

Tid: kl. 16:00-17:00

Plats: Styrelserummet

Ordförande

Ann-Marie Johansson (S)

Ledamöter

Bengt Bergqvist (S), 3:e vice ordförande
Robert Uitto (S)
Martine Eng (S)
Jenny Sellsve (S)
Christer Siwertsson (M), 1:a vice ordförande
Susanné Wallner (M)
Jan-Olof Andersson (M)
Thomas Andersson (C)
Elin Lemon (C), 2:e vice ordförande
Anton Nordqvist (MP)
Jörgen Blom (V)
Bengt-Åke Arendolf (SD)

Ersättare

Carina Fröberg (S)
Björn Sahlin (S)
Linn Berglin (S)
Kristina Holm (S)
Niklas Rhodin (S)
Lise Hjemgaard-Svensson (M)
Elise Ryder Wikén (M)
Thomas Gutke (M)
Eva Hellstrand (C)
Lennart Ledin (L)
Lars-Erik Olofsson (KD)
Elin Hoffner (V)
Thomas Johansson Nordqvist (SD)

Övriga

1. Val av justerare och tid för justering

2. Fastställande av föredragningslista (RS/1119/2017)

Ärendebeskrivning

Enligt reglemente för regionstyrelsen har preliminär föredragningslista över de ärenden som avses bli behandlade vid sammanträdet utsänt till ledamöter och ersättare.

Förslag till beslut

Preliminär föredragningslista fastställs som slutlig föredragningslista.

3. Bussgods i Jämtland Härjedalen (RS/1937/2017)

Ärendebeskrivning

Bussgods ingår som en avdelning inom Länstrafiken i Jämtlands län AB. Uppgiften är att på persontrafikens villkor befordra gods inom länet och över landet. Bussgods ska agera på marknadens villkor och inte vara samhällsunderstödd.

Godsmarknaden har ökat de senaste åren, trots det minskar antalet frakter för bussgods. Under januari – juni 2017 var antalet frakter 33 400, 8 % lägre än samma period 2016. Verksamheten har redovisat underskott de senaste åren, årsprognosen för 2017 är – 4,4 mkr.

Olika förslag till åtgärder har utretts. Förslaget att ingå i ett ”Bussgods Norr AB” tillsammans med Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten är en konkret åtgärd.

Den utveckling som sker inom bussgods Jämtlands län ger ändå anledning till eftertanke. Att gå in i ett större bussgodsbolag med de stora förluster som verksamheten uppvisat de senaste åren och den vikande utveckling som några av de andra länen uppvisar, innebär en risk. Risken är att det nya bussgodsbolaget kommer att få lönsamhetsproblem, om avveckling blir aktuell så är länet till 25 % ägare genom Länstrafiken i Jämtlands län AB.

Av bolagsordning för Länstrafiken i Jämtlands län AB framgår att ” godshantering kan bedrivas, godsservice ska erbjudas på kommersiella villkor...”

Regionala utvecklingsnämnden behandlade ärendet den 5 september, § 129, och beslutade att föreslå regionfullmäktige följande:

1. Länstrafiken i Jämtlands län AB ska inte köpa aktier eller överlåta bussgodsverksamheten till bolaget Bussgods i Norr AB, som är under namnändring.
2. Bolagsordning för Länstrafiken i Jämtlands län AB revideras, i punkt 3 utgår skrivningarna ”Även godshantering med linjetrafik i länet, till grannlänen samt övriga landet kan bedrivas - Bussgods”, och ”Bolaget ska också erbjuda godsservice på kommersiella grunder”.

3. Länstrafiken i Jämtlands län AB ges i uppdrag att avveckla avdelningen bussgods inom bolaget.

Regionstyrelsen behandlade ärendet den 4 oktober, § 241, och beslutade att tillstyrka regionala utvecklingsnämndens förslag till regionfullmäktige.

Utöver sitt förslag till fullmäktige så beslutade regionala utvecklingsnämnden vid sitt sammanträde i september att ge förvaltningschefen i uppdrag att omgående se över eventuella problem med godsförsörjning som kan uppstå för företag i länet och komma med eventuella förslag på alternativa lösningar. I synnerhet bör möjligheten för livsmedelstransporter ses över. Uppdraget återrapporterades till regionala utvecklingsnämnden den 10 oktober, och den skriftliga rapporten, Bussgods JH konsekvensbeskrivning, skickades även ut till regionfullmäktiges ledamöter inför fullmäktiges sammanträde.

Vid regionfullmäktiges sammanträde den 25 oktober beslutades att återremittera ärendet med följande motivering:

”Ärendet ska kompletteras och ge svar på följande:

- Vilka busslinjer påverkas så mycket av en nedläggning av Bussgods att de riskerar att dras in?
- En ekonomisk analys av konsekvenser för Länstrafikens ekonomi när intäkter från Bussgods försvinner.
- Hur ska regionens egna transporter, till de delar man idag nyttjar Bussgods, lösas när Bussgods läggs ner. Vad blir kostnaden för detta?
- Utveckla och gör en grundligare analys av konsekvenser för företag som nyttjar Bussgods. Hur ska regionens ansvar för tillgången på livsmedel i hela regionen lösas?
- Om en alternativ lösning kommer till stånd, vad blir kostnaderna för denna lösning?
- Undersöka möjligheterna att utforma busslinjer och fordonsmateriel på alternativa sätt för att lösa transportbehovet.”

Ovanstående frågeställningar har besvarats i underlaget Bussgods i Jämtland Härjedalen, återremiss.

Regionala utvecklingsnämnden behandlade ärendet 2017-11-07 § 159 och föreslår regionfullmäktige

1. Länstrafiken i Jämtlands län AB ska inte köpa aktier eller överlåta bussgodsverksamheten till bolaget Bussgods i Norr AB, som är under namnändring.
2. Bolagsordning för Länstrafiken i Jämtlands län AB revideras, i punkt 3 utgår skrivningarna ”Även godshantering med linjetrafik i länet, till grannlänen samt övriga landet kan bedrivas - Bussgods”, och ”Bolaget ska också erbjuda godsservice på kommersiella grunder”.
3. Länstrafiken i Jämtlands län AB ges i uppdrag att avveckla avdelningen bussgods inom bolaget.

Förslag till beslut

Regionstyrelsen tillstyrker regionala utvecklingsnämndens förslag.

Expedieras till
Regionfullmäktige

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Bussgods
- §129 Regionala utvecklingsnämnden Bussgods i Jämtland Härjedalen
- Bussgods i Jämtland Härjedalen, återremiss
- Bussgods JH konsekvensbeskrivning
- PM Bussgods Jämtland Härjedalen
- §159 Regionala utvecklingsnämnden Bussgods i Jämtland Härjedalen
- §126 Regionfullmäktige Bussgods i Jämtland Härjedalen



3

Bussgods i Jämtland Härjedalen

RS/1937/2017

2017-11-07

Sekretariatet
Charlotte Funseth
Tfn: 063-14 75 51
E-post: charlotte.funseth@regionjh.se

RS/1937/2017

Bussgods i Jämtland Härjedalen

Ärendebeskrivning

Bussgods ingår som en avdelning inom Länstrafiken i Jämtlands län AB. Uppgiften är att på persontrafikens villkor befordra gods inom länet och över landet. Bussgods ska agera på marknadens villkor och inte vara samhällsunderstödd.

Godsmarknaden har ökat de senaste åren, trots det minskar antalet frakter för bussgods. Under januari – juni 2017 var antalet frakter 33 400, 8 % lägre än samma period 2016. Verksamheten har redovisat underskott de senaste åren, årsprognosen för 2017 är – 4,4 mkr.

Olika förslag till åtgärder har utretts. Förslaget att ingå i ett ”Bussgods Norr AB” tillsammans med Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten är en konkret åtgärd.

Den utveckling som sker inom bussgods Jämtlands län ger ändå anledning till eftertanke. Att gå in i ett större bussgodsbolag med de stora förluster som verksamheten uppvisat de senaste åren och den vikande utveckling som några av de andra länen uppvisar, innebär en risk. Risken är att det nya bussgodsbolaget kommer att få lönsamhetsproblem, om avveckling blir aktuell så är länet till 25 % ägare genom Länstrafiken i Jämtlands län AB.

Av bolagsordning för Länstrafiken i Jämtlands län AB framgår att ” godshantering kan bedrivas, godsservice ska erbjudas på kommersiella villkor...”

Regionala utvecklingsnämnden behandlade ärendet den 5 september, § 129, och beslutade att föreslå regionfullmäktige följande:

1. Länstrafiken i Jämtlands län AB ska inte köpa aktier eller överlåta bussgodsverksamheten till bolaget Bussgods i Norr AB, som är under namnändring.
2. Bolagsordning för Länstrafiken i Jämtlands län AB revideras, i punkt 3 utgår skrivningarna ”Även godshantering med linjetrafik i länet, till grannlänen samt övriga landet kan bedrivas - Bussgods”, och ”Bolaget ska också erbjuda godsservice på kommersiella grunder”.

3. Länstrafiken i Jämtlands län AB ges i uppdrag att avveckla avdelningen bussgods inom bolaget.

Regionstyrelsen behandlade ärendet den 4 oktober, § 241, och beslutade att tillstyrka regionala utvecklingsnämndens förslag till regionfullmäktige.

Utöver sitt förslag till fullmäktige så beslutade regionala utvecklingsnämnden vid sitt sammanträde i september att ge förvaltningschefen i uppdrag att omgående se över eventuella problem med gods försörjning som kan uppstå för företag i länet och komma med eventuella förslag på alternativa lösningar. I synnerhet bör möjligheten för livsmedelstransporter ses över. Uppdraget återrapporterades till regionala utvecklingsnämnden den 10 oktober, och den skriftliga rapporten, *Bussgods JH konsekvensbeskrivning*, skickades även ut till regionfullmäktiges ledamöter inför fullmäktiges sammanträde.

Vid regionfullmäktiges sammanträde den 25 oktober beslutades att återremittera ärendet med följande motivering:

”Ärendet ska kompletteras och ge svar på följande:

- Vilka busslinjer påverkas så mycket av en nedläggning av Bussgods att de riskerar att dras in?
- En ekonomisk analys av konsekvenser för Länstrafikens ekonomi när intäkter från Bussgods försvinner.
- Hur ska regionens egna transporter, till de delar man idag nyttjar Bussgods, lösas när Bussgods läggs ner. Vad blir kostnaden för detta?
- Utveckla och gör en grundligare analys av konsekvenser för företag som nyttjar Bussgods. Hur ska regionens ansvar för tillgången på livsmedel i hela regionen lösas?
- Om en alternativ lösning kommer till stånd, vad blir kostnaderna för denna lösning?
- Undersöka möjligheterna att utforma busslinjer och fordonsmateriel på alternativa sätt för att lösa transportbehovet.”

Ovanstående frågeställningar har besvarats i underlaget *Bussgods i Jämtland Härjedalen, återremiss*.

Regionala utvecklingsnämnden behandlade ärendet 2017-11-07 § XX och föreslår regionfullmäktige

1. Länstrafiken i Jämtlands län AB ska inte köpa aktier eller överlåta bussgodsverksamheten till bolaget Bussgods i Norr AB, som är under namnändring.

2. Bolagsordning för Länstrafiken i Jämtlands län AB revideras, i punkt 3 utgår skrivningarna "Även godshantering med linjetrafik i länet, till grannlänen samt övriga landet kan bedrivas - Bussgods", och "Bolaget ska också erbjuda godsservice på kommersiella grunder".
3. Länstrafiken i Jämtlands län AB ges i uppdrag att avveckla avdelningen bussgods inom bolaget.

Regiondirektörens förslag

Regionstyrelsen tillstyrker regionala utvecklingsnämndens förslag.

I tjänsten

Hans Svensson
Regiondirektör

Mikael Ferm
Regionstabschef

Utdrag till

Regionfullmäktige

§129

Bussgods i Jämtland Härjedalen (RUN/451/2017)

Sammanfattning

Bussgods ingår som en avdelning inom Länstrafiken i Jämtlands län AB. Uppgiften är att på persontrafikens villkor befordra gods inom länet och över landet. Bussgods ska agera på marknadens villkor och inte vara samhällsunderstödd.

Godsmarknaden har ökat de senaste åren, trots det minskar antalet frakter för bussgods. Under januari – juni 2017 var antalet frakter 33 400, 8 % lägre än samma period 2016.

Verksamheten har redovisat underskott de senaste åren, årsprognosen för 2017 är – 4,4 mkr.

Olika förslag till åtgärder har utretts. Förslaget att ingå i ett ”Bussgods Norr AB” tillsammans med Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten är en konkret åtgärd.

Den utveckling som sker inom bussgods Jämtlands län ger ändå anledning till eftertanke. Att gå in i ett större bussgodsbolag med de stora förluster som verksamheten uppvisat de senaste åren och den vikande utveckling som några av de andra länen uppvisar, innebär en risk. Risken är att det nya bussgodsbolaget kommer att få lönsamhetsproblem, om avveckling blir aktuell så är länet till 25 % ägare genom Länstrafiken i Jämtlands län AB.

Om bussgods läggs ner kommer den privata marknaden att ta över allt eller stora delar av verksamheten. Var försörjningssvårigheter kan komma att uppstå är svårt att förutse.

Av bolagsordning för Länstrafiken i Jämtlands län AB framgår att ” godshantering kan bedrivas, godsservice ska erbjudas på kommersiella villkor...”

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår regionala utvecklingsnämnden

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige

1. Länstrafiken i Jämtlands län AB ska inte köpa aktier eller överlåta bussgodsverksamheten till bolaget Bussgods i Norr AB, som är under namnändring.
2. Bolagsordning för Länstrafiken i Jämtlands län AB revideras, i punkt 3 utgår skrivningarna ”Även godshantering med linjetrafik i länet, till grannlänen samt övriga landet kan bedrivas - Bussgods”, och ”Bolaget ska också erbjuda godsservice på kommersiella grunder”.
3. Länstrafiken i Jämtlands län AB ges i uppdrag att avveckla avdelningen bussgods inom bolaget.
4. Regionala utvecklingsnämnden får i uppdrag att utreda eventuella problem med godsförsörjning som kan uppstå för företag i länet, till följd av bussgods avveckling.

Yrkanden

Robert Uitto (S): Ändringsyrkande: Punkt 4. i arbetsutskottets förslag utgår. Bifall till övriga punkter.

Tilläggsyrkande: Regionala utvecklingsnämnden ger förvaltingschefen i uppdrag att omgående se över eventuella problem med godsförsörjning som kan uppstå för företag i länet och komma med eventuella förslag på alternativa lösningar. I synnerhet bör möjligheten för livsmedlestransporter ses över. Uppdraget återrapporteras till regionala utvecklingsnämnden den 10 oktober.

Eva Hellstrand (C): Ändringsyrkande: Bussgods har idag ett länsomfattande nät av inlämnings- och utlämningsställen. Många företag, i främst glesbygd, använder sig av tjänsten i dag. Därför tycker Centerpartiet att frågan om nedläggning av Bussgods i Region Jämtland Härjedalen förtjänar en betydligt noggrannare analys.

Vår uppfattning är att det skulle vara oansvarigt och presumtivt skadligt för Region Jämtland Härjedalen att fatta ett sådant beslut endast på de grunder som i nuläget finns. Olyckligtvis hanteras frågan samtidigt som "gamla synder" inom Länstrafiken kommit upp till ytan gällande bland annat fördelning av intäkter för resor över länsgränser vilket renderat ett stort underskott innevarande år. Det har inneburit att en viss panik uppstått och nu riskerar Bussgods att "få betala priset" för andra försyndelser.

Länstrafiken har, under en längre tid, tillsammans med Regionen och övriga län i Norrland diskuterat och planerat ett gemensamt bussgodsbolag "Bussgods Norr". Detta i syfte att skapa och säkerställa ett hållbart transportsystem i Norrlands inland. Beslut om Bussgods Norr har fattats i Norrbotten och Västerbotten, och kommer snart även att fattas i Västernorrland. Region Jämtland Härjedalen har fram till i början av sommaren varit positiva till det nya bussgodsbolaget.

I förslaget om Bussgods Norr fördelas ansvaret i bolaget med 25% på varje part. Eftersom Region Jämtland Härjedalens andel av verksamheten är betydligt lägre så bör möjligheten att förhandla fram en lägre procent utredas. Det kan också finnas stödmöjligheter för livsmedelsförsörjning i glesbygd som Regionen hittills inte har undersökt.

När det ekonomiska läget i vårt Bussgodsbolag närmare analyseras så finner vi att det operativa resultatet, de direkta intäkterna minus de direkta kostnaderna, är positivt. Det är när internfakturering, som bygger på fördelningsnycklar och schablonberäkningar, tillkommer som att resultatet blir negativt. Dessa krävs för att skapa marknadsmässiga villkor men kan givetvis diskuteras och förändras.

Centerpartiet föreslår att

1. inget avvecklingsbeslut fattas

2. konsekvenser och förutsättningar för heltäckande och fungerade godshantering/transportsystem i Region JH analyseras
3. konsekvenser för näringslivets behov av godshantering och transporter i hela Region JH, framförallt i de glesare delarna analyseras
4. en genomgripande och saklig analys av hur stor besparing en avveckling skulle ge samt en tidslinje när eventuella besparingar skulle få genomslag, analysen ska också innefatta relevansen gällande fördelningsnycklar och schabloner
5. förhandlingar med övriga norrlandslän om ägarandelen i Bussgods Norra AB inleds
6. stödmöjligheter för transport av livsmedel i glesbygds undersöks
7. utreda om och hur mycket av Region JH:s interna godshantering och transporter som skulle kunna läggas ut på entreprenad. En åtgärd som skulle kunna understödja och säkerställa ett heltäckande transportsystem i Region JH

Bifall till Robert Uittos tilläggsyrkande.

Anton Nordquist (MP): Bifall till Eva Hellstrands ändringsyrkande och till Robert Uittos tilläggsyrkande.

Jörgen Larsson (C): Bifall till Eva Hellstrands ändringsyrkande och till Robert Uittos tilläggsyrkande.

Can Savran (C): Bifall till Eva Hellstrands ändringsyrkande och till Robert Uittos tilläggsyrkande.

Marie Svensson (V): Bifall till Eva Hellstrands ändringsyrkande och till Robert Uittos tilläggsyrkande.

Propositionsordning

Ordförande ställer proposition på arbetsutskottets förslag med Robert Uittos ändringsyrkande och Eva Hellstrands ändringsyrkande, och finner arbetsutskottets förslag med Robert Uittos ändringsyrkande antaget.

Votering

Votering begärs och följande propositionsordning fastställs:

Den som bifaller arbetsutskottets förslag med Robert Uittos ändringsyrkande röstar "Ja".

Den som bifaller Eva Hellstrands ändringsyrkande röstar "Nej".

Med åtta ja-röster och fem nej-röster finner ordförande att arbetsutskottets förslag med Robert Uittos ändringsyrkande antas.

Propositionsordning

Ordförande ställer proposition på Robert Uittos tilläggsyrkande och finner det antaget.

Beslut

Förvaltningschefen ges i uppdrag att omgående se över eventuella problem med godsförsörjning som kan uppstå för företag i länet och komma med eventuella förslag på alternativa lösningar. I synnerhet bör möjligheten för livsmedlestransporter ses över. Uppdraget återrapporteras till regionala utvecklingsnämnden den 10 oktober.

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige

1. Länstrafiken i Jämtlands län AB ska inte köpa aktier eller överlåta bussgodsvärksamheten till bolaget Bussgods i Norr AB, som är under namnändring.
2. Bolagsordning för Länstrafiken i Jämtlands län AB revideras, i punkt 3 utgår skrivningarna ”Även godshantering med linjetrafik i länet, till grannlänen samt övriga landet kan bedrivas - Bussgods”, och ”Bolaget ska också erbjuda godsservice på kommersiella grunder”.
3. Länstrafiken i Jämtlands län AB ges i uppdrag att avveckla avdelningen bussgods inom bolaget.

Reservationer

Eva Hellstrand (C), Can Savran (C), Jörgen Larsson (C), Marie Svensson (V) och Anton Nordquist (MP) reserverar sig mot beslutet till förmån för Eva Hellstrands ändringsyrkande.

Expedieras till

Länstrafiken i Jämtlands län AB, Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten.

Beslutsunderlag

- §121 AU Bussgods i Jämtland Härjedalen

Voteringslista: §129

Ärende: Bussgods i Jämtland Härjedalen, RUN/451/2017

Voteringslist(or)

Omröstning mellan arbetsutskottets förslag med Robert Uittos ändringsyrkande och Eva Hellstrands ändringsyrkande.

Ledamot	Ja	Nej	Avstår
Robert Uitto(S), Ordförande	X		
Thomas Hägg(S), Ledamot	X		
Elisabet Fjellström(S), Ledamot	X		
Maria Nerpin(S), Ledamot	X		
Susanné Wallner(M), Vice ordförande	X		
Catarina Espmark(M), Ledamot	X		
Elise Ryder Wikén(M), Ledamot	X		
Eva Hellstrand(C), 2:e vice ordförande		X	
Can Savran(C), Ledamot		X	
Jörgen Larsson(C), Ledamot		X	
Marie Svensson(V), Ledamot		X	
Thomas Gutke(M), Ersättare	X		
Anton Nordqvist(MP), Ersättare		X	
Resultat	8	5	0

Ruth Eriksson
Regional Utveckling
Infrastruktur och kommunikationer
Tfn: 063-146561
E-post: ruth.eriksson@regionjh.se

Datum:2017-10-31
Dnr: RUN/451/2017
RS/1937/2017

BUSSGODS I JÄMTLAND HÄRJEDALEN, ÅTERREMISS

Inledning

Frågan om Bussgods framtid behandlades vid Regionfullmäktige 2017-10-25, beslutet blev en återremiss där nedanstående punkter skulle utredas vidare.

- Vilka busslinjer påverkas så mycket av en nedläggning av Bussgods att de riskerar att dras in?
- En ekonomisk analys och konsekvenser för Länstrafikens ekonomi när intäkter från bussgods försvinner.
- Hur ska regionens egna transporter, till de delar man idag nyttjar Bussgods, lösas när Bussgods läggs ner. Vad blir kostanden för detta?
- Utveckla och gör en grundligare analys av konsekvenser för företag som nyttjar Bussgods. Hur ska regionens ansvar för tillgången på livsmedel i hela regionen lösas?
- Om en alternativ lösning kommer till stånd, vad blir kostnaderna för denna lösning?
- Undersöka möjligheterna att utforma busslinjer och fordonsmateriel på alternativa sätt för att lösa transportbehovet.

Vilka busslinjer påverkas så mycket av en nedläggning av Bussgods att de riskerar att dras in?

Region Jämtland Härjedalen är Regional Kollektivtrafik Myndighet (RKM) och beslutar om trafikutbud i beslut om allmän trafikplikt. Hur trafiken utformas antal dagar/vecka, linjelagd eller anropsstyrd bestäms av Länstrafiken i Jämtlands län AB som har till uppgift att operativt verkställa beslut om allmän kollektivtrafik. Länstrafiken ska löpande anpassa trafikutbudet och

fordonsdimensionering utifrån hur resandet utvecklas. I beslut om allmän trafikplikt för Buss 2018 (RUN/492/2016) står ”beslutet om allmän trafikplikt innefattar möjligheter att vid behov löpande kunna göra anpassningar av linjer och utbud”.

En ekonomisk analys och konsekvenser för Länstrafikens ekonomi när intäkter från bussgods försvinner

Bussgods ska verka på marknadens villkor, annars är det en otillbörlig konkurrens gentemot kommersiella aktörer. Den sk internkalkylen ska kompensera Länstrafiken för kostnader av typen dyrare fordon (godsrum eller släpvagnar), arbetstid för godshantering, extra körsträckor till/från godsombud och viss förstärkningstrafik. Dessa kostnader är övervägande konstanta och inte beroende av godsmängderna. De senaste åren har bussgods inte klarat kostnaden för internkalkylen, ett underskott har redovisats.

I utredningen av gemensamt Bussgods (2016-09-28) framgår att uppskattad intäkt för Bussgods inom Jämtland Härjedalen är följande:

2018: 2 156 TKR

2019: 2 545 TKR

2020: 2 652 TKR

Internkalkylen är sedan 2015 är nedräknad till 3 690 TKR/år (omfattar all Bussgodsverksamhet det vill säga regionbussar och linje 40/45/46):

Enligt Länstrafikens beräkningar skall internkalkylen för den trafik som omfattas av Buss2018 uppgå till ca 4 700 TKR i för 2017.

Fortsätter nedgången av frakter så ökar gapet mellan intäkt och interkalkyl, ska verksamheten bedrivas konkurrensneutralt måste Bussgods bära sina merkostnader.

Just nu pågår upphandling av Buss 2018, upphandlingssekretess råder. Antaganden för framtiden baseras därför på befintliga trafikavtal och inte på de inlämnade anbuden.

I det fall Bussgods avvecklas under 2018 så kan omlopp och effektivisering göras i trafiken i det kommande avtalet Buss 2018, som ger ytterligare kostnadsreduceringar. Trafikstart är december 2018. Länstrafiken bedömning är att avtalet Buss 2018 borde bli 5-10 miljoner billigare per år om bussgods exkluderas.

Hur ska regionens egna transporter, till de delar man idag nyttjar Bussgods, lösas när Bussgods läggs ner. Vad blir kostnaden för detta?

Transportenheten inom Region Jämtland Härjedalen har redan planer på att utöka sitt samarbete med PostNord. Kostnaden för en sådan transportlösning bedöms som likvärdig med nuvarande lösning.

Utveckla och gör en grundligare analys av konsekvenser för företag som nyttjar Bussgods. Hur ska regionens ansvar för tillgången på livsmedel i hela regionen lösas?

Se bilaga

Om en alternativ lösning kommer till stånd, vad blir kostnaderna för denna lösning?

Det förslag som lades fram för Regionfullmäktige 2017-10-24 var att Bussgods ska läggas ner. Arbetet med att utveckla Bussgods har det senaste året inriktas på att Bussgods i Jämtlands län skulle ingå i ett Bussgods Norr AB, tillsammans med Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland. Den fortsatt vikande verksamheten med sjunkande antal frakter och därmed vikande ekonomi har varit grund för det nu framtagna avvecklingsförslaget. Det har inte framkommit att någon privat intressent vill driva Bussgods vidare med villkoren långsiktighet (avtalstid för trafikentreprenader) och ett ekonomiskt risktagande. Det innebär att en sådan lösning skulle innebära ett fortsatt ekonomiskt risktagande för Region Jämtland Härjedalen.

Undersöka möjligheterna att utforma busslinjer och fordonsmateriel på alternativa sätt för att lösa transportbehovet.

Den traditionella godsrumsbussen har en för fordonstillverkare mycket liten efterfrågan, som har varit koncentrerad till norra Sverige. Dessa fordon efterfrågas i allt mindre omfattning. Merkostnaden för godsrumsfordon blir därmed förhållandevis stor. Andra alternativ måste sökas. Det kan vara gods i bussens s k underrum, det förutsätter att bussen inte är av typen lågt insteg d v s har god fysisk tillgänglighet. Bussar med underrum har mindre lastkapacitet än godsrumsbussar, begränsningar i vad som kan fraktas och ger sämre arbetsmiljö vid lastning/lossning. Kyla/värme kan ordnas i underrum.

Ett annat alternativ som har prövats i Jämtland är släpvagnar. Bussfordon är normalt inte byggda för att ha släp. Släpvagnar för buss är inte en standard-produkt. För att köra buss med släp krävs E-körkort, ett tillägg till bussförarbehörigheten och en särskild utbildning. Buss med släpvagn får högst köra 80 km/h, vilket påverkar på långa sträckor där högre hastighet är tillåten. De ger också en sämre arbetsmiljö vid lastning/lossning. Kyla/värme kan ordnas.

De vanliga vid upphandlingar, sedan 5-10 år, av trafik är att funktionskrav ställs.

Anbudsgivaren får därmed redovisa på vilket sätt uppgiften gods, personbefordran, tillgänglighet, miljö o s v ska lösas.

Kravet på godsbefordran ställer särskilda krav på fordonet. Det skapar lösningar i möjliga trafiklösningar. Slopas det kravet kan andra, billigare, trafiklösningar komma fram.

Regional Utveckling
Område Näringsliv
Maria Kumpula
Tfn: 063- 146626
E-post: maria.kumpula@regionjh.se

2017-10-30

RUN/451/2017

BILAGA

Analys av underlaget kring Bussgods konsekvensbeskrivning

Regionfullmäktige beslöt 2017-10-24 att ärendet kring nedläggning av Bussgods ska återremitteras och en av punkterna var att ta fram en fördjupad analys kring näringslivsperspektivet. Med tanke på tidsaspekten för genomförande av fördjupad analys så grundar sig denna analys på den kartläggning som gjordes av näringslivsperspektivet under perioden 11 september 2017 - 6 oktober 2017.

Sammanfattande analys

Utifrån det underlag som samlades in tidigare i höst 2017, så är det ingen som egentligen försvarar företaget Bussgods och det underskott som de bär på. De cirka 100 företag som delat med sig av sin oro handlar i all grad om de transportlösningar som Bussgods innehar och som i så fall försvinner när det läggs ner. En alternativ lösning med ett annat företag hade i deras i ögon kunnat vara likvärdig, för dem är det viktigaste att de har möjlighet att fortsätta bedriva sina företag fastän de är belägna utanför de områden som ges möjlighet till alternativa lösningar av andra kommersiella aktörer. Detta förutsätter att den alternativa lösningen är på plats när Bussgods läggs ned. Analysen av det underlag som inkommit är att en nedläggning som efterföljs av en likvärdig alternativ lösning för alla företag i regionen anses som positiv. Dock så försvåras förutsättningarna för företagande i hela region Jämtland Härjedalen om alternativ lösning saknas. Utifrån förordning 2017:583¹ om regionalt tillväxtarbete så ska Regionala utvecklingsstrategin beakta det Regionala Serviceprogrammet². Det regionala serviceprogrammet tar upp vikten av tillgänglighet till service i hela regionen för att människor ska kunna bo, leva och verka i hela region Jämtland Härjedalen. Detta har en stark koppling till jämställdhet utifrån att statistiken visar på att tillgången till service i högsta grad påverkar och

¹ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2017583-om-regionalt-tillvaxtarbete_sfs-2017-583 - Svensk författningssamling 2017:583

² Regionalt Serviceprogram Jämtlands län 2014-2020 - <http://www.regionjh.se/regionalutveckling/naringslivochforetagande/foretagsstod/kommersiellservice/regionalaserviceprogrammet20142018.4.919b46115a5d814ab8ee6.html>

då främst kvinnors förutsättningar. Tillväxtverkets slogan kring just servicetillgänglighetens betydelse för regional utveckling är ”Utan service inga företag, utan företag ingen service”³. Det är svårt att på så här kort tid att uttala sig om de långsiktiga konsekvenserna om ingen alternativ lösning finns för de företag som inte ser att de har något annat alternativ, samt även utifrån transporter till livsmedelsbutiker i yttersta glesbygd som kommunerna strategiskt har utsett till Servicepunkter för att skapa förutsättningar för livsmiljöer, företagande och besökande i hela kommunen. Detta genom att samordna kommersiell- och offentlig service på flera innovativa sätt. Dessa servicepunkter är även de som regionalt prioriteras, utifrån det arbete som pågått inom det Regionala serviceprogrammet sedan 2014. De kommunala prioriteringarna ska även lyftas in i det regionala programmet vid den revidering som pågår just nu. Detta är ett nationellt direktiv då dessa Serviceorter och Servicepunkter även nationellt är prioriterade utifrån flera aspekter, såsom exempelvis de finansieringsmöjligheter som finns inom kommersiell service. Det som är helt klart och tydligt är att ifall det inte finns fungerande transporter i hela regionen så kommer det att påverka samhällsstrukturerna och därmed näringslivet och livsmiljöerna som i sin tur även påverkar skatteintäkterna. Detta politiska beslut påverkar förutsättningarna, allra främst utanför de marknadsekonomiskt starka områdena. Att erhålla finansiering till sina företag på landsbygden är svårt, än svårare blir det om det offentliga lämnar orten. Överlag kan man se en koppling mellan möjligheten till bankfinansiering för både företag samt privatpersoner och till hur den offentliga sektorns inställning samt närvaro ser ut. Desto mer den offentliga närvaron på gles- och landsbygd minskar, desto mer minskar möjligheten till finansiering till företagande och bostäder. Bland annat med hänvisning till säkerhetsvärden.⁴ Detta bör i sin tur även kopplas till de framtidstrender som redan börjat visa sig kring entreprenörskap och platsberoende företagande, där livskvalitén på landsbygden får en annan betydelse.

Nedan beskrivs 2 scenarion/utfall:

Scenario 1 – Alternativ aktör kliver in och tar över

Bussgods läggs ner och en alternativ kommersiell aktör tar över och transporterna sker på ett likvärdigt sätt i hela regionen både gällande produkter, leveranstäthet, kylkedja, snabbhet både inom regionen men även nationellt på ett samordnat och därmed ett konkurrenskraftigt pris. Inga större konsekvenser på näringslivet kan förutspås kortsiktigt, inte heller långsiktigt ifall den kommersiella aktören har en långsiktigt hållbar affärslösning.

Scenario 2 – Alternativ aktör saknas

Bussgods läggs ner och ingen alternativ aktör kliver in. Utifrån den kartläggning som gjordes, så kommer de företag i regionen som befinner sig på marknadsekonomiskt starka geografiska platser att till stor del redan idag kunna hitta nya transportlösningar. Med undantag för de som har speciella produkter som har behov av Bussgods transportlösningar. De företag som befinner sig utanför stad och starka infrastrukturella stråk kommer att få utmaningar. Om ingen

³ Tillväxtverkets hemsida 30 oktober 2017 - <https://tillvaxtverket.se/aktuella-amnen/regional-utveckling/service-i-gles-och-landsbygder.html>

⁴ Stora Tillväxtdagen i Umeå den 26 oktober 2017

alternativ transportlösning finns på plats vi nedläggning så försvåras förutsättningarna för företagande. Det strategiskt viktiga arbetet med servicetillgänglighet får också utmaningar då flera viktiga produkter för våra livsmedelsbutiker i dagsläget transporteras med Bussgods. Även om ett projekt gällande lokala servicelösningar ansöks och eventuellt beviljas, så är det ej i genomförandefas februari 2018. Det är svårt att förutspå när en sådan lösning skulle kunna vara aktuell, då det för tillfället handlar om att göra en projektansökan. Hur länge företagen och Servicepunkterna i yttersta glesbygd klarar av att upprätthålla egna transporter är svårt att förutspå då ingen djupare analys hunnit göras, men upprättandet av det Särskilda driftstödet vittnar om att de ekonomiska förutsättningarna åtminstone hos livsmedelsbutikerna i yttersta glesbygd är begränsade. Omsättningen i livsmedelsbutikerna (servicepunkterna) i Jämtland Härjedalen som är berättigade det särskilda driftstödet är mellan drygt 1 miljon till ca 10 miljoner. Där de allra flesta ligger på en omsättning under 6 miljoner, detta ger en bild av de ekonomiska förutsättningarna för dessa strategiskt viktiga företagare som enligt driftstödet innehar en verksamhet av allmänt ekonomiskt intresse.

Regional Utveckling
Område Näringsliv
Maria Kumpula
Tfn: 063- 146626
E-post: maria.kumpula@regionjh.se

2017-10-17

RUN/451/2017

Konsekvensbeskrivning – avveckling Bussgods

Regionala utvecklingsnämnden beslöt 2017-09-05 att förvaltningschefen ges i uppdrag att omgående se över eventuella problem med gods försörjning som kan uppstå för företag i länet och komma med eventuella förslag på alternativa lösningar. I synnerhet bör möjligheten för livsmedelstransporter ses över.

Detta dokument är en sammanställning av synpunkter som samlats in av Region Jämtland Härjedalen, område näringsliv, under perioden 11 september 2017 och 6 oktober 2017, med anledning av förslaget att avveckla Bussgods i Jämtland Härjedalen. De kommunala näringslivskontoren har deltagit i insamling av underlag.

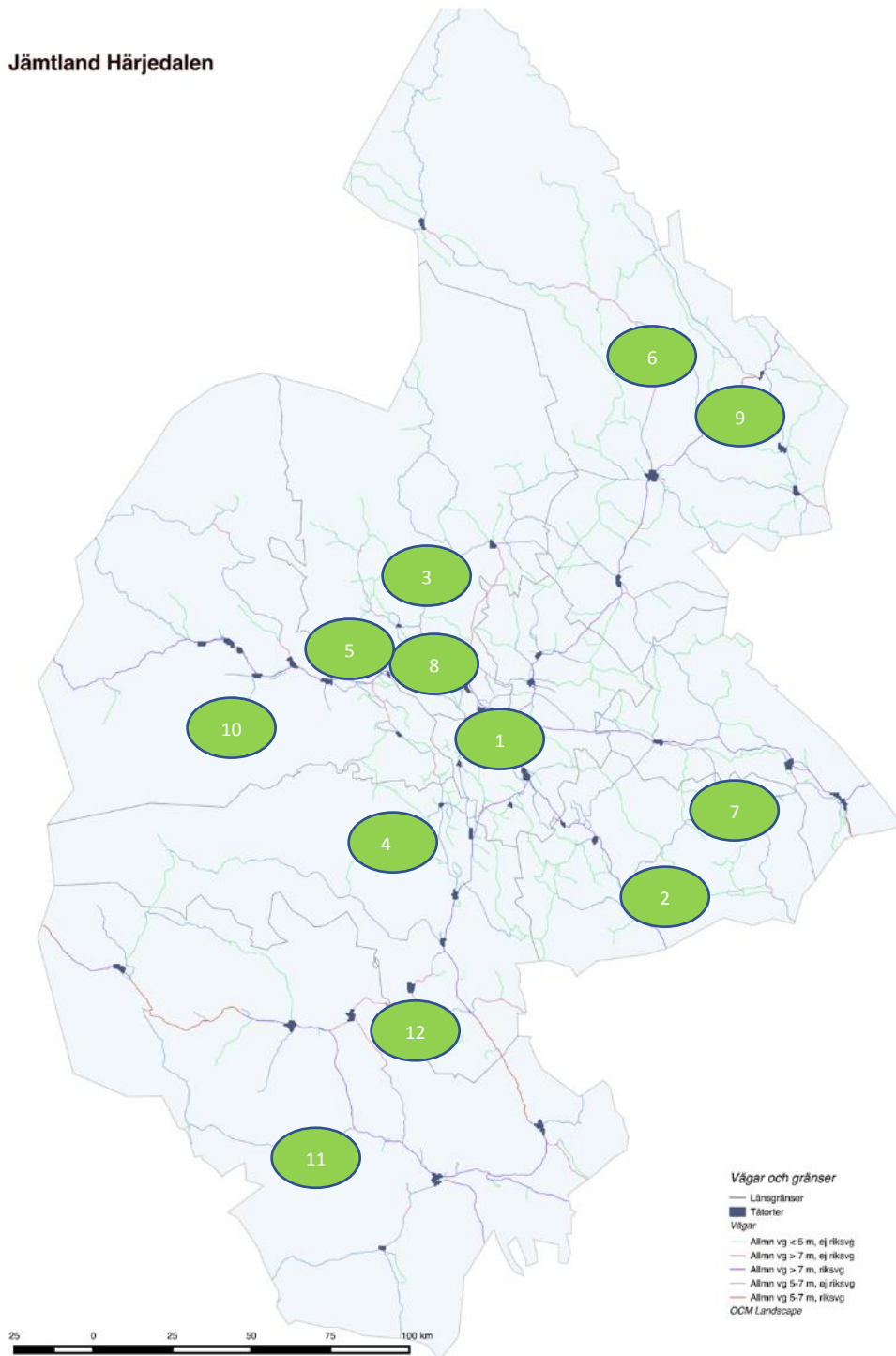
Sammanställning

I dagsläget har Bussgods 65 kunder inom länet som skickar livsmedel, även kylvaror. Det är såväl livsmedelsbutiker i länets gleasa delar som livsmedelsproducenter. Livsmedelsbutiker får dessutom kvällstidningar, sprit och apoteksvaror med Bussgods. Bussgods kompletterar Region Jämtland Härjedalens egen distribution av exempelvis sjukvårdsartiklar, hjälpmedel, prover, post till och från Gäddede och Funäsdalen. Prover måste klaras inom utsatt tid och i rätt temperatur. Annat gods som är beroende av snabbhet och förutsägbara leveranser är reservdelar till privatpersoner, bilverkstäder, skogsmaskinföretag, åkare och andra entreprenörer.

En nedläggning ger utmaningar för en del företag och då främst utanför stråken E14/E45, samt även för företag med särskilda produkter såsom livsmedel och labb-prover.

Kartlagda utmaningar

12 exempel på företagare i regionen som upplever att de får utmaningar om Bussgods läggs ner.



1. HjortensLab, Fagerbacken, Östersund

En verksamhet med 6st anställda som utför:

- ✓ Mikrobiologiska och kemiska analyser på vatten.
- ✓ Mikrobiologiska analyser på livsmedel.
- ✓ Energi- och näringsanalyser på foder.
- ✓ Analyser av infiltrationsmaterial.

Oavsett vart i Sverige deras prover tas, så ska de enligt rekommendationer ha dem inne på laboratoriet inom 12 timmar. De har hört sig för med andra transportbolag, men deras alternativa transporter är taxi eller budbil, ev flyg. Deras konkurrenter finns i huvudsak i Uppsala och till viss del i Umeå, de alternativa transporterna hade blivit allt för kostsamma för att kunna vara konkurrenskraftiga.

2 och 3. Åsbergets Gårdsmejeri och Skärvången

Idag så har de 6-8 årsanställda (fler vid högsäsonger) och de levererar ostar till hela Sverige, de har en ökande efterfrågan och en förutsättning till att utvecklas än mer. I och med en Bussgodsnedläggning så måste de minska produktion istället för att öka, antalet årsanställda minskas. Marknaden blir mer lokal istället för nationell som den är nu. Bondgårdar som mjölken tas ifrån blir sekundärt drabbade i och med minskad efterfrågan på mjölk.

4 och 5. Börtnans Fjällfisk samt Svensk Fjällröding

Dessa båda är verksamheter som är beroende av att transportererna är snabba, kyllda samt att de kan portionera ut sina leveranser över veckans dagar.

6. Norråkers lanthandel

Norråkers lanthandel använder själv inte Bussgods, men tror sig bli drabbade ändå utifrån att flera lokala mathantverkare använder Bussgods. Det är till exempel olika små brödleverantörer, lokalt odlade grönsaker och andra småproducenter. Det skulle vara en förlust både för leverantören, samt för butiken och även för kunden.

7. Skogsindustri med 40 anställda och 150 miljoner i omsättning

Deras försörjning av reservdelar sker i stor del med Bussgods försorg. De har kontinuerliga leveranser till Kälarna med vitala reservdelar för sin verksamhet.

8. Pelle och Lisa

Bussgods är i dagsläget det transportsätt som används till butiker som ligger i ytterområden. En nedläggning skulle påverka företaget negativt samt drabba ett flertal kunder. Bussgods är ett bra alternativ när butiker ringer och är utan ägg, detta då Bussgods kan göra direkttransport till butiker.

9. Plasthuset Hoting

Plasthuset Hoting skickar mycket gods norrut, dit Bussgods fungerar bra. De flesta, om inte alla speditörer, utgår från att man ska skicka gods söderut och till större städer eller knutpunkter. Skulle bussgods försvinna så stiger Plasthusets kostnader betydligt, och snabbheten i leveranserna minskar.

10. Butken i Ottsjö

En månad kan det skifta mellan 15 och 35 leveranser, beroende på säsong.

Får varor från dessa leverantörer med bussgods: Åsbergets ost, Skärvången ost, Oviken ost, Jillie renkött, Bruksvallarna renkött, Börtnan fisk, Stödebröd o Norrbröd, Årebageri bröd, Systembolaget, Maggot o Mask från Lit, JO sport o fritid, TJ säljköp sport o fritid, JL Konsult sport o fritid, Tretorn stövlar, Sulman stövlar och även andra små leverantörer brukar använda sig av bussgods.

Hemsändning med bussen till Vålådalen. Ibland beställer gästerna mat till Vålådalen för de har inte själva bil att hämta varorna med. Alternativen till Bussgods är att få det via Schenker en gång i veckan på måndagar eller med DHL på onsdagar. Åre budbil har inga fasta dagar men samarbetar med bussgods just nu. Schenker använder Bussgods ibland. Dessutom kommer en hel del gods till boende o turister i byn.

11. Butik i Lofsdalen

Använder själva Bussgods väldigt lite men däremot så gör många av deras leverantörer det i stor utsträckning. De får mycket varuleveranser skickade till sig med bussgods. Uppfattningen är att omfattningen är tämligen stor och det handlar om leveranser fem dagar i veckan. Leverantörer som idag skickar varor med Bussgods på regelbunden basis till butiken är:

Arla, Polfärskt, Systembolaget, GB glace, kvällstidningarna och DN, Bruksvallarnas rökeri, Dehlins chark, Loosbagarn med flera.

12. Eco Pet AB, Vemhån

Företaget Eco Pet AB som säljer och skickar hundmatsleveranser över hela Sverige, skickade ca 60 sändningar under 2016. En nedläggning av Bussgods skulle påverka företaget mycket negativt eftersom den servicen som de har inte går att få från några andra speditörer.

Alternativa lösningar via Område näringslivs uppdrag

Det finns en aktivitet i **regionala serviceprogrammets handlingsplan** som handlar om logistiklösningar, denna aktivitet har funnits med sedan 2014. Behovet hos företagen har undersökts i omgångar och senast i årsskiftet 2015/2016 var denna fråga uppe på arbetsgruppens möte. Det har dock visat sig vara en mindre prioriterad aktivitet, då transporterna har visat sig fungera bra. Detta har varit utgångspunkten i prioriteringarna tills detta beslut om nedläggning av Bussgods blev offentligt den 5 september 2017 och reflektioner från näringslivet började samlas in. Det finns i dagsläget projektmedel tillgängliga via Tillväxtverket för att undersöka möjligheten till nya slags **lokala samordningslösningar**, där en förstudie kring ny slags samordnad transportlösning hade kunnat var aktuell. I samråd med Tillväxtverket är den regionala samordnarens bedömning att tidsaspekten mellan eventuellt beslut i regionfullmäktige om nedläggning, samt verkställandet gör det svårt att hinna komma fram till en ny variant av transportlösning. Då nedläggningen enligt tidigare underlag träder i kraft senast i februari 2018, och denna process kräver mobilisering till en projektansökan, genomförande av förstudie för att hitta en eventuell alternativ lösning och därifrån sedan gå över till en eventuell genomförandefas. Dock har kommunerna i arbetsgruppen Service Z den 16 oktober 2017 ställt sig positiva till att börja titta på en projektansökan, utlysningen stängs den 30 november 2017 och en eventuell ansökan måste senast då finnas inne hos Tillväxtverket.

Tillväxtverket har även gått ut med en utlysning till tillverkande företag med 1-49 anställda gällande **effektiva- och hållbara transporter**. Detta är en pilotsatsning som kan ansökas till och med 30 oktober 2017, detta kommer att nyttjas av några företagare i Jämtland Härjedalen. Här står företagaren för 25% av kostnaden, dock för kostnaderna ej överstiga 100 000kr.

En annan aspekt som bör framkomma är det **särskilda driftstödet till butiker** i yttersta glesbygd som finns under förordning 2000:284¹ Detta stöd kan användas till olika slags driftskostnader. För att vara direkt berättigad till stöd, så ska dessa butiker ha minst 1000 varor i sortimentet varav en del ska vara mejeri, ägg, färskt bröd, färsk frukt, färska grönsaker. Det i stor del just dessa livsmedelsvaror som levereras av Bussgods till butikerna i yttersta glesbygd.

Region Jämtland Härjedalen

Anders Byström
Förvaltningschef

¹ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2000284-om-stod-till-kommersiell_sfs-2000-284 - Svensk författningssamling 2000:284

Ruth Eriksson
Regional Utveckling
Infrastruktur och kommunikationer
Tfn: 063-146561
E-post: ruth.eriksson@regionjh.se

Datum: 2017-08-18
Dnr: RUN/451/2017

BUSSGODS I JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Inledning

Bussgods ingår som en avdelning inom Länstrafiken i Jämtlands län AB. Uppgiften är att på persontrafikens villkor befordra gods inom länet och över landet. Bussgods ska agera på marknads villkor och inte vara samhällsunderstödd.

Bussgods styrka är att godset levereras på tidtabell, d v s förutsägbart. Bussgods svaghet är att konceptet är svårt att förnya. Godset levereras till ett ombud där kunden får hämta/lämna sitt gods. En högre servicenivå t ex dörr-till dörr service kan bussgods inte erbjuda. Bussgods är till viss del en intressekonflikt med persontrafikens anspråk på snabba turer, utan onödiga stopp, samt att godsutrymmet tar plats som kan användas för fler resenärer.

Godsmarknaden har ökat de senaste åren, trots det minskar antalet frakter för bussgods. Det kan bli förklarad av ökad konkurrens från andra speditörer, färre försändelser i länets gleasa delar, minskade godsflöden i de större stråken p g a avveckling av bussgods i länen söder om Jämtland.

Terminaler finns i Sveg, Strömsund, Funäsdalen, Hammarstrand och Järpen samt ca 50 ombud runt om i länet.

Sedan 2013 har verksamheter redovisat ett underskott.

2013 – 1 mkr,

2014 – 2,4 mkr,

2015 – 2,1 mkr,

2016 – 2,7 mkr.

2017 – prognos -4,4 mkr (prognos från juli 2017).

Kollektiv persontrafik är en obligatorisk uppgift för kollektivtrafikmyndigheten. Inom ramen för en tillåten verksamhet (persontrafik) kan annan verksamhet (bussgods) som har en naturlig anknytning till ”grundverksamheten” få bedrivas. Bussgods i kombination med persontrafik är därför kompetenslig. Verksamheten ska bedrivas utan vinstsyfte enligt kommunallagen. En annan princip är självkostnadsprincipen. Verksamheten får inte subventioneras med skatter d v s

priset skall sättas så att samtliga kostnader över tid täcks av priset. En annan tillåtlighetsregel är om det saknas grundläggande service för godstransport på en ort eller inom ett område inom länet så kan kommun eller landsting tillhandahålla sådan service.

Bakgrund

Regionförbundet utredde 2014 förutsättningarna för fortsatt bussgodsvksamhet.

”Konsekvensanalyser för Bussgods i Jämtlands län, WSP-rapport, 10191726, 2014-03-28.

Utredningen redovisar tre alternativ.

- Fortsatt drift av Bussgods
- Verksamheten upplåts till annan aktör
- Verksamheten överläts till annan aktör

Regionstyrelsen beslöt 2014-04-28 § 57

- hemställa att Jämtlands läns landsting beslutar att tillsammans med Länstrafiken i Jämtlands län AB utreda möjligheterna att från och med 2015 samordna landstingets godstransporter med Länstrafikens bussgods.
- Utredningen ska också se på möjligheter till samordning med andra aktörer.
- Bussgods ska behållas under 2014.

Jämtlands läns landstings utredning - Samordning godstransporter 2014-08-29 - behandlades i Landstingsstyrelsen 2014-09-25 (LS/1237/2014 § 190). Landstingsstyrelsen beslöt att

- samordning av enbart godstransporterna inte ger några större effektiviseringar,
- samordning av landstingets hela transportorganisation med bussgodsvksamheten ger möjligheter till vissa effektiviseringar, men effekten är troligen inte så stor att den ensam räcker till för att uppnå ekonomisk balans i verksamheten. Effekten motiverar inte heller ytterligare utredningar med hänsyn till att bussgodsvksamheten under tiden fortsätter gå med underskott.

2016 redovisade Länstrafiken att en större affär för godstransporter var möjlig med start 2017. Affären kom aldrig att förverkligas.

Uppdrag gavs hösten 2016 från presidierna (ordförande och vice ordförande) i regionala kollektivtrafikmyndigheter och Länstrafikbolag i Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland samt Region Jämtland Härjedalen. att presentera en möjlig framtida gemensam organisation för Bussgods. Förslaget innebär att bilda ett gemensamt Bussgods i Norr AB (eller ett liknande namn som godkänns av Bolagsverket).

Beslut i RUN 2016-12-13, § 184 att ställa sig positiv till utredningen och att Region Jämtland Härjedalen förvärvar 25 % av aktierna direkt eller genom sitt bolag Länstrafiken i Jämtlands län AB.

2017-02-07 fattade RUN § 25 ett kompletterande beslut om att Länstrafiken i Jämtlands län AB ska äga aktierna och att Region Jämtland Härjedalen ska utse ledamöter till bolagets styrelse, besluta om bolagsordning, aktieägaravtal och andra principiella frågor.

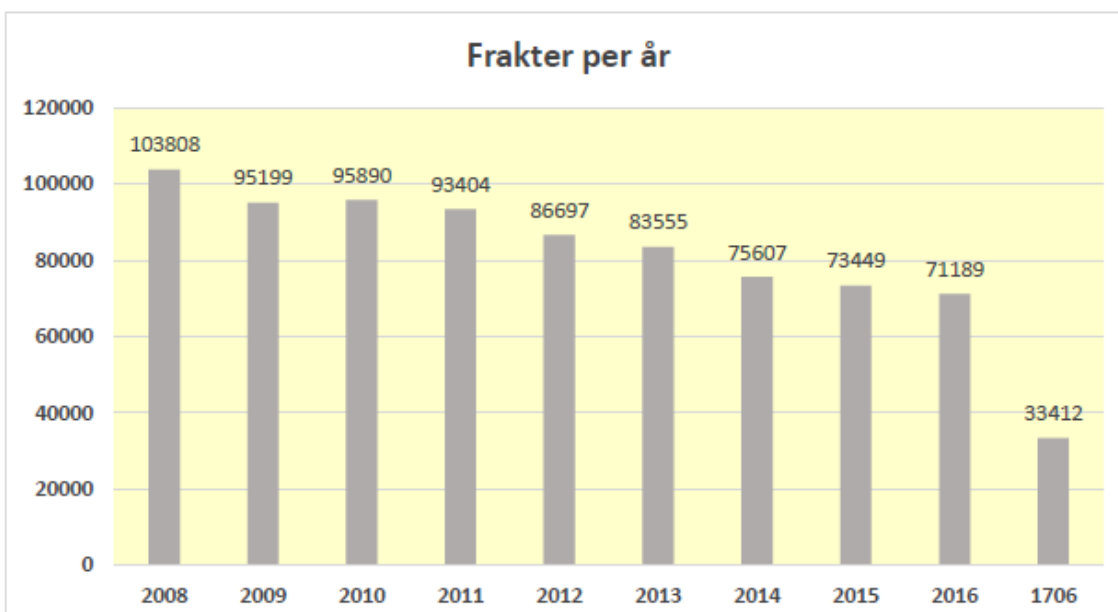
Regionala utvecklingsnämnden beslutade den 2017-05-09, § 86, att föreslå regionfullmäktige att Region Jämtland Härjedalen ska tillåta att Länstrafiken ingår i ett Norrlandsgemensamt bussgodsbolag. Bakgrunden är att styrelsen i Länstrafiken i Jämtland AB i ett per capsalum sammanträde i april 2017 beslutat att tillsammans med de övriga norrlandslänen bilda ett gemensamt bussbolag. För att få lov att bilda ett bolag behöver Länstrafiken enligt kommunallagen ett godkännande av Regionfullmäktige. RUN beslutade

1. Godkänna att Länstrafiken i Jämtlands län AB köper 25 % av aktierna i Bussgods Västerbotten AB till ett värde av 102 250 Skr
2. Godkänna att Bussgods Västerbotten AB (nuvarande namn på det blivande Bussgods Norr AB) köper Bussgods Norrbotten AB och Bussgods Västernorrland AB
3. Länstrafiken i Jämtlands län AB tillskjuter 1 000 000 kr i aktieägartillskott
4. Länstrafiken i Jämtlands län AB går i borgen för en checkkredit om 2 500 000 kr.
5. Godkänna styrdokumenterna bolagsordning, ägardirektiv och aktieägaravtal för det blivande bolaget.

Beslutet återtogs av RUN 2017-06-13 § 105 med motiveringen underlaget för detta beslut behöver fördjupas och nämnden bör därför ta tillbaks sitt beslut.

Utveckling

Den negativa utveckling som bussgods haft de senaste åren fortsätter och prognosen för 2017 är ett underskott om 4,4 mkr. 2012 hanterades 86 700 frakter och 2016 hanterades 71 200 frakter. En minskning med ca 18 % under 5 år. Under januari – juni 2017 var antalet frakter 33 533 en minskning med 8 % jämfört med 2016, trots intensifierade försäljningskampanjer Första halvåret 2015 var det 36 017 frakter och 2016 var det 36 467 frakter.



Förändringar i godsflödet 2014 – 2016

Sedan 2013 har antalet godsombud minskat från 61 till 53 stycken. Det är bl a i Nälden, Bruksvallarna, Jormvattnet, Kyrktåsjö, Laxsjö, Lillhärdal, Rötvikén och Tännäs som inte längre har godsombud.

Godsmängderna ökar i vissa områden och minskar i andra, vilket visar att alternativa lösningar kan etableras. För Region Jämtland Härjedalen finns ett par fasta uppdrag, blodprover från Gäddede och allt gods till/från Funäsdalen.

Större firmor upphandlar sina frakter. Det är en stor påverkan när bussgods tappar/vinner en sådan kund. Bussgods har svårt att konkurrera och kunna lämna anbud beroende på de begränsningar som bussgodskonceptet innebär.

Sverigefrakt

Bussgods finns endast kvar i landets nordligaste del Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten. Sverigefrakt är den frakttjänst som gör tjänsten rikstäckande. I Dalarna och Gävleborg finns tjänsten Bussgods kvar, men den är exkluderad från kollektivtrafikorganisationen.

Utveckling i grannlän

Det nya bolaget Bussgods i Norr AB ska bestå av bussgodsorganisationerna i Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län. De senaste åren har bussgodsverksamheten minskat även i de länen. För första halvåret 2017 redovisar Norrbotten en prognos med ett 0-resultat. För att klara det har 8,25 tjänster sagts upp, antalet frakter minskar. I Västerbotten är resultatet positivt och något över budget. Antalet frakter ökar, tack vare en bra försäljningsverksamhet. Bussgods i Västernorrland har ett negativt resultat för första halvåret 2017, antalet frakter sjunker. Fler frakter har förts över från bussar till egna fordon, lastbilar.

I Norrbotten och Västerbotten är alla beslut klara för att bilda det gemensamma bolaget. I Västernorrland ska alla kommunfullmäktige och regionfullmäktige besluta i frågan. Sundsvalls och Kramfors kommuner har nästa fullmäktige 25 september och regionen 20 september.

Bussgods Norr AB

Möjligheter

Idén med ett gemensamt bolag är att det finns mycket som förenar och att konceptet går att utveckla både vad avser kvalitet och ekonomi genom att samarbeta. I den utredning som ligger till grund för arbetet med en gemensam bussgodsorganisation (2016-09-28) redovisas förutsättningarna

- möjligheter till kostnadsbesparingar - genom att ha färre anställda
- förutsättningar till ökade intäkter - genom ökade fraktvolym

- en ekonomisk fördelningsmodell – genom att en del av fraktintäkten går till transportören (resp Länstrafikbolag/RKM). Länstrafikbolaget måste å sin sida stå för den merkostnad som godsbefordran medför. Det är t ex godsrum, extra körning till godsombud, minskad kapacitet för personbefordran.

Risker

Ersättningen till Länstrafiken utgår per frakt och inte, som idag, i form av en fast ersättning. Om frakterna blir färre kommer Länstrafiken att få en lägre ersättning. Den merkostnad som godsbefordran medför är främst fasta kostnader. Vid oförändrat eller minskat antal frakter i Jämtlands län kommer frakterna inte att kompensera för den merkostnad som Länstrafiken har för godshanteringen.

I bolaget ska alla parter dela solidariskt på vinster/förluster. Jämtland ska äga 25 %, vilket innebär att ansvaret vid förlust/avveckling är 25 %, trots att verksamheten i länet motsvarar ca 12 %. Fortsätter den negativa trenden som är rådande i flera av länen just nu, måste bolaget avvecklas på sikt.

Om avveckling av bussgods

Effekter i länet

Bussgods har de senaste åren tappat marknadsandelar och har en liten andel av godstransporterna i och till/från länet. WSP intervjuade ett antal speditörer och företag som nyttjar bussgods, utdrag ur utredningen se bilaga 1. Det är svårt att bedöma om det skulle uppstå bristande godsförsörjning i någon del av länet om Bussgods avvecklas. Privata aktörer kan se möjligheter till ökade transporter, nya logistiklösningar.

Bruttokostnaden vid en avveckling uppskattas till ca 6 mkr. De flesta fraktavtalen har uppsägningstider på 3 månader, vilket innebär att vid en eventuell avveckling så drivs verksamheten vidare 3-4 månader. Den största enskilda posten vid en avveckling är lönekostnaden, flera har lång anställningstid och därmed lång uppsägningstid. Budbilar är leasade och lokaler hyrda, med varierande uppsägningstider.

Fraktkostnader finns främst i avtalet Buss 2010, vilket upphör december 2018. Det ska ersättas av Buss 2018, med en avtalstid på 10 år. I den pågående upphandlingen kan godsförutsättningarna exkluderas. Det öppnar för andra fordon och trafiklösningar och bedöms ge en lägre kostnad i kommande entreprenad.

Länstrafikens beslut

Länstrafikens styrelse beslöt 2016-10-31 att ställa sig positiva till förslaget att bilda Bussgods Norr AB och har, efter att RUN 2016-12-13 fattat samma beslut, arbetat och tagit erforderliga beslut inför bildandet av det gemensamma bolaget med start 2018-01-01.

Några diskussioner om att avbryta arbetet eller vidta andra åtgärder har inte diskuterats i styrelsen. Länstrafiken har vid arbetet med budget 2018 informerat ägarna om att den kalkylerade intäkten 2018 ifrån det nya bolaget kan bli lägre och i sämsta fall helt utebli.

Effekter för Bussgods Norr AB

Det arbete som pågått sedan hösten 2016 för att bilda ett gemensamt bussgodsbolag bygger på att de fyra länen samverkar. Utgår en part förändras förutsättningarna och arbetet måste göras om från grunden.

Upphör Bussgods i Jämtland försämras förutsättningarna för bussgodslöden till/från de angränsande länen. Möjlighet finns att bussgods tas över av annan rikstäckande fraktjänst. Sverigefrakt kan vara ett alternativ.

Sammanfattning

Bussgodsverksamheten inom Länstrafiken i Jämtlands län AB:s fortsätter att tappa fraktvolymer och marknadsandelar. Verksamheten har gått med underskott sedan 2013, underskottet tenderar att öka. Olika förslag till åtgärder har utretts. Förslaget att ingå i ett Bussgods Norr AB tillsammans med Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten är en konkret åtgärd.

Den utveckling som sker inom bussgods Jämtlands län ger ändå anledning till eftertanke. Att gå in i ett större bussgodsbolag med de stora förluster som verksamheten uppvisat de senaste åren och den vikande utveckling som några av de andra länen uppvisar, innebär en risk. Risken är att det nya bussgodsbolaget kommer att få lönsamhetsproblem, om utveckling blir aktuell så är länet till 25 % ägare genom Länstrafiken i Jämtlands län AB. Att nu dra sig ur den planerade sammanslagningen av bussgods i de fyra norrlandslänen innebär att förutsättningarna för de andra länen ändras i grunden.

Om bussgods avvecklas kommer den privata marknaden att ta över allt eller stora delar av verksamheten. Leveranser, frekvens och tider kommer att förändras utifrån den godslösning som uppstår. Om och var försörjningssvårigheter kan komma att uppstå är svårt att förutse.

Beslut om bussgods framtid måste ses i längre perspektiv.

- Fullföljer Region Jämtland Härjedalen intentionen med Bussgods Norr AB ska trafik i det kommande trafikavtalet, Buss 2018 (ett 10-årigt avtal med trafikstart i december 2018) handlas upp så att bussgodstjänsten kan upprätthållas och att det nya bolaget ges förutsättningar och tid för att vända den negativa utvecklingen för bussgodsverksamheten i Jämtland.

- Väljer Region Jämtland Härjedalen att inte fullfölja samarbetet om Bussgods Norr AB bör bussgodsverksamheten avvecklas. En avvecklingskostnad kommer att finnas under ett par år. I den pågående trafikupphandlingen Buss 2018 exkluderas samtliga förutsättningar för bussgods, vilket kommer att sänka avtalskostnaden.

BILAGA 1

Utdrag ur Konsekvensanalyser för Bussgods i Jämtlands län WSP-rapport

Rapportnummer 10191726

2014-03-20 RS/738/2012

Intervjuer

Speditörer

De intervjuade buss- och speditörsföretagen¹ uttrycker sig positivt om Bussgods vad gäller täckningsgrad, lokalkännedom, service och leverans kvalitet. Samtliga speditörsföretag som intervjuats använder ibland själva Bussgods för att nå ut till de yttersta noderna på distributionsnätet. Däremot har ett antal nackdelar och problem för Bussgods framhållits. Bussgods har svårt att priskonkurrera. Det gäller för bulktrafiken med pallar såväl som för småpaket. Därtill finns en kapacitetsbegränsning, oavsett hur Bussgods organiseras, i det begränsade lastutrymmet för linjetrafiken i länet. Bussgods transportvolymerna är mycket små jämfört med konkurrenternas. Skillnaden har ökat markant under senare år, då Bussgods omsättning har minskat men transportvolymerna i stort har ökat. Delvis på grund av den ökade internethandeln så har transporterna ökat totalt sett (ca 10 % per år under en femårsperiod). Vidare har nämnts att de busstyper som Bussgods använder har kortare avskrivningsperioder vilket leder till högre kostnader för Bussgods verksamheten. Bussgodshanteringen sägs också innebära längre uppehållstider för persontrafiken.

Bussgods är inte ensamma om att ha god täckning i Jämtlands län. Privata speditörsfirmor och Posten når också ut långt på landsbygd och glesbygd. Däremot kör man på många håll mer sällan än Bussgods, och kan inte i samma utsträckning erbjuda leverans över dagen. De yttersta noderna är bara en del i ett större system där lands- och glesbygdens transportefterfrågan måste vägas mot de merkostnader som högre leveransfrekvens medför.

En privat speditör ser möjligheter med att överta Bussgods verksamhet. Speditören säger sig ha matchande leveranskapacitet vad gäller kylfunktion och butiksutkörningar, samt nästan lika många ombud. Speditören omsätter idag nästan tjugo gånger så mycket som Bussgods i Jämtland. Idag skickar speditören paket direkt till företag och till ombud för utlämning. Speditören framhåller vidare att man ser ett helhetsansvar och gärna samarbetar med lokala speditörer. Att köpa Bussgods ses däremot som ett alternativ som är svårt att genomföra, medan samordning genom upplåtelse av Bussgods distributions ses som en möjlighet. Man kan då

¹ Se Bilaga 2 för intervjuade företag

bevara Bussgods som varumärke, men konsolidera terminalhanteringen och transportererna. Det skulle innebära en marginell förändring mot dagens geografiska lokalisering.

En annan privat speditör säger sig tvärtom *inte* vara intresserade av Bussgods verksamhet, mer än som samarbetspartner för leveranser till lågtrafikerade orter. I andra län har man utvecklat samarbete med Bussgods. Speditören ser sin egen verksamhet som väsensskild från Bussgods, och kombinationen hög servicegrad och låg beläggning som omöjlig att införliva i sin verksamhet.

Posten menar att man genom sitt stora antal ombud och sin höga täckningsgrad skulle kunna ta över Bussgods. Det finns potentiella synergier med Bussgods som idag inte aktivt eftersträvas. Posten har ett uppdrag att utföra samhällsservice, men också ett vinstkrav som måste beaktas. Med hänsyn till den omfattande och utvecklade logistikmodell som Posten använder, bedömer man det mest troligt att Bussgodshanteringen måste anpassas efter Postens övriga logistik. Det finns samordningsfördelar med att konsolidera hanteringen i Postens terminaler.

Det finns ett antal potentiella problem med konsolidering mellan Bussgods och andra speditörsföretag, som i olika grad aktualiseras vid utvecklat samarbete, upplåtelse eller överlåtelse av Bussgods. Konkurrensregelverket tillåter inte uppdelning av marknaden. Det finns hårda regler för avräkning och fakturering till transportörer och kunder. Därutöver krävs förbättrad integration mellan aktörernas informationssystem. Investeringen i att lösa de tekniska problemen måste vägas mot fördelarna av minskade ledtider vid samordning av terminaler. En speditör menar att intresset för övertagande av Bussgods, eller förbättrat samarbete, skulle vara större om det gällde ett större område än Jämtland. Speditörerna menar genomgående att en försäljning av Bussgods till viss del skulle innebära förändringar vad gäller leveranstider och krav på kundernas anpassning.

Speditörerna har uttryckt ytterligare synpunkter på förhållandet mellan Bussgods och den övriga transportsektorn. En speditör vänder sig mot argumentet att Bussgods genom samordning av gods- och persontrafik håller utbudet av personkollektivtrafik på en högre nivå än vad som annars varit fallet. Speditören menar att fordonsanpassning är nyckeln för att garantera ett tillräckligt antal persontrafiklinjer när efterfrågan sviktar. Fordonsanpassning är omöjligt så länge bussarna måste ha godsutrymme. Vidare har förslag uppkommit på att oftare utnyttja smååkare som har lastutrymme över, samt att diskutera samordning av de volymmässigt betydande transportererna till kommunala serviceinrättningar på landsbygden och glesbygden.

Företag på landsbygden i Jämtland

Flera företag² framhåller Bussgods som absolut nödvändigt för sin verksamhet, och räknar med inkomstbortfall om funktionen försvinner. Vissa av de intervjuade företagen använder endast Bussgods för sina transporter, medan andra även använder andra aktörer. Det kan utifrån

² Se Bilaga 2 för intervjuade företag.

intervjuerna med företagen konstateras att Bussgods idag är ett starkt varumärke. Bussgods förknippas med korta leveranstider, tillförlitlighet, kvalitet, hög täckningsgrad och bra service. Som särskilt värdefullt framstår möjligheten att skicka och mottaga gods varje dag, vilket andra aktörer inte kan matcha. Prisnivån anses av vissa företag vara avgörande för val av transport, andra företag tillskriver prisnivån lägre betydelse. Schenker och Posten erbjuder inte samma leveransfrekvens för paket, och använder ibland Bussgods för att skicka paket sista sträckan mot paketets slutdestination. Bussgods förknippas också med god lokalkännedom. Leveranser med ett av de stora speditörsföretagen är dyrare när de sker till leveranspunkter som inte ligger vid europavägarna. Det finns dessutom exempel på att adressaten fått köra omvägar för att hämta paket, då speditören levererat till den punkt som strikt geografiskt legat närmast adressaten, utan hänsyn till vägnätets utformning.

En företagare som agerar ombud åt flera speditörer framhåller att de stora speditörsföretagen levererar på helger och sent på kvällar, och menar att Bussgods har ett i jämförelse med konkurrenterna krångligt system. Exempelvis anges inte priset på fraktsedeln, vilket medför extraarbete för ombudet.

De intervjuade företagen har inga utvecklade idéer om alternativ till dagens bussgodsverksamhet. På vissa håll har lokala smååkare börjar köra gods, men den verksamheten garanterar inte transportkapacitet över längre tidsperioder. För landsbygdens företag är förutsägbarhet och tillförlitlighet ledord vad gäller transportförsörjning.

§159

Bussgods i Jämtland Härjedalen (RUN/451/2017)

Sammanfattning

Bussgods ingår som en avdelning inom Länstrafiken i Jämtlands län AB. Uppgiften är att på persontrafikens villkor befordra gods inom länet och över landet. Bussgods ska agera på marknadens villkor och inte vara samhällsunderstödd.

Godsmarknaden har ökat de senaste åren, trots det minskar antalet frakter för bussgods. Under januari – juni 2017 var antalet frakter 33 400, 8 % lägre än samma period 2016.

Verksamheten har redovisat underskott de senaste åren, årsprognosen för 2017 är – 4,4 mkr.

Olika förslag till åtgärder har utretts. Förslaget att ingå i ett ”Bussgods Norr AB” tillsammans med Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten är en konkret åtgärd.

Den utveckling som sker inom bussgods Jämtlands län ger ändå anledning till eftertanke. Att gå in i ett större bussgodsbolag med de stora förluster som verksamheten uppvisat de senaste åren och den vikande utveckling som några av de andra länen uppvisar, innebär en risk. Risken är att det nya bussgodsbolaget kommer att få lönsamhetsproblem, om avveckling blir aktuell så är länet till 25 % ägare genom Länstrafiken i Jämtlands län AB.

Av bolagsordning för Länstrafiken i Jämtlands län AB framgår att ” godshantering kan bedrivas, godsservice ska erbjudas på kommersiella villkor...”

Regionala utvecklingsnämnden behandlade ärendet den 5 september, § 129, och beslutade att föreslå regionfullmäktige följande:

1. Länstrafiken i Jämtlands län AB ska inte köpa aktier eller överlåta bussgodsverksamheten till bolaget Bussgods i Norr AB, som är under namnändring.
2. Bolagsordning för Länstrafiken i Jämtlands län AB revideras, i punkt 3 utgår skrivningarna ”Även godshantering med linjetrafik i länet, till grannlänen samt övriga landet kan bedrivas - Bussgods”, och ”Bolaget ska också erbjuda godsservice på kommersiella grunder”.
3. Länstrafiken i Jämtlands län AB ges i uppdrag att avveckla avdelningen bussgods inom bolaget.

Regionstyrelsen behandlade ärendet den 4 oktober, § 241, och beslutade att tillstyrka regionala utvecklingsnämndens förslag till regionfullmäktige.

Utöver sitt förslag till fullmäktige så beslutade regionala utvecklingsnämnden vid sitt sammanträde i september att ge förvaltningschefen i uppdrag att omgående se över eventuella problem med godsförsörjning som kan uppstå för företag i länet och komma med eventuella förslag på alternativa lösningar. I synnerhet bör möjligheten för livsmedelstransporter ses

över. Uppdraget återrapporterades till regionala utvecklingsnämnden den 10 oktober, och den skriftliga rapporten, *Bussgods JH konsekvensbeskrivning*, skickades även ut till regionfullmäktiges ledamöter inför fullmäktiges sammanträde.

Vid regionfullmäktiges sammanträde den 25 oktober, § 126, beslutades att återremittera ärendet med följande motivering:

”Ärendet ska kompletteras och ge svar på följande:

- Vilka busslinjer påverkas så mycket av en nedläggning av Bussgods att de riskerar att dras in?
- En ekonomisk analys av konsekvenser för Länstrafikens ekonomi när intäkter från Bussgods försvinner.
- Hur ska regionens egna transporter, till de delar man idag nyttjar Bussgods, lösas när Bussgods läggs ner. Vad blir kostnaden för detta?
- Utveckla och gör en grundligare analys av konsekvenser för företag som nyttjar Bussgods. Hur ska regionens ansvar för tillgången på livsmedel i hela regionen lösas?
- Om en alternativ lösning kommer till stånd, vad blir kostnaderna för denna lösning?
- Undersöka möjligheterna att utforma busslinjer och fordonsmateriel på alternativa sätt för att lösa transportbehovet.”

Ovanstående frågeställningar har besvarats i underlaget *Bussgods i Jämtland Härjedalen, återremiss*.

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige

1. Länstrafiken i Jämtlands län AB ska inte köpa aktier eller överlåta bussgodsverksamheten till bolaget Bussgods i Norr AB, som är under namnändring.
2. Bolagsordning för Länstrafiken i Jämtlands län AB revideras, i punkt 3 utgår skrivningarna ”Även godshantering med linjetrafik i länet, till grannlänen samt övriga landet kan bedrivas - Bussgods”, och ”Bolaget ska också erbjuda godsservice på kommersiella grunder”.
3. Länstrafiken i Jämtlands län AB ges i uppdrag att utveckla avdelningen bussgods inom bolaget.

Yrkanden

Jörgen Larsson (C): Ändringsyrkande: Ett beslut om nedläggning av Bussgods påverkar många företag och människor i länet. Många är i dagsläget helt beroende av Bussgods som leverans av deras varor inom samt ut och in ur länet. I de glesare delarna av länet påverkas så väl medborgare och besöksnäringen om det inte finns ett fungerande transportnät. Under ärendets gång har flera företagare och medborgare vittnat om vikten av Bussgods, detta måste

vi ta på allvar! Dessutom kan det inte styrkas om en besparing verkligen görs vid nedläggning. Vår uppfattning är att det skulle vara oansvarigt och farligt för Region Jämtland Härjedalen att fatta beslut med nedläggning av Bussgods så länge det inte finns några konkreta och trovärdiga alternativa lösningar.

Länstrafiken har, under en längre tid, tillsammans med Regionen och övriga län i Norrland diskuterat och planerat ett gemensamt bussgodsbolag "Bussgods Norr AB". Detta i syfte att skapa och säkerställa ett hållbart transportsystem i Norrlands inland. Region Jämtland Härjedalen har fram till i början av sommaren varit positiva till det nya bussgodsbolaget, vi ser att detta arbete bör fortsätta och stärka vår del av landet.

Centerpartiet yrkar:

1. Att Länstrafiken får i uppdrag att fortsatt driva och utveckla Bussgods, fram till eventuellt alternativa driftsformer är utredda.
2. Att Region Jämtland Härjedalen fortsätter förhandlingen med syfte att ingå i Bussgods Norr.

Anton Nordqvist (MP): Bifall till Jörgen Larssons ändringsyrkande.

Marie Svensson (V): Bifall till Jörgen Larssons ändringsyrkande.

Stefan Nilsson(KD): Bifall till Jörgen Larssons ändringsyrkande.

Mats El Kott(L): Bifall till Jörgen Larssons ändringsyrkande.

Propositionsordning

Ordförande ställer förvaltningschefens förslag mot Jörgen Larssons ändringsyrkande, och finner förvaltningschefens förslag antaget.

Votering

Votering begärs och följande propositionsordning fastställs:

Den som bifaller förvaltningschefens förslag röstar "Ja". Den som bifaller Jörgen Larssons ändringsyrkande röstar "Nej".

Med sju ja-röster och fem nej-röster finner ordförande att förvaltningschefens förslag antas.

Beslut

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige

1. Länstrafiken i Jämtlands län AB ska inte köpa aktier eller överlåta bussgodsverksamheten till bolaget Bussgods i Norr AB, som är under namnändring.
2. Bolagsordning för Länstrafiken i Jämtlands län AB revideras, i punkt 3 utgår skrivningarna "Även godshantering med linjetrafik i länet, till grannlänerna samt övriga landet kan bedrivas - Bussgods", och "Bolaget ska också erbjuda godsservice på kommersiella grunder".

3. Länstrafiken i Jämtlands län AB ges i uppdrag att avveckla avdelningen bussgods inom bolaget.

Reservationer

Jörgen Larsson (C), Marie Svensson (V), Anton Nordqvist (MP), Mats El Kott (L) och Stefan Nilsson (KD) reserverar sig mot beslutet till förmån för Jörgen Larssons ändringsyrkande.

Expedieras till

Regionala utvecklingsnämnden

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Bussgods i Jämtland Härjedalen
- Bussgods i Jämtland Härjedalen, återremiss
- §126 Regionfullmäktige Bussgods i Jämtland Härjedalen
- Bussgods JH konsekvensbeskrivning
- §129 Regionala utvecklingsnämnden Bussgods i Jämtland Härjedalen
- PM Bussgods Jämtland Härjedalen

Voteringslista: §159

Ärende: Bussgods i Jämtland Härjedalen, RUN/451/2017

Voteringslist(or)

Omröstning mellan förvaltningschefens förslag eller Jörgen Larssons ändringsyrkande.

Ledamot	Ja	Nej	Avstår
Robert Uitto(S), Ordförande	X		
Thomas Hägg(S), Ledamot	X		
Maria Nerpin(S), Ledamot	X		
Susanné Wallner(M), Vice ordförande	X		
Catarina Espmark(M), Ledamot	X		
Jörgen Larsson(C), Ledamot		X	
Marie Svensson(V), Ledamot		X	
Ella Wallberg(S), Ersättare	X		
Thomas Gutke(M), Ersättare	X		
Mats El Kott(L), Ersättare		X	
Anton Nordqvist(MP), Ersättare		X	
Stefan Nilsson(KD), Ersättare		X	
Resultat	7	5	0

§126

Bussgods i Jämtland Härjedalen (RS/1937/2017)

Sammanfattning

Bussgods ingår som en avdelning inom Länstrafiken i Jämtlands län AB. Uppgiften är att på persontrafikens villkor befordra gods inom länet och över landet. Bussgods ska agera på marknadens villkor och inte vara samhällsunderstödd.

Godsmarknaden har ökat de senaste åren, trots det minskar antalet frakter för bussgods. Under januari – juni 2017 var antalet frakter 33 400, 8 % lägre än samma period 2016.

Verksamheten har redovisat underskott de senaste åren, årsprognosen för 2017 är – 4,4 mkr.

Olika förslag till åtgärder har utretts. Förslaget att ingå i ett ”Bussgods Norr AB” tillsammans med Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten är en konkret åtgärd.

Den utveckling som sker inom bussgods Jämtlands län ger ändå anledning till eftertanke. Att gå in i ett större bussgodsbolag med de stora förluster som verksamheten uppvisat de senaste åren och den vikande utveckling som några av de andra länen uppvisar, innebär en risk. Risken är att det nya bussgodsbolaget kommer att få lönsamhetsproblem, om avveckling blir aktuell så är länet till 25 % ägare genom Länstrafiken i Jämtlands län AB.

Om bussgods läggs ner kommer den privata marknaden att ta över allt eller stora delar av verksamheten. Var försörjningssvårigheter kan komma att uppstå är svårt att förutse.

Av bolagsordning för Länstrafiken i Jämtlands län AB framgår att ” godshantering kan bedrivas, godsservice ska erbjudas på kommersiella villkor...”

Regionstyrelsen tillstyrker regionala utvecklingsnämndens förslag.

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige

1. Länstrafiken i Jämtlands län AB ska inte köpa aktier eller överlåta bussgodsverksamheten till bolaget Bussgods i Norr AB, som är under namnändring.
2. Bolagsordning för Länstrafiken i Jämtlands län AB revideras, i punkt 3 utgår skrivningarna ”Även godshantering med linjetrafik i länet, till grannlänen samt övriga landet kan bedrivas - Bussgods”, och ”Bolaget ska också erbjuda godsservice på kommersiella grunder”.
3. Länstrafiken i Jämtlands län AB ges i uppdrag att avveckla avdelningen bussgods inom bolaget.

Yrkanden

Susanné Wallner (M) yrkar bifall till regionala utvecklingsnämndens förslag.

Eva Hellstrand (C) yrkar i första hand återremiss med följande motivering:

"Ärendet ska kompletteras och ge svar på följande:

- Vilka busslinjer påverkas så mycket av en nedläggning av Bussgods att de riskerar att dras in?
- En ekonomisk analys av konsekvenser för Länstrafikens ekonomi när intäkter från Bussgods försvinner.
- Hur ska regionens egna transporter, till de delar man idag nyttjar Bussgods, lösas när Bussgods läggs ner. Vad blir kostnaden för detta?
- Utveckla och gör en grundligare analys av konsekvenser för företag som nyttjar Bussgods. Hur ska regionens ansvar för tillgången på livsmedel i hela regionen lösas?
- Om en alternativ lösning kommer till stånd, vad blir kostnaderna för denna lösning?

Eva Hellstrand (C) yrkar i andra hand (om återremissyrkandet faller) följande:

"Centerpartiet föreslår att

- inget avvecklingsbeslut fattas
- konsekvenser och förutsättningar för heltäckande och fungerade godshantering/transportsystem i Region Jämtland Härjedalen analyseras
- konsekvenser för näringslivets behov av godshantering och transporter i hela Region Jämtland Härjedalen, framförallt i de glesare delarna analyseras
- en genomgripande och saklig analys av hur stor besparing en avveckling skulle ge samt en tidslinje när eventuella besparingar skulle få genomslag, analysen ska också innefatta relevansen gällande fördelningsnycklar och schabloner.
- förhandlingar med övriga norrlandslän om ägarandelen i Bussgods Norra AB inleds
- stödmöjligheter för transport av livsmedel i glesbygds undersöks
- utreda om och hur mycket av Region Jämtland Härjedalens interna godshantering och transporter som skulle kunna läggas ut på entreprenad. En åtgärd som skulle kunna understödja och säkerställa ett heltäckande transportsystem i Region Jämtland Härjedalen"

Lennart Ledin (L) yrkar bifall till Eva Hellstrands återremissyrkande med följande tillägg i motiveringen:

"- Undersöka möjligheterna att utforma busslinjer och fordonsmateriel på alternativa sätt för att lösa transportbehovet."

Anna Hildebrand (MP), Lars-Erik Olofsson (KD), Marie Svensson (V), Mikael Säbom (SD) och Jörgen Blom (V) yrkar bifall till Eva Hellstrands yrkande om återremiss.

Eva Hellstrand (C) yrkar bifall till Lennart Ledins tilläggsyrkande i motiveringen till återremissen.

Christer Siwertsson (M) yrkar bifall till regionala utvecklingsnämndens förslag och avslag på

Regionfullmäktige

2017-10-25

Eva Hellstrands yrkanden.

Anton Nordqvist (MP), Jörgen Larsson (C), Cristine Persson (C), Bengt Bergqvist (S), Elin Lemon (C), Elise Ryder Wikén (M), Anton Hammar (S) och Elin Hoffner (V) yttrar sig.

Proposition

Ordföranden ställer proposition på om ärendet ska avgöras idag eller återremitteras och finner att ärendet ska avgöras idag.

Omröstning

Omröstning begärs och följande propositionsordning fastställs:

Den som bifaller att ärendet ska avgöras idag röstar "Ja".

Den som bifaller att ärendet återremitteras röstar "Nej"

Omröstningsresultat

Med 33 ja-röster, 21 nej-röster och 1 frånvarande finner ordföranden att ärendet ska återremitteras.

Beslut

Ärendet återremitteras med följande motivering:

Ärendet ska kompletteras och ge svar på följande:

- Vilka busslinjer påverkas så mycket av en nedläggning av Bussgods att de riskerar att dras in?
- En ekonomisk analys av konsekvenser för Länstrafikens ekonomi när intäkter från Bussgods försvinner.
- Hur ska regionens egna transporter, till de delar man idag nyttjar Bussgods, lösas när Bussgods läggs ner. Vad blir kostnaden för detta?
- Utveckla och gör en grundligare analys av konsekvenser för företag som nyttjar Bussgods. Hur ska regionens ansvar för tillgången på livsmedel i hela regionen lösas?
- Om en alternativ lösning kommer till stånd, vad blir kostnaderna för denna lösning?
- Undersöka möjligheterna att utforma busslinjer och fordonsmateriel på alternativa sätt för att lösa transportbehovet.

Jäv

Thomas Andersson (C) förklarar sig jävigt och deltar inte i handläggningen av ärendet.

Expedieras till

Regionala utvecklingsnämnden

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten.

Beslutsunderlag

- §129 Regionala utvecklingsnämnden Bussgods i Jämtland Härjedalen
- PM Bussgods Jämtland Härjedalen
- §241 Regionstyrelsen Bussgods i Jämtland Härjedalen

Voteringslista: §126

Ärende: Bussgodis i Jämtland Härjedalen, RS/1937/2017

Voteringslist(or)

Omröstning om ärendet ska avgöras idag eller återermitteras

Ledamot	Ja	Nej	Avstår
Margareta Winberg(S), Ordförande	X		
Ella Wallberg(S), Ledamot	X		
Anders Edvinsson(S), Ledamot	X		
Glenn Löfblad(S), Ledamot	X		
Anton Hammar(S), Ledamot	X		
Bengt Bergqvist(S), Ledamot	X		
Cathrine Blomqvist(S), Ledamot	X		
Anders Frimert(S), Ledamot	X		
Jörgen Persson(S), Ledamot	X		
Lena Bäckelin(S), Ledamot	X		
Jonny Springe(S), Ledamot	X		
Niklas Rhodin(S), Ledamot	X		
Ann-Marie Johansson(S), Ledamot	X		
Thomas Hägg(S), Ledamot	X		
Christer Siwertsson(M), Ledamot	X		
Susanné Wallner(M), Ledamot	X		
Jan-Olof Andersson(M), Ledamot	X		
Karin Ekblom(M), Ledamot	X		
Gunnar Hjelm(M), Ledamot	X		
Elise Ryder Wikén(M), Ledamot	X		
Elisabeth Svensson(M), 1:a vice ordförande	X		
Margareta Gladh(M), Ledamot	X		
Lise Hjemgaard-Svensson(M), Ledamot	X		
Cristine Persson(C), Ledamot		X	
Mats Gärd(C), 2:e vice ordförande		X	
Mattias Vernberg(C), Ledamot		X	
Eva Hellstrand(C), Ledamot		X	
Jörgen Larsson(C), Ledamot		X	
Elin Lemon(C), Ledamot		X	
Elin Hoffner(V), Ledamot		X	
Bo Danielsson(V), Ledamot		X	
Karlsson Ronny(SD), Ledamot		X	
Bengt-Åke Arendolf(SD), Ledamot	X		
Anna Hildebrand(MP), Ledamot		X	
Karin Österberg(MP), Ledamot		X	
David Bell(MP), Ledamot		X	
Mats El Kott(L), Ledamot		X	

Lennart Ledin(L), Ledamot		X	
Lars-Erik Olofsson(KD), Ledamot		X	
Alvi Berglund(S), Ersättare	X		
Ruth Karlsson(S), Ersättare	X		
Kjell Karlsson(S), Ersättare	X		
Bendigt Eriksson(S), Ersättare	X		
Elmer Andersson(S), Ersättare	X		
Kristina Holm(S), Ersättare	X		
Alf Larsson(S), Ersättare	X		
Thomas Gutke(M), Ersättare	X		
Christer Kylsberg(M), Ersättare	X		
Bogna Wojtkiewicz Adolfsson(C), Ersättare		X	
Olle Arnsten(C), Ersättare		X	
Marie Svensson(V), Ersättare		X	
Jörgen Blom(V), Ersättare		X	
Mikael Säbom(SD), Ersättare		X	
Margareta Mahmoud Persson(KD), Ersättare		X	
Resultat	33	21	0