolagsstyrningsrapport som kommer överlämnas till ägaren.

Hållbarhetsupplysningar

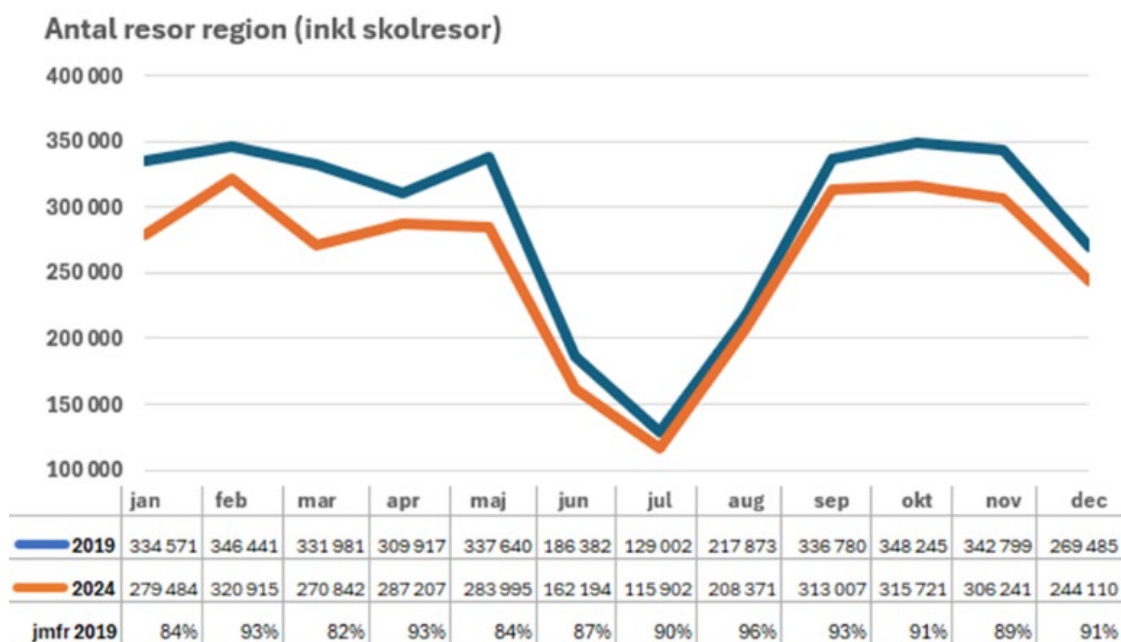
Vi har ett aktivt miljöarbete, vilket framgår i vår miljöplan, som fastställdes för åren 2025 – 2027 av styrelsen i december 2024. Vad gäller trafikens miljöpåverkan redovisas detta under rubriken miljö, längre fram i denna förvaltningsberättelse.

Vi har kollektivavtal och arbetar aktivt med arbetsmiljön på samtliga arbetsplatser. Styrande i detta arbete är bland annat vår arbetsmiljöpolicy, likabehandlingspolicy, rehabiliteringspolicy samt friskvårspolicy. Vi genomför regelbundet skyddsronder som dokumenteras och följs upp. Minst en gång per år genomför vi en enkät, där vi mäter personalens trivsel. Utfallet redovisas under rubriken personalnöjdhet, längre fram i denna förvaltningsberättelse. Bolaget har väldigt låg personalomsättning.

Resandeutveckling och kundnöjdhet

Vi redovisar nedan resandeutvecklingen i regiontrafiken för 2024 jämfört med 2019, målet i vår verksamhetsplan för 2024 är kopplat till resandet 2019.

Diagram 1 – resandeutveckling regiontrafik 2024

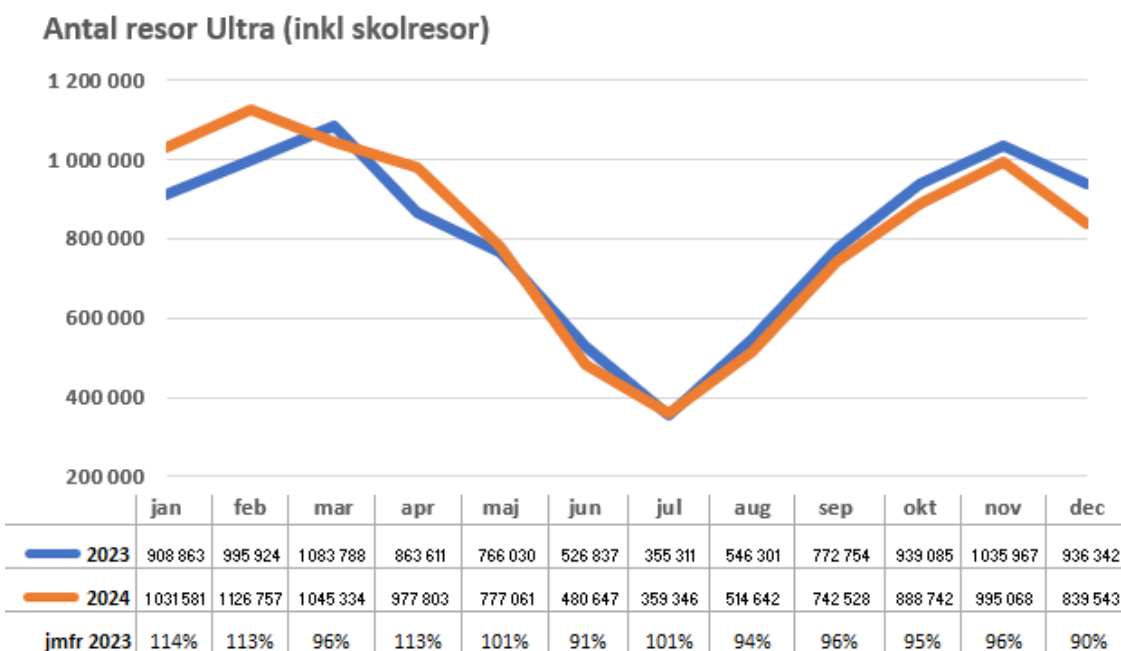


Totalt uppgår resandet under 2024 till 89 % av nivån 2019. Jämfört med 2023 har resandet minskat med ca 3,3 %.

För både Ultra och regiontrafiken har uppdateringen av betalsystemet som pågår, medfört initiala problem med validering av mobilbiljetter, vilket gör att det finns ett bortfall av resandestatistik.

I Ultra når vi under 2024 + 0,5 % av antalet genomförda resor jämfört med 2023, här är målet i verksamhetsplanen kopplat till 2023 års utfall. Under våren 2024 nådde vi 10 miljoner genomförda resor på de senaste tolv månaderna, vilket var ett rekord. Tyvärr har höstens resandeutveckling inte sett lika positiv ut, vilket framgår i diagrammet nedan.

Diagram 2 – resandeutveckling Ultra 2024



Kundnöjdheten har under året gått tydligt uppåt i regiontrafiken, med en liten nedgång mellan oktober och december månads mätning. För Ultra har utfallet under hela året varit högt, och stannar på en procentenhet lägre utfall än 2023. Det sammanställda utfallet för 2024 är:

Nöjdhet sammanfattningsvis med bolaget – resenärer (Personer som reser minst varje månad)

	Utfall 2024 % (2023)	Snitt i riket 2024 %
Regiontrafik	66 (59)	59
Ultra	76 (77)	60

Utfallet innebär att vi når målet att ha högre kundnöjdhet än rikssnittet, både i regiontrafik och i Ultra. I regiontrafiken når vi även målet att kunderna ska vara mer nöjda jämfört med samma period föregående år, men det gör vi inte i Ultra – även om utfallet i Ultra är väldigt högt.

I den särskilda kollektivtrafiken når vi målet att mer än 90 % av de svarande ska ge betyg 4 eller 5 som sammanfattande betyg för hela resan, inklusive beställning, upphämtning och avlämning. Utfallet är 97 %.

Övrig måluppfyllelse

Samordningsgraden i beställningscentralen

Målet är att 41 % av alla resor som genomförs ska vara samordnade.

Utfallet för perioden är 37,03 %, vilket innebär att vi inte når målet för 2024. Detta beror på det byte av planerings- och bokningssystem som genomfördes den 1 februari 2024. Vi ser under hösten 2024 klara förbättringar i samordningsgraden.

Tillgänglighet

Kollektivtrafiksystemet (de delar som finns inom Länstrafikens ansvarsområde) ska vara tillgängligt för så många som möjligt. Målet är att 100 % av ordinarie fordon ska vara utrustade med rullstolsplats, ramp/lyft, inre ljudutrop och inre informationsskärmar.

97 % av alla fordon som trafikerat i stomlinjetrafiken och Ultra har rullstolsplats

98 % av alla fordon som trafikerat i stomlinjetrafiken och Ultra har ramp och lyft

92 % av alla fordon som trafikerat i stomlinjetrafiken och Ultra har hållplatsutrop

93 % av alla fordon som trafikerat i stomlinjetrafiken och Ultra har inre informationsskyltar

Samtliga avvikelser finns i regiontrafiken, vilket innebär att utfallet för Ultra är 100 %.

Miljö

Målsättningen för 2024 var att trafiken till 76 % skulle bedrivas med förnybart drivmedel och siffran ska förbättras med 4 procentenheter per år för att vara 100 % år 2030.

Mätningen vid halvårsskiftet 2024 visade ett utfall på 90 %, dvs vi ligger över målsättningen. Helårssiffrorna för 2024 kommer inte vara klara förrän något senare, men bedömningen är att vi även för hela 2024 kommer nå målet.

Personalnöjdhet

Nöjd medarbetar-index ska vara 8,6. Mätning genomförs en gång per år under augusti månad och årets utfall är 8,49, vilket är ett bra resultat, men det innebär att vi inte når målet.

Upphandling

Under året har upphandling av Ultra-trafiken, stadstrafiken i Umeå genomförts och tilldelningsbeslut har kunnat fattas, utan överprövning. Beslutet innebär att Nobina Sverige AB tar över som trafikutövare i juni 2026 och trafik kommer då vara 100 % elektrifierad.

Vi har även genomfört två mindre upphandlingar i inlandet, dels trafik på linje 22 Norsjö – Skellefteå och delar av linje 37 Sorsele – Storuman – Vilhelmina.

Tillsammans med övriga kollektivtrafikaktörer i Norrland har vi också påbörjat arbetet med upphandling av en ny trafikdatabas med tillhörande system. Kartläggning pågår och nästa steg blir att formulera en kravspecifikation. Planen är att kunna fatta tilldelningsbeslut under 2026.

Vi har genomfört upphandling av ett nytt affärssystem och byte kommer ske i slutet av 2025.

Bolaget har för närvarande inga pågående överprövningar.

Uppföljning av styrelsearbetet samt den interna kontrollen

Styrelsen genomför årligen en enkät för utvärdering av det egna arbetet. För 2024 presenteras resultatet i den årliga bolagsstyrningsrapport som bolaget kommer översända till ägaren.

Planen för intern kontroll följs upp i samband med styrelsens sammanträde i februari. Styrelsen har inte funnit sådana brister som medför anledning att vidta särskilda åtgärder.

Löpande ekonomisk uppföljning

Under året har vi löpande presenterat en uppföljningsrapport för att ge våra finansiärer god kännedom om måluppfyllelsen, ekonomin och läget i trafiken. Vi kommer under 2025 leverera dessa rapporter, som komplement till ordinarie delårsrapportering, per sista mars och sista oktober. Under året har vi fortsatt haft god dialog med ägaren, region Västerbotten. Bolagets likviditet följs löpande och har under året varit mycket god.

Finansiell analys

Intäkter

Regiontrafikens totala intäkter för räkenskapsåret uppgick till 219,2 mkr (208,2 mkr), vilket utgör ca 6,0 mkr högre än budget. Den positiva budgetavvikelsen uppnås främst tack vare genomförda taxehöjningar under hösten 2023 samt i inledningen på räkenskapsåret. Kostnadstäckningsgraden uppgår till 43,4 % (38,9 %), vilket är 4,3 %-enheter högre än budgeterade 39,1 %.

Inom regiontrafiken uppgick biljettintäkterna till 124,0 mkr (115,4 mkr), vilket är 2,0 mkr högre än budget. Intäkter för skolresor uppgick till 63,6 mkr (59,6 mkr).

Ersättningen för godstransporter från Bussgods i Norr AB uppgick till 4,4 mkr (4,7 mkr), vilket är ca 0,8 mkr lägre än budgeterat. Bland rörelsens övriga intäkter, som inte budgeteras, redovisas bland annat avtalsviten samt poster av engångskaraktär. Ersättning för avtalsviten uppgick till 3,2 mkr (5,5 mkr).

I Umeå lokaltrafik redovisas på intäktssidan totalt 132,0 mkr (126,9 mkr) vilket innebär ett överskott mot budget med ca 11,5 mkr. Resandet har under året uppnått rekordnivåer vilket bidragit till att biljettintäkterna utfallit ca 9,0 mkr högre än budget och uppgick till 124,0 mkr (117,1 mkr). Utfallet för reklamintäkter uppgick till 0,8 mkr (1,1 mkr), vilket understiger budget med ca 0,3 mkr, och även lokaltrafiken har erhållit ej budgeterade vitesersättningar motsvarande ca 3,1 mkr (4,7 mkr). Kostnadstäckningsgraden har minskat till 57,8 % (58,8 %), och är ca 3,9 %-enheter högre än budgeterade 53,9 %.

Kostnader

Den i särklass största kostnadsposten är trafik kostnaderna som i regiontrafiken för 2024 uppgick till 504,6 mkr (535,3 mkr). Kostnadsutfallet var 40,1 mkr lägre än budgeterat och 30,7 mkr lägre än föregående år, vilket motsvarar en minskning med ca 5,7 %. Den huvudsakliga orsaken till kostnadsminskningen beror på den nya lag om minskad reduktionsplikt i diesel och bensin som började gälla från årsskiftet 2023/2024. Den minskade reduktionsplikten har inneburit kraftiga sänkningar av drivmedelspriserna under året. Detta har i sin tur inneburit att indexkostnaderna i bolagets trafikavtal minskat kraftigt.

Umeå lokaltrafiks kostnader har inte minskat på motsvarande sätt. Detta beror på att förändringen av drivmedelspriser har en mycket lägre viktning i lokaltrafiksavtalets indexkorg. Totalt uppgick lokaltrafikens trafik kostnader till 228,5 mkr (215,8 mkr). Årets kostnadsutfall överskred budgeterad kostnad med ca 4,9 mkr.

Resultat

Resultatet i Länstrafiken ska alltid bli +/- 0 eftersom över- resp. underskott återbetalas eller tilläggsfaktureras trafikbeställarna. 2024 års överskott innebär att 64,9 mkr av erhållet, budgeterat driftbidrag, bokats upp som skuld gentemot länets kommuner och region Västerbotten i årets bokslut. Av våra finansiärer är det region Västerbotten (37,9 mkr), Umeå kommun inklusive Umeå lokaltrafik (13,1 mkr), Skellefteå (5,4 mkr), och Vilhelmina (1,8 mkr) som står för de största totala överskotten. De totala driftsanslagen under året uppgick till 463,8 mkr (495,0 mkr), vilket är en minskning med ca 6,3 % jämfört med föregående år.

Tillgångar

Bokfört värde av materiella anläggningstillgångar uppgår vid utgången av räkenskapsåret till 29,0 mkr (16,2 mkr). Årets investeringar, som uppgår till ca 17,5 mkr, avser i huvudsak fas ett avseende utbyte av verksamhetens skyltsystem samt det pågående projektet kring nytt gemensamt biljett- och betalsystem.

Omsättningstillgångarna har ökat med totalt ca 51,7 mkr. Den största förändringen vid jämförelse med föregående år är kundfordringar som ökat med 69,8 mkr. Ökningen avser fakturerade driftsbidrag gentemot våra finansiärer för tertial 1 2025. Föregående år hann dessa fakturor regleras innan årsskiftet.

Skulder och eget kapital

Bolaget har ett långfristigt banklån på ursprungligen 15 mkr, som efter amorteringar uppgår till 1,1 mkr vid räkenskapsårets utgång. Skulden amorteras i sin helhet under kommande räkenskapsår varför det återstående skuldbeloppet redovisas bland bolagets kortfristiga skulder.

De kortfristiga skulderna uppgick vid bokslutet till 304,5 mkr (240,7 mkr). Ökningen jämfört med föregående år beror huvudsakligen på skulder till bolagets finansiärer avseende avvikelse mellan faktiskt resultatutfall och erhållna budgeterade driftsbidrag under räkenskapsåret.

Bolagets egna kapital är oförändrat. Soliditeten har minskat från 8,4 % till 6,8 %.

Kassaflöde

Kassaflödet under året uppgick till -8,2 mkr. Den löpande verksamheten genererade ett likvidöverskott med 6,8 mkr, vilket till stor del utgörs av årets förändringar i rörelsekapitalet. Investeringsnettot medförde ett utflöde med totalt -17,5 mkr. Finansieringsverksamheten, som består av årets amorteringar på det långfristiga lånet, -1,1 mkr, samt försäljningslikvid för sålda aktier i Bussgods i Norr AB, 3,5 mkr, bidrog till kassaflödet med 2,4 mkr. Likvida medel uppgick vid utgången av räkenskapsåret till 87,6 mkr.

Nyckeltal

Nyckeltal	2024	2023	2022	2021	2020
Omsättning exkl. driftbidrag	543 099	521 255	465 009	403 181	315 335
Kostnadstäckningsgrad	53,7%	51,2%	49,2%	46,7%	42,6%
Soliditet	6,8%	8,4%	9,0%	9,6%	8,3%
Likviditet	0,97	1,02	1,03	1,05	1,04

Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

Länstrafiken i Västerbotten AB har stora delar av kostnadsmassan bundna i trafikavtal med underentreprenörer. Utvecklingen för kostnaderna regleras genom koppling till indexkorgar som är relevanta för branschen. Dessa index är normalt sett så pass stabila att risken för kostnadsstegringar som direkt äventyrar ekonomin bedöms vara liten, även om den kraftiga utvecklingen de senaste åren avviker från den historiska trenden. Verksamheten är i egentlig mening inte heller direkt beroende av några andra externa kunder än de finansiärer som beställer trafiken. Utfallet i ekonomin är alltid kopplat till en jämförelse med budget för respektive beställare av trafiken, d.v.s. Region Västerbotten och kommunerna i Västerbottens län. Ett eventuellt budgetunderskott i bolaget ska täckas av den finansiär det berör. Eftersom samtliga finansiärer har beskattningsrätt så bedöms risken för att bolagets ekonomi äventyras vara mycket låg.

Risken måste bedömas som potentiellt större i de avtal om trafik som fortlöpande verkställs och upphandlas. För att hantera den risken använder Länstrafiken bevakningstjänster där vi löpande får information om olika sorters händelser hos avtalsparter och trafikutövare. Ytterligare en risk kopplad till upphandlingsprocesser utgörs av eventuella överprövningar av gjorda upphandlingar. Sådana kan innebära utdragna processer som försenar planerade trafikstarter och även medföra kännbara ekonomiska konsekvenser. I det sammanhanget bör också nämnas kostsamma interim lösningar för att upprätthålla trafikutbudet för våra resenärer. Av den anledningen krävs stor noggrannhet och hög kvalitet i upphandlingsprocessen, ett kompetensområde där Länstrafiken i Västerbotten har gott renommé i branschen.

Den största potentiella risken torde dock ligga i ett eventuellt haveri eller dataintrång i biljett- och betal-systemet. Ett sådant skulle ha direkt inverkan på ekonomin i form av uteblivna biljettintäkter. Även om det skulle kunna orsaka både problem och kostnader är det dock inte troligt att det skulle äventyra bolagets existens, annat än i extremt långvariga fall.

Förändring av eget kapital

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Bundet eget kapital		
Enligt balansräkning föregående år	<u>6 000</u>	<u>6 000</u>
Enligt balansräkning innevarande år	6 000	6 000
 Fritt eget kapital		
Enligt balansräkning föregående år	16 195	16 195
Årets resultat	<u>0</u>	<u>0</u>
Enligt balansräkning innevarande år	16 195	16 195

Resultatdisposition

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att från föregående år balanserade vinstmedel	16 195 027 kr
jämte årets resultat	<u>- 0 kr</u>
	16 195 027 kr
 disponeras sålunda:	
i ny räkning balanseras	16 195 027 kr

RESULTATRÄKNING FÖR TIDEN 2024-01-01--2024-12-31 (KKR)

RÖRELSENS INTÄKTER		2024	2023
Nettoomsättning	Not 2	471 718	443 379
Övriga rörelseintäkter	Not 3	71 381	77 876
Driftsbidrag från finansiärer	Not 6	463 871	494 973
SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER		1 006 970	1 016 228
RÖRELSENS KOSTNADER			
Trafikeringskostnader		-919 318	-932 907
Övriga externa kostnader	Not 17, 18	-44 383	-40 516
Personalkostnader	Not 4	-43 384	-40 225
Avskrivningar av anläggningstillgångar	Not 5	-4 650	-5 175
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER		-1 011 736	-1 018 823
RÖRELSERESULTAT		-4 766	-2 595
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter och liknande resultatposter		4 924	2 901
Räntekostnader och liknande resultatposter		-158	-306
Summa resultat från finansiella poster		4 766	2 595
Resultat efter finansiella poster		0	0
ÅRETS RESULTAT		0	0

BALANSRÄKNING PER 2024-12-31 (KKR)

TILLGÅNGAR		2024	2023
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Materiella anläggningstillgångar			
Maskiner	Not 5	1 336	3 498
Inventarier och installationer	Not 5	27 653	12 687
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	Not 7	0	3 290
Andelar i intresseföretag	Not 8	1 645	0
Ägarintressen i övriga företag	Not 8	30	30
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		30 663	19 504
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		184 617	114 758
Fordringar hos koncernföretag	Not 9	0	1 585
Fordringar hos intresseföretag	Not 10	2 110	0
Övriga kortfristiga fordringar		12 036	11 127
Fordran driftsbidrag	Not 6	0	12 225
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Not 11	9 702	8 917
Summa Kortfristiga fordringar		208 465	148 612
Kassa och bank		87 590	95 787
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		296 054	244 398
SUMMA TILLGÅNGAR		326 717	263 902

SKULDER OCH EGET KAPITAL		2024	2023
EGET KAPITAL	Not 12, 20		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		5 000	5 000
Reservfond		1 000	1 000
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		16 195	16 195
Årets resultat		0	0
SUMMA EGET KAPITAL		22 195	22 195
LÅNGFRISTIGA SKULDER			
Skulder till kreditinstitut	Not 13	0	1 053
SUMMA LÅNGFRISTIGA SKULDER		0	1 053
KORTFRISTIGA SKULDER			
Skulder till kreditinstitut	Not 13	1 053	3 158
Leverantörsskulder		13 482	11 808
Skuld till koncernföretag	Not 14	0	1 222
Skuld till intresseföretag	Not 15	1 363	0
Skuld till beställare	Not 6	64 939	0
Övriga kortfristiga skulder		2 248	2 331
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	Not 16	221 437	222 136
SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER		304 522	240 655
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL		326 717	263 902

KASSAFLÖDESANALYSER

Kassaflödesanalys (KKR)		2024-01-01	2023-01-01
		2024-12-31	2023-12-31
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		-4 766	-2 595
<i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i>			
Avskrivningar	Not 5	4 650	5 175
Realisationsvinst/-förlust vid försäljning av anläggningstillg.		-1 857	0
		-1 973	2 580
Erhållen ränta		4 924	2 901
Erlagd ränta		-158	-306
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		2 794	5 175
<i>Förändring av rörelsekapital</i>			
Ökning/Minskning av fordringar		-59 853	48 729
Ökning/Minskning av leverantörsskulder		1 675	509
Ökning/Minskning av övriga korta skulder		62 193	20 973
Kassaflöde från den löpande verksamheten		6 808	75 386
Investeringsverksamhet			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	Not 5	-17 454	-5 669
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		0	0
Försäljning av anläggningstillgångar		0	0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-17 454	-5 669
Finansieringsverksamhet			
Amortering till kreditgivaren under året	Not 13	-3 158	-3 158
Kortfristig del av långfristigt lån	Not 13	2 105	0
Försäljning av aktier i dotterbolag/intresseföretag	Not 7	3 501	0
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		2 449	-3 158
Ökning/Minskning av likvida medel		-8 197	66 559
Likvidamedel vid årets början		95 787	29 227
Kursdifferens i likvida medel			
Likvidamedel vid årets slut		87 590	95 787

NOTER TILL RESULTAT- OCH BALANSRÄKNING

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen (1995:1554) och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2021:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Koncernredovisning är inte upprättad eftersom innehavet i Bussgods i Norr AB inte längre utgör ett bestämmande inflytande. Innehavet redovisas i förekommande fall som innehav i intresseföretag

Avskrivningar på anläggningstillgångar

I resultaträkningen belastas rörelseresultatet med avskrivningar enligt plan, vilka beräknas på ursprungliga anskaffningsvärden och baseras på tillgångarnas bedömda ekonomiska livslängd, varvid procentsatsen 20% används i samtliga fall.

Kortfristiga fordringar värderas till det lägsta av dess anskaffningsvärde och det belopp varmed de beräknas bli reglerade.

Kortfristiga ersättningar till anställda

Kortfristiga ersättningar utgörs av lön, sociala avgifter, betald semester, betald sjukfrånvaro, friskvård och sjukvård. Kortfristiga ersättningar redovisas som en kostnad och en skuld då det finns en legal eller informell förpliktelse att betala ut en ersättning.

Långfristiga fordringar och långfristiga skulder värderas efter det första värderingstillfället till upplupet anskaffningsvärde. Övriga skulder och avsättningar värderas till de belopp varmed de beräknas bli reglerade. Övriga tillgångar redovisas till anskaffningsvärde om inget annat anges.

Låneutgifter bokförs som kostnad för den period som den avser.

Leasing

Företaget redovisar alla leasingavtal som operationella. Det innebär att löpande kostnader fördelas under avtalsperioden utifrån löpande fakturering. Länstrafiken har leasingavtal avseende fordon som används i verksamheten och några icke uppsägningsbara lokalhyror.

Valuta

Alla affärstransaktioner bokförs i svenska kronor. När in- eller utbetalningar görs i utländsk valuta sker växling alltid i samband med betalningen.

Intäkter

Det inflöde av ekonomiska fördelar som företaget erhållit eller kommer att erhålla för egen räkning redovisas som intäkt. Intäkter värderas till verkliga värdet av det som erhållits eller kommer att erhållas, med avdrag för rabatter.

Nyckeltal

Kostnadstäckningsgrad = Omsättning exkl driftbidrag / Rörelsekostnader

Soliditet = Summa eget kapital / Summa tillgångar

Likviditet = Summan av Kortfristiga fordringar och Kassa och Bank / Summa Kortfristiga skulder

	2024	2023
Not 2 Nettoomsättning		
Intäkter personbefordran	467 277	438 647
Intäkter godsbefordran	<u>4 441</u>	<u>4 732</u>
Summa nettoomsättning	471 718	443 379

Not 3 Övriga rörelseintäkter

Ersättning från Trafikverket	17 256	17 132
Övriga poster	<u>54 125</u>	<u>60 745</u>
Summa övriga rörelseintäkter	71 381	77 876

Not 4 Personalkostnader**Anställda**

Medelantal anställda

Män	23	22
Kvinnor	<u>36</u>	<u>37</u>
Totalt	59	59

Löner och ersättningar

Styrelse och verkställande direktör	1 659	1 556
Övriga anställda	<u>27 222</u>	<u>25 721</u>
Summa löner och ersättningar	28 881	27 277
Sociala avgifter enligt lag och avtal	9 812	9 241
Pensionskostnader (varav VD 508/509 tkr)	<u>2 856</u>	<u>2 694</u>
Summa sociala avgifter och pensionskostnader	12 668	11 935

Inget avgångsvederlag till VD finns avtalat. Uppsägningstid för VD är 12 månader.

Könsfördelning i styrelsen

Män	6	6
Kvinnor	3	3
Totalt	9	9

Not 5 Materiella anläggningstillgångar**Maskiner**

Ingående anskaffningsvärde	58 882	58 882
Årets investeringar	0	0
Årets försäljningar/Avyttringar	<u>0</u>	<u>0</u>
Utgående anskaffningsvärde	58 882	58 882
Ingående avskrivningar enligt plan	-55 384	-52 506
Årets försäljningar/Avyttringar		0
Årets avskrivningar enligt plan	<u>-2 162</u>	<u>-2 878</u>
Utgående avskrivningar enligt plan	-57 546	-55 384
Restvärde enligt plan	1 336	3 498

	2024	2023
Inventarier och installationer		
Ingående anskaffningsvärde	36 786	31 117
Årets investeringar	17 454	5 669
Pågående nyanläggning maskiner & inv	0	0
Årets försäljningar/Avyttringar	<u>0</u>	<u>0</u>
Utgående anskaffningsvärde	54 240	36 786
Ingående avskrivningar enligt plan	-24 099	-21 803
Årets försäljningar/Avyttringar	0	0
Årets avskrivningar enligt plan	<u>-2 488</u>	<u>-2 297</u>
Utgående avskrivningar enligt plan	-26 587	-24 099
Restvärde enligt plan	27 653	12 686
Not 6 Driftsbidrag och skulder till beställare		
Bjurholm kommun	4 795	4 259
Dorotea kommun	3 059	2 818
Lycksele kommun	8 614	7 240
Malå kommun	4 662	4 013
Nordmaling kommun	8 438	7 302
Norsjö kommun	8 095	7 005
Robertsfors kommun	7 777	7 132
Skellefteå kommun	66 469	57 407
Sorsele kommun	9 214	8 466
Storuman kommun	4 300	4 067
Umeå kommun	50 154	45 927
Umeå stadstrafik	103 145	88 129
Vilhelmina kommun	14 641	13 321
Vindeln kommun	10 365	8 672
Vännäs kommun	8 329	7 750
Åsele kommun	152	124
Region Västerbotten	216 601	209 117
Summa utfakturerat	528 810	482 748
Avräkningsskuld/fordran	-64 939	12 225
Summa intäktsförda driftsbidrag	463 871	494 973
Specifikation skuld till beställare		
Bjurholm kommun	264	-463
Dorotea kommun	523	-214
Lycksele kommun	613	-1 119
Malå kommun	642	-442
Nordmaling kommun	1 031	-1 001
Norsjö kommun	1 224	-678
Robertsfors kommun	1 541	-183
Skellefteå kommun	5 423	-3 192
Sorsele kommun	707	-743
Storuman kommun	524	-212
Umeå kommun	5 674	-4 810
Umeå stadstrafik	6 655	-755
Vilhelmina kommun	1 796	-466
Vindeln kommun	-34	-871
Vännäs kommun	563	-898
Åsele kommun	-74	-62
Region Västerbotten	<u>37 867</u>	<u>3 887</u>
Skuld avseende senaste räkenskapsår	64 939	-12 225

	2024	2023
--	------	------

Not 7 Andelar i koncernföretag

Bussgods i Norr AB (org.nr. 556036-3284) med säte i Umeå kommun
300 aktier med rösträtt- och kapitalandel 67%

Bokfört värde	0	3 290
----------------------	----------	--------------

1/3 av aktierna i Bussgods i Norr AB har under 2024 avyttrats med en försäljningslikvid om 3 501 tkr.

Not 8 Övriga långfristiga värdepappersinnehav**Andelar i intresseföretag**

Bussgods i Norr AB (org.nr. 556036-3284) med säte i Umeå kommun
150 aktier med rösträtt- och kapitalandel 33%

Bokfört värde	1 645	0
----------------------	--------------	----------

Andelar i övriga företag

Samtrafiken i Sverige AB (org.nr 556467-7598) med säte i Stockholms kommun
30 aktier, rösträtts- och kapitalandel 2,1 %

Bokfört värde	30	30
----------------------	-----------	-----------

Not 9 Fordringar hos koncernföretag**Ackumulerade anskaffningsvärden**

Vid årets början	1 585	2 099
Tillkommande fordringar	2 110	1 585
Reglerade fordringar	-1 585	-2 099
Omklassificeringar	-2 110	0
Årets omräkningsdifferenser	<u>0</u>	<u>0</u>
Vid årets slut	0	1 585

Ackumulerade nedskrivningar

Vid årets början	0	0
Tillkommande fordringar	0	0
Reglerade fordringar	0	0
Omklassificeringar	0	0
Årets omräkningsdifferenser	<u>0</u>	<u>0</u>
Vid årets slut	0	0

Redovisat värde vid årets slut	0	1 585
---------------------------------------	----------	--------------

	2024	2023
Not 10 Fordringar hos intresseföretag		
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	0	0
Tillkommande fordringar	0	0
Reglerade fordringar	0	0
Omklassificeringar	2 110	0
Årets omräkningsdifferenser	<u>0</u>	<u>0</u>
Vid årets slut	2 110	0
Ackumulerade nedskrivningar		
Vid årets början	0	0
Tillkommande fordringar	0	0
Reglerade fordringar	0	0
Omklassificeringar	0	0
Årets omräkningsdifferenser	<u>0</u>	<u>0</u>
Vid årets slut	0	0
Redovisat värde vid årets slut	2 110	0
Not 11 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		
Intäkter personbefordran	6 051	5 809
Trafikeringskostnader	2 276	994
Övriga poster	<u>1 375</u>	<u>2 114</u>
Summa	9 702	8 917
Not 12 Förändring av eget kapital		
<i>Bundet eget kapital</i>		
Enligt balansräkning föregående år	<u>6 000</u>	<u>6 000</u>
Enligt balansräkning innevarande år	6 000	6 000
<i>Fritt eget kapital</i>		
Enligt balansräkning föregående år	16 195	16 195
Aktieutdelning	0	0
Årets resultat	<u>0</u>	<u>0</u>
Enligt balansräkning innevarande år	16 195	16 195
Aktiekapital, 50 000 aktier med kvotvärde 100 kronor, Ägarbild		
Region Västerbotten	<u>5 000</u>	<u>5 000</u>
Summa	5 000	5 000
Not 13 Långfristiga skulder		
Förfaller inom 1 år - Kortfristig skuld	1 053	3 158
Förfaller inom 2 - 5 år - Långfristig skuld	<u>0</u>	<u>1 053</u>
Total skuld	1 053	4 211
<i>Upptaget lån i Swedbank med 5 års amorteringstid.</i>		

	2024	2023
Not 14 Skulder till koncernföretag		
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	1 222	840
Tillkommande fordringar	1 363	1 222
Reglerade fordringar	-1 222	-840
Omklassificeringar	-1 363	
Årets omräkningsdifferenser	<u>0</u>	<u>0</u>
Vid årets slut	0	1 222
Ackumulerade nedskrivningar		
Vid årets början	0	0
Tillkommande fordringar	0	0
Reglerade fordringar	0	0
Omklassificeringar	0	0
Årets omräkningsdifferenser	<u>0</u>	<u>0</u>
Vid årets slut	0	0
Redovisat värde vid årets slut	0	1 222

Not 15 Skulder till intresseföretag

Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	0	0
Tillkommande fordringar	0	0
Reglerade fordringar	0	0
Omklassificeringar	1 363	0
Årets omräkningsdifferenser	<u>0</u>	<u>0</u>
Vid årets slut	1 363	0
Ackumulerade nedskrivningar		
Vid årets början	0	0
Tillkommande fordringar	0	0
Reglerade fordringar	0	0
Omklassificeringar	0	0
Årets omräkningsdifferenser	<u>0</u>	<u>0</u>
Vid årets slut	0	0
Redovisat värde vid årets slut	1 363	0

Not 16 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

Trafikeringskostnader	42 174	41 495
Semesterlöneskuld	966	904
Sociala avgifter, lagstadgade	339	309
Löneskatt på pensioner	947	683
Övriga poster	<u>177 012</u>	<u>178 744</u>
Summa	221 437	222 136

	2024	2023
Not 17 Övriga externa kostnader		
Ersättning till revisorer		
Revisionuppdrag	251	134
Övriga uppdrag	<u>44</u>	<u>61</u>
Summa	295	195

Revisionen är utförd av KPMG. Biträde till lekmannarevision är KPMG.

Not 18 Operationell leasing

Lokalhyror	13 214	11 280
Övriga leasingkostnader	<u>478</u>	<u>441</u>
Summa - ingår i Övriga externa kostnader	13 692	11 721

Framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara leasingavtal.

Inom ett år	11 560	11 289
Mellan ett och fem år	36 642	34 724
Senare än fem år	51 270	59 174

Hysesavtalet av fastigheten Ledningen 1 i Umeå har förlängts till 2036-06-30.

Not 19 Händelser efter balansdagen

Inga händelser av väsentlig betydelse efter balansdagen.

Not 20 Resultatdisposition

Styrelsen föreslår att:

från föregående år balanserade vinstmedel	16 195 027 kr	16 195 027 kr
jämte årets resultat	<u>0 kr</u>	<u>0 kr</u>
	16 195 027 kr	16 195 027 kr
disponeras sålunda:		
i ny räkning balanseras	16 195 027 kr	16 195 027 kr

Lycksele. Datum som framgår av styrelsens underskrift.

Lilly Bäcklund, ordf

Nils Grahm

Mathias Haglund

Andreas Löwenhök

Håkan Nilsson

Emma Vigren

Johan Söderling

Hans-Inge Smetana-Nilsson

Åsa Össbo

Harriet Söder, VD

Vår revisionsberättelse har lämnats det datum som framgår av min signatur.

Benjamin Henriksson
Auktoriserad revisor
KPMG AB

Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Dokumentet är signerat med Addo Sign säkra digitala signatur.
Undertecknarens identitet registreras fysiskt i det elektroniska PDF-dokumentet och visas nedan.
Alla tider anges i koordinerad universell tid (Coordinated Universal Time, UTC).

Undertecknare

  ÅSA VIWEKA ÖSSBO 3kwQBFZjUHHNUyoxJoGT8w 2025-02-18 18:12:45Z BankID Mobile	  HANS-INGE SMETANA-NILSSON L7Cm8gBdRSb6Gq6PpG6HfQ 2025-02-18 23:29:39Z BankID Mobile
  JOHAN MIKAEL ERIKSSON SÖDERLING Bjbxseijst6oOsDQ0i2vdA 2025-02-26 07:53:00Z BankID Mobile	  EMMA VIGREN gYAws0MWkfxnN83QZ3998w 2025-03-03 11:11:58Z BankID Mobile
  KJELL HÅKAN NILSSON P2uYQJeJXWtyGeIFPZtR+g 2025-03-04 20:21:21Z BankID Mobile	  ANDREAS LÖWENHÖÖK i47Sk6RXbi8acqYgEZJakQ 2025-03-05 07:50:21Z BankID Mobile
  Lars Göran Mathias Haglund 2rA8kC38dPu16AMMknJVQw 2025-03-06 10:31:37Z BankID Mobile	  Nils Fredrik Grahn 0jhiMZb5CN/wL6EQjnfetw 2025-03-09 15:36:43Z BankID Mobile

Addo Sign ID-nummer: 052c9d2d-534a-4722-bb83-860c368df990



Dokumentet signeras digitalt med den säkra signeringstjänsten Addo Sign. Signaturbeviset i dokumentet säkras och valideras med det matematiska hashvärdet för originaldokumentet.

Dokumentet är låst för ändringar och tidsstämplat med ett certifikat från en betrodd tredje part. Alla kryptografiska signeringsbevis är inbäddade i PDF-dokumentet ifall de ska användas för validering i framtiden.

Hur man verifierar dokumentets äkthet
Dokumentet är skyddat med ett Adobe CDS-certifikat. När dokumentet öppnas i Adobe Reader ser det ut att vara signerat genom Addo Sign signeringstjänst.

Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Dokumentet är signerat med Addo Sign säkra digitala signatur.
Undertecknarens identitet registreras fysiskt i det elektroniska PDF-dokumentet och visas nedan.
Alla tider anges i koordinerad universell tid (Coordinated Universal Time, UTC).

Undertecknare

  Lilly Viktoria Bäcklund jNj1PFW16vSApnnMK9BTw 2025-03-10 16:15:21Z BankID Mobile	  Harriet Anita Söder VD 7LQOA+afVawXcWft1KtUMg 2025-03-11 05:37:10Z BankID File
  MATS BENJAMIN HENRIKSSON Tb77O35bIILRSuHwIAHf7A 2025-03-11 15:41:45Z BankID Mobile	

Dokument i försändelsen

Länstrafiken Årsredovisning 2024.pdf SHA256: c9181c6c563201407f5e30f3d46d6e4c9a266d0e6dd455e1ae66b6a06450ce69



Dokumentet signeras digitalt med den säkra signeringstjänsten Addo Sign. Signaturbeviset i dokumentet säkras och valideras med det matematiska hashvärdet för originaldokumentet.

Dokumentet är låst för ändringar och tidsstämplat med ett certifikat från en betrodd tredje part. Alla kryptografiska signeringsbevis är inbäddade i PDF-dokumentet ifall de ska användas för validering i framtiden.

Hur man verifierar dokumentets äkthet

Dokumentet är skyddat med ett Adobe CDS-certifikat. När dokumentet öppnas i Adobe Reader ser det ut att vara signerat genom Addo Sign signeringstjänst.

Addo Sign ID-nummer: 052c9d2d-534a-4722-bb83-860c368df990

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Länstrafiken i Västerbotten Aktiebolag, org. nr 556071-4478

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Länstrafiken i Västerbotten Aktiebolag för år 2024.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Länstrafiken i Västerbotten Aktiebolags finansiella ställning per den 31 december 2024 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Länstrafiken i Västerbotten Aktiebolag enligt god revisionssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.

- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Länstrafiken i Västerbotten Aktiebolag för år 2024 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Länstrafiken i Västerbotten Aktiebolag enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets

organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda

ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Umeå den dag som framgår av min elektroniska signatur

KPMG AB

Benjamin Henriksson

Auktoriserad revisor

PENNEO

Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Dokumentet är signerat genom Penneo™ för säker digital signering. Tecknarnas identitet har lagrats, och visas nedan.

"Med min signatur bekräftar jag innehållet och alla datum i detta dokumentet."

MATS BENJAMIN HENRIKSSON

Undertecknare

Serienummer: 77d20be123de22[...]f3517df674e0f

IP: 195.84.xxx.xxx

2025-03-11 15:36:37 UTC



Detta dokument är undertecknat digitalt via **Penneo.com**. De signerade uppgifternas integritet är validerad med hjälp av ett beräknat hashvärde för originaldokumentet. Alla kryptografiska bevis är inbäddade i denna PDF, vilket säkerställer både autenticitet och möjlighet till framtida validering.

Detta dokument är försett med ett kvalificerat elektroniskt sigill som innehåller ett certifikat och en tidsstämpel från en kvalificerad tillhandahållare av betrodda tjänster.

Så här verifierar du dokumentets äkthet:

När du öppnar dokumentet i Adobe Reader kan du se att det är certifierat av **Penneo A/S**. Detta bekräftar att dokumentets innehåll förblir oförändrat sedan tidpunkten för undertecknandet. Bevis för de enskilda undertecknarnas digitala signaturer bifogas dokumentet.

De kryptografiska bevisen kan kontrolleras med hjälp av Penneos validator, <https://penneo.com/validator>, eller andra validerings verktyg för digitala signaturer.

Lekmannarevisor i
Länstrafiken i
Västerbotten AB

2024-02-26

Till årsstämman för Länstrafiken i
Västerbotten AB (556071–4478)

Granskningsrapport - Länstrafiken i Västerbotten AB

Jag, av fullmäktige i Region Västerbotten utsedd lekmannarevisor, har granskat verksamheten i Länstrafiken i Västerbotten AB.

Styrelsen ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. Lekmannarevisor har i uppdrag för att granska verksamhet och intern kontroll samt pröva om verksamheten bedrivits enligt fullmäktiges uppdrag och mål samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen och kommunallagen, god revisionssed i kommunal verksamhet och fullmäktiges revisionsreglemente samt utifrån bolagsordning och av bolagsstämman fastställda ägardirektiv. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning.

Av granskningen framgår att bolagets styrelse och VD under år 2024 hade kontroll över verksamheten och den ekonomiska utvecklingen. 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. Styrelsen bedömer att verksamheten år 2024 genomfördes i enlighet med bolagets kommunala ändamål och de kommunala befogenheterna. Jag gör ingen annan bedömning:

Bolagets verksamhet har skötts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.

Bolagets interna kontroll var i huvudsak varit tillräcklig.

Undertecknat med digital signering.

Mattias Sehlstedt
Lekmannarevisor

Jag återoppar bifogad rapport: *Grundläggande granskning år 2024 av Länstrafiken i Västerbotten AB*, revisionskontoret Region Västerbotten.

Grundläggande granskning år 2024

Länstrafiken i Västerbotten AB



Foto: Jonas Westling

Februari 2025
Eva Moe
Revisionsdirektör
Region Västerbotten

Innehåll

1. Sammanfattande analys	3
2. Bakgrund	4
Bolagets uppdrag	4
Lekmannarevisors uppdrag	4
Iakttagelser i 2023 års granskning	5
Syfte och revisionsfrågor	5
Revisionskriterier	6
Metod	6
3. Bolagets uppdrag och mål	6
Ägarnas uppdrag till bolaget	6
Ägarnas krav på rapportering	8
Styrelsens arbetsordning	8
Styrelsens verksamhetsplan för år 2024	9
4. Granskningens resultat	11
Styrelsens styrdokument	11
Styrelsens löpande kontroll	12
Styrelsens interna kontroll	14
Styrelsens årsredovisning	16
5. Svar på revisionsfrågor	18

1. Sammanfattande analys

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.

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

2. Bakgrund

Bolagets uppdrag

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

Lekmannarevisors uppdrag

Lekmannarevisors uppdrag regleras i kommunallagen och aktiebolagslagen. Lekmannarevisorn 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 2024 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 rapporten till bolagsstämman. 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 bolagets bolagsstämmor.

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.

lakttagelser i 2023 års granskning

År 2023 uppgick resandet i regiontrafiken till 92 procent i jämförelse med år 2019, vilket var det senaste normalåret före pandemin. I jämförelse med år 2022 hade regiontrafiken ökat och uppgick till 105 procent. Resandet med Ultra hade helt återhämtat sig efter pandemin. För Ultra uppgick resandet till 116 procent i jämförelse med år 2022. Trots att resandet återhämtade sig uppstod ett ekonomiskt underskott för trafiken. Underskottet berodde på inflationen och kraftigt ökade kostnader för trafiken. För regiontrafiken var kostnaderna 41 miljoner kronor högre än budget. För Ultra var kostnaderna för trafiken 12 miljoner kronor högre än budget. De ökade kostnaderna var svåra för Länstrafiken att påverka eftersom den trafik som regionen och kommunerna hade beställt följde tecknade trafikavtal med bussföretagen.

För att möta kostnaderna beslutade regionfullmäktige i juni 2023 om en höjning av taxorna för regiontrafiken. Den goda utvecklingen på resandet och de höjda taxorna medförde att underskottet minskade. För år 2023 hade Länstrafiken ett underskott med 12 miljoner kronor. Det ekonomiska resultatet för Länstrafiken ska vara nollresultat eftersom över- eller underskott ska återbetalas eller betalas av finansörerna. Underskottet bokades upp som fordran till regionen och kommunerna och driftanslaget till bolaget ökade med motsvarande belopp.

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.

Syfte och revisionsfrågor

Granskningens syfte är att ge underlag för lekmannarevisors bedömningar i den årliga granskningsrapporten. Granskningen är översiktlig med inriktning mot bolagets resultat för år 2024 och styrelsens system för styrning och kontroll. 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 risker förknippade med:

- Kontroll över arbetet med det nya biljettsystemet och appen.
- Kontroll över Bussgods i Norr AB med anledning av ägar- och verksamhetsförändringar.

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
- Offentlighet- och sekretesslagen och arkivlagen

Metod

Granskningen är genomförd med hjälp av dokumentationsstudier av styrelsens styrande och redovisande dokument samt av styrelsens protokoll. Avstämningar är genomförda med bolagets VD och auktoriserade revisor. I november 2024 genomförde lekmannarevisor och bolagets VD en träff. Även i samband med slutrevision i februari 2025 har en träff genomförts mellan lekmannarevisor, styrelsen och bolagets VD. Syftet med träffarna var att få information om bolagets verksamhet och resultat samt styrelsens arbete med att säkerställa en tillräcklig styrning och kontroll. Bolagets VD har som ett led i kvalitetssäkringen getts möjlighet att lämna synpunkter på rapportutkast.

3. Bolagets uppdrag och mål

Ägarnas uppdrag till bolaget

Bolagsordning och ägardirektiv

Regionfullmäktige beslutade i april 2024 om en ny bolagsordning och nytt ägardirektiv för Länstrafikbolaget. Av bolagsordningen och det bolagsspecifika ägardirektivet framgår att bolaget:

- Självt 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 ska bolaget upphandla, ingå trafikavtal och bedriva kollektivtrafik. Om det inte finns kostnads-effektiva 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 tillfinansiärer 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.
- Bolaget ska upphandla och via en beställningscentral samordna särskild kollektivtrafik.
- Bolaget ska själv eller genom annan bedriva godstransporter för att tillhandahålla en grundläggande samhällsservice.
- Bolaget omfattas av säkerhetsskyddslagen vars syfte är att skydda information och verksamhet som är av betydelse för Sveriges säkerhet. Bolaget ska genomföra en säkerhetsskyddsanalys i syfte att utreda behovet av säkerhetsskydd.
- 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.

Kommunala befogenheter

Verksamheten ska enligt kommunallagen bedrivas i enlighet med de kommunala befogenheterna i kommunallagen:

- Principen om kommunala angelägenheter
- Lokaliseringsprincipen
- Likställighetsprincipen
- Självkostnadsprincipen
- Förbudet mot vinstsyftande näringsverksamhet
- Förbudet mot stöd till enskild.

Trafikförsörjningsprogrammet

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

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

Beslut av fullmäktige i juni 2023

Den 20 juni 2023, §106, beslutade fullmäktige att kraven på HVO kunde frångås i de trafikavtal som finansierades av Region Västerbotten. Bakgrunden var att prisutvecklingen på HVO under år 2022 var hög (+62 procent) i jämförelse med diesel (+45 procent). Fullmäktige gav regionala utvecklingsnämnden befogenhet att besluta om återgång till HVO om förutsättningarna skulle förändras.

Vår kommentar

Det är positivt att regionfullmäktige beslutat om ny bolagsordning och nytt ägardirektiv. Av bolagsordningen framgår vilka kommunala befogenheter som utgör en ram för bolagets verksamhet vilket är ett krav enligt kommunallagen (10 kap. 3§). Tidigare saknades dessa uppgifter i bolagsordningen.

Ägarnas krav på rapportering

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.

Vår kommentar

En iakttagelse är att ägarens krav på återrapportering från Länstrafikbolaget är generella. Ägaren ställer inga krav på rapportering kopplad specifikt till kollektivtrafiken eller bolagets uppdrag.

Styrelsens arbetsordning

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.

Styrelsens verksamhetsplan för år 2024

I verksamhetsplanen hänvisar styrelsen till de övergripande målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för perioden 2020 – 2025. Nedan återger vi de mål som styrelsen beslutade om i sin verksamhetsplan för år 2024:

Nöjda kunder

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

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

Samordningsgraden

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

Resandeutvecklingen i den allmänna kollektivtrafiken

Regiontrafiken. På helårsbasis ska resandet överstiga 2019 års siffror. Intäkterna ska uppgå till minst 184 miljoner kronor (inklusive skolkortintäkter).

Ultra (Umeå stadstrafik). Resandet ska uppgå till 102,5 procent av 2023 års nivå, vilket innebär att 10 250 000 resor ska göras. Intäkterna ska uppgå till minst 125 miljoner kronor (inklusive skolkortintäkter).

Tillgänglighet

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

Miljö

Trafiken ska år 2024 bedrivas till 76 procent med förnybart drivmedel. Denna siffra ska förbättras med 4 procentenheter per år för att vara 100 procent år 2030.

Nöjd medarbetar-index

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

I verksamhetsplanen redovisade styrelsen också ett stort antal aktiviteter för år 2024 samt en långsiktig strategi för bolagets utveckling. Av strategin framgår att bolaget har en vision om att länstrafiken ska erbjuda Sveriges mest välkomnande kollektivtrafik. I verksamhetsplanen kan man läsa om att bland annat följande aktiviteter planerades:

- Uppföljning av 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.
- Att arbetet med att införa, marknadsföra och informera om uppdateringar av betalsystemet i syfte att öka den digitala försäljningen av biljetter. Systematiskt analysera hur olika biljettprodukter används och föreslå förbättringar.
- År 2024 lansera ny webb med ny reseplanerare.
- Genomföra internutbildningar för att höja kompetensen hos medarbetare om hur beställningar ska läggas ut för att maximera samordningen av särskild kollektivtrafik. Införa nytt system för planering och bokning av service-resor.
- Genomföra fysiska träffar med trafikföretagen minst en gång per år och genomföra regelbundna kvalitetsuppföljningsmöten.
- Kartläggning av tillgängligheten. Ta fram en instruktionsfilm för förare och trafikföretag om tillgängligheten för att lyfta fram resenärernas perspektiv.
- Mäta fyllnadsgraden på linje 31 Blå Vägen Umeå – Hemavan), linje 20 (Haparanda – Umeå och linje 63 (Dorotea – Umeå).

Styrelsen ska följa upp verksamhetsplanen och målen med hjälp av:

- Delårs- och årsbokslut och uppföljningsrapporter per 28 februari och 31 oktober.
- Verksamhetsberättelse.
- Bolagsstyrningsrapport.
- Uppföljning av personalens nöjdhet med hjälp av enkät i augusti eller september samt med hjälp av enkät på våren.

Vår kommentar

Verksamhetsplanen har en tydlig koppling till bolagsordning, ägardirektiv och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Verksamhetsplanen innehåller mätbara mål och aktiviteter för år 2024. Verksamhetsplanen innehåller också en långsiktig strategi.

4. Granskningens resultat

Styrelsens styrdokument

Av tabellen nedan framgår att styrelsen för år 2024 beslutade om grundläggande styrdokument.

Styrdokument	Beslut	Vår kommentar
Affärsplan	Ja	Styrelsens verksamhetsplan innehåller en långsiktig strategi
Arbetsordning	Ja	2023-12-15, §46
Instruktion till VD	Ja	2023-12-15, §47
Instruktion om rapportering	Ja	Framgår av arbetsordning och instruktion till VD
Verksamhetsplan för år 2024	Ja	2023-12-15, §45
Mätbara mål	Ja	Ingår i verksamhetsplan
Budget år 2024	Ja	2023-05-05, §414
Internkontrollplan för år 2024	Ja	2023-12-15, §49
Attestordning	Ja	2023-09-22, §21
Delegationsordning eller motsvarande	Ja	Framgår av arbetsordning och attestordning
Dokumenthanteringsplan	Ja	Den 22 september 2023, §20

En genomgång av protokoll visar att styrelsen även i övrigt beslutat om en rad styrande dokument:

- Upphandlingspolicy (2018)
- Inköspolicy (2015)
- Friskvårdspolicy (2018)
- Policy för bisyssla (2015)
- Alkohol- och drogpolicy (2016)
- IT-policy (2024)
- Likabehandlingspolicy (2015)
- Rehabiliteringspolicy (2018)
- Tjänsteresepolicy (2022)
- Arbetsmiljöpolicy (2020) finns även regionens från 2022
- Miljöpolicy (2022) finns inte i policymappen
- Lönepolicy (2023)
- Policy för distansarbete (2021)
- Kommunikationspolicy (2022)
- Riktlinjer mot korruption och mutor (2022)
- Kvalitetspolicy (2022)
- Säkerhetspolicy (2022) fanns inte i policymappen
- Jämställdhets och jämlikhetspolicy (2022) finns inte i policymappen
- Visselblåsarpolicy (2022) finns inte i policymappen
- Representations- och gåvopolicy (2021)
- Riktlinje för representation inom Region Västerbotten (2022)
- Finanspolicy (2017)
- Ekonomi och förvaltningspolicy
- Riktlinjer för direktupphandling (2023)

- Likabehandlingspolicy (2015)
- Rutin för allmän handling (2023)
- Riktlinjer för digitala körjournaler (2019)

Vår kommentar

Vi bedömer att styrelsen i hög grad har beslutat om policys och riktlinjer för bolagets verksamhet. Vi noterar att några dokument inte reviderats på 10 år trots att det av dokumentet framgår att styrelsen ska revidera vart tredje år. Vi rekommenderar styrelsen att skapa en rutin för att ha kontroll på att viktiga styrdokument revideras kontinuerligt.

Styrelsens löpande kontroll

År 2024 hade bolagets styrelse fem protokollförda sammanträden. En genomgång av protokollen visar att styrelsen under året fick information om bolagets verksamhet med hjälp av VD-rapporter, ekonomiska rapporter och annan rapportering. I stor utsträckning kan man följa styrelsens arbete med hjälp av protokollen och bifogade underlag. Protokoll, styrande dokument, uppföljningsrapporter med mera finns samlade i en digital plattform som styrelsens ledamöter har tillgång till. Med hjälp av protokollen kan vi se att styrelsen var aktiv och agerade under året. Nedan lämnar vi översiktliga redogörelser för de områden som lekmannarevisor beslutat skulle få särskild uppmärksamhet i 2024 års granskning.

Kontroll över ägar- och verksamhetsförändringar i Bussgods i Norr AB.

Den första april 2024 köpte Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland en tredjedel av aktierna i Bussgods i Norr AB från Länstrafiken i Västerbotten AB. Under år 2024 har därför nytt aktieägaravtal, nytt ägardirektiv och ny bolagsordning beslutats på bolagsstämman för Bussgods i Norr AB.

Bussgods i Norr AB har i uppdrag att bedriva gods- och terminalverksamhet inom de ekonomiska ramar som länstrafikbolagen i Västerbotten och Norrbotten samt Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland bestämmer. Bolaget erbjuder godstransporter till både företag och privatpersoner. Transporterna ska utföras av kollektivtrafikens linjetrafik längs med kollektivtrafikens linjesträckning. Bussgodsbolaget ska bedriva sin verksamhet på persontrafikens villkor.

Av det gemensamma ägardirektivet framgår att Bussgods i Norr AB även ska tillhandahålla de tjänster som länstrafikbolagen efterfrågar. Det kan enligt ägardirektivet avse tjänster som har koppling till den allmänna kollektivtrafiken så som trafikupplysning, biljettförsäljning, hantering av kvarglömt resgods, administration med mera.

Enligt aktieägaravtalet för Bussgods i Norr AB ska bussgodsbolagets prissättning för att transportera gods utgå från marknadsmässiga principer.

I aktieägaravtalet kan man läsa att bussgodsbolaget ska ersätta ägarna för de transporter som utförts av kollektivtrafiken i respektive län. Ersättningen ska motsvara en andel av fraktintäkten för den utförda transporten. Hur stor andel av fraktintäkten fastställs årligen på bolagets bussgodsbolagets årsstämma

På bolagsstämman i juni 2024 beslutade ägarna att ersättningsnivå år 2024 skulle ligga kvar på samma nivå som år 2023 det vill säga på 19 procent av intäkterna för gods som transporterades med kollektivtrafikens linjetrafik. Vi har fått information

från länstrafikens VD och bussgodsbolagets VD om att avgiften bygger på en beräknad uppskattning av länstrafikbolagens kostnader för att transportera gods i bussarna. Avgiften ska årligen ses över av bolagen i syfte att säkerställa rätt fördelning av kostnader och ersättning och att självkostnadsprincipen uppfylls.

Lekmannarevisorerna i Bussgods i Norr AB har i granskningar tidigare år rekommenderat styrelsen i bolaget att genomföra en juridisk analys i syfte att säkerställa att verksamheten är genomförd i enlighet med de kommunala befogenheterna. Bakgrunden till rekommendationen är att bolaget verkar på en marknad som är konkurrensutsatt med privata transportföretag. Vid en träff i november 2024 med lekmannarevisorerna uppgav VD för Bussgods i Norr AB att bolaget hade påbörjat en analys för att säkerställa att kommunallagens krav på självkostnadsprincipen var uppfyllda. Det påbörjade arbetet hade dock under hösten 2024 fått stå tillbaka till förmån för behovet att prioritera bolagets ekonomi och personal. Enligt uppgift från Bussgods VD är ambitionen att slutföra den fördjupade analysen under år 2025.

Det finns ett avtal som reglerar samarbete och köp av tjänster mellan Länstrafiken och Bussgods. Avtalet reglerar bland annat den busstationsverksamhet som bussgodsbolaget ska utföra åt länstrafikbolagen. Av avtalet framgår att bussgodsbolaget varje månad ska fakturera länstrafikbolagen för de kostnader som uppstår för busstationsverksamheten.

I avtalet framgår att Länstrafiken och Bussgodsbolaget ska eftersträva rättvisande kostnader och korrekt redovisade intäkter mellan bolagen. Det vill säga att:

- Kostnader och intäkter för bussgodsverksamhet redovisades i bussgodsbolaget.
- Kostnader och intäkter som handlar om persontrafik skulle redovisas hos länstrafikbolagen.

Vi har under granskningen uppmärksammat VD på att detta avtal var tecknat för åren 2020–2021. VD uppger att det idag inte finns något förlängningsavtal men att avtalet kommer att ses över.

En genomgång av protokoll visar att styrelsen för Länstrafiken i Västerbotten AB under år 2024 löpande fick information om Bussgodsverksamheten och ägarförändringarna med mera.

Kontroll över arbetet med det nya biljettsystemet och appen.

Det har i några år pågått ett samarbete mellan Länstrafiken i Västerbotten AB, Länstrafiken i Norrbotten AB, Din Tur i Västernorrland, Länstrafiken i Jämtland, Luleå Lokaltrafik och Skellefteåbuss AB om ett gemensamt biljett- och betalsystem i Norrland. Målet är att skapa förutsättningar för ett sömlöst resande mellan länet.

I verksamhetsplanen för år 2024 för Länstrafiken i Västerbotten AB kan man läsa att det nya biljett- och betalsystemet och appen var ett viktigt första steg för att nå visionen om "Sveriges mest välkomnande kollektivtrafik.

Enligt styrelsens verksamhetsplan för år 2024 skulle flera delar av projektet gemensamt biljett- och betalsystem tas i bruk under år 2024. Bland annat skulle den nya appen för resenärerna släppas i början av året. I februari 2024 beslutade styrelsen att investera i ny betalkortsterminal till bussarna för 3 miljoner kronor.

Investeringen var en förutsättning för den kommande implementeringen det nya biljett- och betalsystemet.

Vår granskning visar att styrelsen vid samtliga sammanträden under år 2024 har diskuterat eller fått information om arbetet med den nya appen samt projektet att införa ett gemensamt betalsystem i Norrland. Av informationen framgick exempelvis att projektet med det nya betalsystemet under året drabbades av förseningar på grund av bristande leveranser från systemleverantören och att Länsstrafiken på grund av förseningar och bristande leveranser krävt vite från systemleverantören.

Vår kommentar

Vi bedömer att styrelsen i allt väsentligt hade en tillräckligt löpande kontroll under år 2024.

Styrelsens interna kontroll

Kort om intern kontroll

Arbetet med en styrelses interkontrollplan bör utgå från en riskanalys av styrelsens ordinarie styrning och kontroll av verksamheten. I riskanalysen ska styrelsen bedöma om det finns behov av extra kontroller. I internkontrollplanen ska styrelsen specificera vilka extra kontroller som behövs för att hantera risker som inte blir tillräckligt hanterade i den ordinarie styrningen och kontrollen. Kontrollerna i internkontrollplanen ska metodmässigt vara avgränsade så att det tydligt framgår hur kontrollerna ska genomföras och återrapporteras. Kravet på denna tydlighet är hög eftersom internkontrollplanen är styrelsens verktyg för kontroll. Det är viktigt att ledamöterna i styrelsen har tillräcklig information om hur kontrollerna planeras bli genomförda.

Det är också viktigt att uppföljningen är tydlig så att ledamöterna kan värdera resultatet av genomförda kontroller. Med hjälp av uppföljningen ska styrelsen bedöma om det finns behov av korrigerande åtgärder för att rätta till eventuella brister och om det finns behov av att genomföra ändringar i den ordinarie styrningen och kontrollen.

Tillbakablick på styrelsens interna kontroll

Av granskningar de senaste åren har det framgått att bolaget haft ett väl utvecklat ordinarie system för att följa upp och kontrollera verksamheten. Med hjälp av styrelsens protokoll och uppföljningsrapporter har granskningar identifierat att styrelsen har haft god kontroll över verksamheten.

Av granskningarna har det dock framkommit att styrelsens internkontrollplaner delvis liknat sammanställningar av aktiviteter som görs i den ordinarie uppföljningen och kontrollen. Styrelsens internkontrollplaner har inte i tillräcklig grad varit planer för extra kontroller som planerats med utgångspunkt av riskanalyser av den ordinarie uppföljningen och kontrollen. Flera av kontrollerna i internkontrollplanerna har inte heller varit tillräcklig avgränsade och metodmässigt beskrivna så att det tydligt framgått hur kontrollerna skulle genomföras och återrapporteras. Även uppföljningen har varit för översiktlig. Med hjälp av uppföljning har det varit svårt att bedöma på vilket sätt och i vilken grad kontroller varit genomförda. Det har också varit svårt att få en bild av kontrollernas resultat. I juni 2023 framförde styrelsen i ett yttrande över 2022 års granskning att den skulle genomföra ett arbete med att utveckla internkontrollplanen.

Styrelsens internkontrollplan

I december 2023 beslutade styrelsen om sin internkontrollplan för år 2024. Planen bygger på en risk- och konsekvensanalys som presenterades för styrelsen i september 2023. Risk- och konsekvensanalysen innehöll 18 riskområden. Fem av dessa områden bedömdes ha medelhögrisk, ett område med stor risk och ett område med mycket stor risk. Resterande 11 riskområden bedömdes utgöra liten eller väldigt liten risk.

I internkontrollplanen presenterade styrelsen fyra riskområden med tillhörande kontrollaktiviteter och vad som skulle kontrolleras i en tabell. Av planen framgick inte vilka som skulle genomföra kontrollerna eller när kontrollerna skulle genomföras eller återsäkras till styrelsen. De riskområden som fanns med i styrelsens internkontrollplan för år 2024 var:

- Kvalitetsbrister i trafiken
- Budget
- Offentligt bolag - hantering av allmänna handlingar
- Ekonomi/finans

Riskområdena *budget* och *ekonomi/finans* var båda bedömda som väldigt liten risk enligt risk- och konsekvensanalysen. Risken *offentligt bolag* bedömdes som medelhög risk medan risken med *kvalitetsbrister i trafiken* bedömdes som en mycket stor risk.

Uppföljning av internkontrollplanen

Den 14 februari 2025 följde styrelsen upp sin internkontrollplan för år 2024. I styrelsens bolagsstyrningsrapport fanns en kort beskrivning av arbetet.

Vi har granskat den uppföljningen av internkontrollplanen som styrelsen fick ta del av den 14 februari 2025. Uppföljningen visade att alla kontroller var genomförda. Av uppföljningen framgick inte hur kontroller var genomförda eller vad kontrollerna visat för resultat.

I årsredovisningen skrev styrelsen att uppföljningen av planen inte hade påvisat sådana brister som medförde anledning för styrelsen att vidta åtgärder.

Vår kommentar

Styrelsen har under 2024 arbetat med den interna kontrollen och tagit fram en tydlig och dokumenterad riskanalys, vilket är positivt. Vår bedömning är att arbetet med att utveckla den interna kontrollen behöver fortsätta.

Tidigare granskningar har visat att internkontrollplanerna delvis har liknat sammanställningar av ordinarie uppföljningsaktiviteter och inte varit tillräckligt inriktade på extra kontroller utöver dessa. Här finns utvecklingspotential. Internkontrollplanen skulle också kunna förbättras genom att tydligare beskriva hur kontrollerna ska genomföras (till exempel stickprovets storlek), vem som ansvarar för dem och hur ofta de ska göras. Redovisningen kan också utvecklas genom att förklara hur kontrollerna har genomförts och vilka resultat de gett.

Vi kommer att följa upp utvecklingen i granskningen för 2025

Styrelsens årsredovisning

Krav på årsredovisningen

Enligt årsredovisningslagen ska styrelsens förvaltningsberättelse innehålla en rättvisande översikt över utvecklingen av bolagets verksamhet, ställning och resultat. Styrelsen ska redogöra för händelser av väsentlig betydelse för företaget som inträffat under räkenskapsåret. Styrelsen ska enligt årsredovisningslagen också redogöra för företagets förväntade framtida utveckling inklusive beskrivningar av väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer.

Styrelsens årsredovisning för år 2024

I årsredovisningen informerar styrelsen om att Länstrafiken under våren 2024 sålde hälften av aktieinnehavet i Bussgods i Norr AB till Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland. Vidare framgår att bolaget redovisat ett stort överskott i förhållande till budget eftersom den förändrade lagstiftningen för reduktionsplikt i drivmedel medförde lägre drivmedelspriser under året. Överskottet kommer enligt årsredovisningen att fördelas och återbetalas till bolagets finansierare.

Enligt redovisningen uppgick resandet till 89 procent av nivån år 2019 som var det senaste normalåret före pandemin. År 2024 minskade resandet med cirka 3,3 procent jämfört med år 2023.

Resultatet för länstrafikbolaget ska alltid bli +/-0 eftersom över- eller underskott ska återbetalas eller betalas av finansierarna. För år 2024 hade överskottet på 65 miljoner kronor bokats upp i bolaget som en skuld gentemot finansierarna. Umeå kommun, Umeå stadstrafik, Skellefteå kommun och Region Västerbotten fick de största återbetalningarna. Regionens och kommunernas totala driftanslag uppgick år 2024 till 464 miljoner kronor, vilket var en minskning med 7 procent i jämförelse med år 2023.

I tabellen nedan har vi sammanställt hur styrelsen i årsredovisningen följde upp målen i verksamhetsplanen.

Styrelsens mål	Resultat	Vår kommentar
Nöjd-kund-index ska år 2024 öka i jämförelse med år 2023 samt vara högre än det nationella snittet.	Index för regiontrafiken var 66 % vilket var högre än år 2023 och även högre än rikssnittet (59 %) Index för Ultra var 76 % vilket var längre än år 2023 men högre än snittet i riket (60 %)	Målet uppfylldes helt för regiontrafiken. Målet uppfylldes i hög grad för Ultra.
Nöjdheten för särskild kollektivtrafik ska vara minst 90%	97 %	Målet uppfylldes

Styrelsens mål	Resultat	Vår kommentar
Andelen resor som samordnas av beställningscentralen ska uppgå till 41 procent.	37 %	Målet uppfyllades inte. Förklaras av ett systembytet den 1 februari 2024. Mätningarna visade dock en positiv trend under hösten 2024.
Resandet i regiontrafiken (allt trafik utom Ultra) ska överstiga 2019 års nivå	89 % av 2019 års resandesiffror.	Målet uppfyllades inte
Intäkterna för regiontrafiken ska uppgå till 184 miljoner kronor (inklusive skolkortsintäkter).	187,5 miljoner kronor	Målet uppfyllades
Resandet i Ultra ska uppgå till 102,5% av 2023 års nivå, vilken innebär 10 250 000 resor.	Resandet ökade men landade på 100,5 % jämfört med resandet år 2023 (9 779 052 resor)	Målet uppfyllades inte
Intäkterna för Ultra ska uppgå till 125 miljoner kronor (inklusive skolkortsintäkter).	128 miljoner kronor	Målet uppfyllades
Alla ordinarie fordon ska korrekt utrustade med yttre destinationsskylt, ramp eller lyft, plats för rullstol, inre ljudutrop och inre informationsskärmar. För Norrlandskusten och Ultra ska fordonen även vara utrustade med yttre ljudanrop och låg-golv.	97 % rullstolsplats 98 % ramp och lyft 92 % hållplatsupprop 93 % inre informationsskyltar Avvikelserna på regiontrafiken. 100% måluppfyllelse för Ultra	Målet uppfyllades inte för regiontrafiken. Målet uppfyllades för Ultra
Trafiken ska år 2024 bedrivas till 76 procent med förnybart drivmedel. Denna siffra ska förbättras med 4 procentenheter per år för att vara 100 procent år 2030.	90 % vid halvårsskiftet. Siffrorna för helårsresultatet var ännu inte klara till årsboks slutet.	Målet uppfyllades
Nöjd medarbetar-index skulle uppgå till 8,6 på en skala 1–10.	8,49 %	Målet uppfyllades inte

Av sammanställningen framgår att bolaget delvis uppnådde målen för år 2024. Styrelsen bedömde i sin årsredovisning att verksamheten bedrivits inom ramen för det kommunala ändamålet även om inte alla mål uppfyllades för året.

I tabellen nedan redogör vi för hur styrelsen uppfyllde några av de krav som fullmäktige ställt på rapporteringen i samband med årsredovisningen.

Ägarnas krav på redovisning	Bedömning	Vår kommentar
Har styrelsen i sin årsredovisning följt upp och utvärderat bolagets verksamhet mot det kommunala ändamålet?	Ja	Den 14 februari 2025 beslutade styrelsen om sin bolagsstyrningsrapport. I rapporten fanns en skriftlig utvärdering där styrelsen konstaterade att verksamheten år 2024 var genomförd i enlighet med bolagsordning och ägardirektiv. Styrelsen kommenterade utvärderingen i årsredovisningen.
Har styrelsen i sin årsredovisning följt upp och utvärderat om bolagets verksamhet är genomförd inom ramen för de kommunala befogenheterna?	Ja	I den bolagsstyrningsrapport som styrelsen beslutade om 14 februari 2024 intygade styrelsen att bolaget hade agerat inom ramen för de kommunala befogenheterna. Styrelsen redovisade bedömningen i årsredovisningen.
Har styrelsen i sin årsredovisning eller i särskild rapport lämnat information om att en utvärdering av det egna styrelsearbetet är genomförd?	Ja	Av bolagsstyrningsrapporten för år 2024 framgår att styrelsen genomfört en utvärdering. Utvärderingen är kommenterad i årsredovisningen. Resultatet av utvärderingen bifogades i två bilagor till bolagsstyrningsrapporten. Resultatet kommenterades inte i bolagsstyrningsrapporten.
Har styrelsen i årsredovisningen eller i särskild rapport lämnat information om hur den interna kontrollen fungerat?	Ja	I årsredovisningen kommenterade styrelsen att den interna kontrollen följs upp i samband med styrelsens sammanträde i februari 2025. Arbetet har även kommenterats i bolagsstyrningsrapporten.

Av sammanställningen framgår att styrelsen uppfyllde de krav vi kontrollerat på rapportering i samband med årsredovisningen.

Vår kommentar

Vi bedömer att styrelsen i förvaltningsberättelsen redovisar väsentliga händelser under år 2024 och risker som är förknippade med framtiden. Förvaltningsberättelsen är informativ och välskriven. Vi bedömer att redovisningen uppfyller de krav som regionen ställer på återrapportering.

5. Svar på revisionsfrågor

Av granskningen framgår att bolagets styrelse och VD under år 2024 hade kontroll över verksamheten och den ekonomiska utvecklingen. Visserligen minskade resandet med cirka 3 procent i jämförelse med år 2023, men bolagets mätningar av exempelvis kundnöjdhet, miljömål och intäktsmål visade på positiva resultat. Den förändrade lagstiftningen kring reduktionsplikten medförde att bolagets kostnader minskade. Det resulterade i sin tur i ett överskott på nästan 65 miljoner kronor som bolaget återbetalar till sina finansärer.

Vi bedömer att bolagets verksamhet år 2024 genomfördes på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt. Vi bedömer också att styrelsen i

huvudsak hade en tillräcklig styrning och uppföljning. Bolagets styrelse bedömer att verksamheten år 2024 genomfördes i enlighet med bolagets kommunala ändamål och de kommunala befogenheterna. Vi gör ingen annan bedömning.

Revisionsfråga	Vår bedömning
Har styrelsen med hjälp av grundläggande styrdokument säkerställt att verksamheten är genomförd i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Ja, styrelsen har i hög grad beslutat om styrdokument.
Har styrelsen löpande under året haft tillräcklig kontroll över att beslutade styrdokument följs?	Ja, men hjälp av styrelsens protokoll kan vi följa styrelsens arbete med att hålla sig informerad, ta beslut med mera.
Har styrelsen med hjälp av uppföljning vid årets slut säkerställt att verksamheten är genomförd i enlighet med fullmäktiges direktiv?	Ja. Styrelsen har efter utvärdering bedömt att verksamheten är genomförd i enlighet med det kommunala ändamålet och de kommunala befogenheterna. Vi gör ingen annan bedömning.

Umeå den 25 februari 2025

Eva Moe
Certifierad kommunal yrkesrevisor
Revisionskontoret
Region Västerbotten

UNDERSKRIFTSSIDA

Detta dokument har undertecknats med avancerade elektroniska underskrifter:

NAMN:	KJELL MATTIAS SEHLSTEDT
TITEL, ORGANISATION:	Lekmannarevisor, Länstrafiken i Västerbotten AB
TID:	2025-02-26 15:06:58 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP:	Svensk e-legitimation

