

Tid: kl. 08:00-09:00

Plats: Folkets hus

Ordförande

Eva Hellstrand (C)

Ledamöter

Anton Nordqvist (MP)

Eva-Britt Boij (L)

Lars-Erik Olofsson (KD), Vice ordförande

Robert Hamberg (M), 3:e vice ordförande

Elise Ryder Wikén (M)

Mats Gärd (C)

Håkan Nilsson (C)

Ann-Marie Johansson (S), 2:e vice ordförande

Anton Hammar (S)

Jenny Sellsve (S)

Jonas Andersson (S)

Maria Nerpin (S)

Elin Hoffner (V)

Marcus Danielsson (SD)

Ersättare

Karin Thomasson (MP)

Lennart Ledin (L)

Stefan Nilsson (KD)

Jan-Olof Andersson (M)

David Karlsson (M)

Andreas Karlsson (C)

Mari Eriksson (C)

Jörgen Larsson (C)

Bengt Bergqvist (S)

Britt Carlsson (S)

Robert Uitto (S)

Martine Eng (S)

David Adervall (S)

Marie Svensson (V)

Anette Rangdag (SD)

Övriga

1. Val av justerare och tid för justering
2. Fastställande av föredragningslistan

Ärendebeskrivning

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

Förslag till beslut

Preliminär föredragningslista fastställs som slutlig föredragningslista.

3. Investering i en tredje datortomograf, inklusive ombyggnation (RS/669/2019)

Ärendebeskrivning

Enligt Region Jämtland Härjedalens regler för investeringar beslutar regionfullmäktige om en investeringsram medan regionstyrelsen fördelar investeringsbudgeten. Regionfullmäktige har vid sitt sammanträde den 15-16 oktober 2019, § 109, beslutat om Regionplan och budget 2020-2022. I regionplanen har en investeringsram för 2020 fastställts. Investeringsramen uppgår 2020 till 123 miljoner kronor varav 96 miljoner kronor för investeringar kopplade till investeringsrådet, 15 miljoner kronor för hjälpmedel och 12 miljoner kronor för investering i en tredje datortomograf, inklusive ombyggnation. Investeringen för datortomografen ligger därmed utanför det belopp som fördelas av regionstyrelsen och behöver hanteras på särskilt sätt.

En investering av en tredje datortomograf föreslås utifrån att kapaciteten för röntgenavdelningens två befintliga datortomograferna har uppnåtts.

Datortomograferna är inköpta 2011 (GE Healthcare) respektive 2013 (Philips).

Datortomografen från 2011 är ålderstigen och har nått sin tekniska livslängd men då GE fortfarande håller reservdelar så kan maskinen hållas i drift något eller några år tills det inte finns delar längre. Den andra datortomografen når sin tekniska livslängd 2021-11-16. Det är en ren basmaskin och klarar inte alla typer av undersökningar. Då varje undersökning innebär bestrålning är det viktigt med moderna maskiner för att kunna hålla stråldoserna på så låga nivåer som möjligt.

Datortomograferna har central betydelse på röntgenavdelningen. De har betydelse både vid utredning av akuta sjukdomstillstånd (såsom kirurgiska bukåkommor, trauman och vid strokediagnostik) som vid icke-akuta undersökningar där bland annat cancerutredningar och kontroller utgör en stor del. Sedan 2011 har antalet undersökningar för de två maskinerna per år ökat från ca 11 000 till ca 18 000. Vissa dagar görs upp mot 100 undersökningar. Datortomograferna används i princip bara för produktion och planerade undersökningar görs även kvällstid samt lördagar och söndagar med jämna mellanrum för att försöka hålla ledtider. Andel undersökningar som påbörjades inom 8 veckor var i december månad 2018 89% vid Datortomografisektionen. Allt talar för att antalet undersökningar kommer att fortsätta öka.

Med den personalbemanningen som kommer att finnas 2020 är bedömningen att det är möjligt att driva en tredje datortomograf. I första hand är det tänkt att den ska placeras där det idag finns ett så kallat genomlysningslab, som nu ska avvecklas. Rummet har i så fall behov av ombyggnation. Den totala kostnaden för investeringen

bedöms vara 12-15 miljoner kronor. Investeringsrådet har gjort bedömningen att investeringen får uppgå till maximalt 12 miljoner kronor och det är också det utrymmet som finns i regionplanen. Skulle det efter upphandling behövas mer kommer den delen att tas med i ärendet om fördelning av investeringsbudgeten på 96 miljoner kronor som ska behandlas på regionstyrelsens möte i december 2019.

Hälso- och sjukvårdsnämnden behandlade ärendet 2019-11-21 § 122.

Förslag till beslut

Hälso- och sjukvårdsnämnden föreslår regionstyrelsen

Investering om 12 miljoner kronor i en tredje datortomograf, inklusive ombyggnation ska genomföras.

Expedieras till

Chef Diagnostik, teknik och service
Ekonomidirrektör
Ekonomistrateg
Fastighetschef

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse investering datortomograf
- Rapport om investering av datortomograf
- §122 Hälso- och sjukvårdsnämnden Investering i en tredje datortomograf, inklusive ombyggnation

4. Reviderad förbundsordning Norra sjukvårdsregionförbundet (RS/119/2019)

Ärendebeskrivning

Norrlandstingen Regionförbund, NRF, har under 2018/19 diskuterat förbundsordningen. Revideringen har delats upp i två steg, ett första där dokumentet uppdaterats med redaktionella förändringar och ett andra stag att processa ambitionsnivån med förbundet.

Vid mötet 2018-12-05 § 104 beslutade Förbundsdirektionen att för sin del godkänna den föreslagna revideringen av förbundsordningen, förutom vad gäller antalet revisorer och överlämna förslaget för beslut i regionerna. Regionfullmäktige i Jämtland Härjedalen godkände den revideringen av Norrlandstingens Regionförbunds förbundsordning vid sitt möte 2019-04-17 § 38.

Vid Förbundsdirektionen 2019-05-22 § 46 diskuterades inriktning och innehåll i ändamålsparagrafen. Inriktningen för revideringen godkändes och den fortsatta handläggningen av revideringen. Förbundsordningen är avstämd med jurist. Förbundsdirektionen godkände förbundsordningen 2019-10-02 § 74.

Förbundsordningen för Norrlandstingens regionförbund behöver revideras av flera anledningar.

- Dels har uppdraget utvidgats till att även innefatta kunskapsstyrning
- Dels har samarbete inom donationsverksamheten inte varit inskrivet
- samt att en del övriga stycken behöver förtydligas.

En viktig utgångspunkt är målbilden för sjukvårdsregional samverkan som fastställdes av NRFs förbundsledning 2018-05-16 § 37

”För att åstadkomma en god, tillgänglig och jämlik vård för våra medborgare krävs en utveckling av den sjukvårdsregionala samverkan. Våra fyra regioner i norr har gemensamma utmaningar när det gäller såväl geografi som demografi och kompetensförsörjning. Med en gemensam utveckling av hela systemet för hälso-och sjukvård och ett gemensamt säkerställande och stärkande av universitetssjukvården i norra sjukvårdsregionen ökar möjligheterna att skapa värde för våra patienter och medborgare. Ett gemensamt system för kunskapsstyrning, samverkan kring forskning och kompetensförsörjning liksom samverkan kring ledning och styrning är alla viktiga delar i detta.”

Den är nu inarbetad i förbundsordningen.

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige

Norra sjukvårdsregionförbundets förslag till reviderad förbundsordning godkänns.

Expedieras till

Norra sjukvårdsregionförbundets kansli i Umeå

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Reviderad förbundsordning Norra sjukvårdsregionförbundet
- 2019-10-02 § 74 protokollsutdrag förslag till revidering av förbundsordning
- Förbundsordning_FD191002

5. Framtida organisation för Länstrafiken i Jämtlands län AB (RS/224/2019)

Ärendebeskrivning

Vid regionfullmäktiges sammanträde den 13 februari 2019, § 10, fick regionstyrelsen i uppdrag att utreda framtida organisation, finansiering och utveckling av kollektivtrafiken i länet, med utgångspunkt att den verksamhet som idag ligger i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB på sikt flyttas in i förvaltningen.

Uppdragets har delats upp så att utredning av kollektivtrafikens utveckling i länet och tätorten görs separat från utredningen kring organisationen. Konsultföretaget Claesson & Partners har genomfört organisationsutredningen, vilken redovisades för regionstyrelsen den 27 augusti 2019. Då regionstyrelsens förslag till framtida organisation för kollektivtrafiken påverkar regionala utvecklingsnämndens uppdrag, organisation och verksamhetsområden beslutades vid styrelsens sammanträde den 25 september, § 146, att inhämta nämndens synpunkter innan förslaget överlämnas till regionfullmäktige för beslut. Regionala utvecklingsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 oktober, § 165, att inte lämna något yttrande över styrelsens förslag, men uppmanade styrelsen att genomföra dialoger med samtliga partier innan ett förslag till framtida organisation för Länstrafiken överlämnas till regionfullmäktige.

Inför ovanstående dialoger togs ett underlag fram, PM Framtida organisation för

Länstrafiken – alternativ, som ett komplement till den utredning som Claesson & Partner genomfört. Framtaget PM fokuserar i huvudsak på den politiska organisation som ska ersätta dagens bolagsstyrelse. I dagens organisation har bolagsstyrelsen en betydelsefull roll i strategiska utvecklingsfrågor och fungerar likt ett beredande organ mellan bolaget och ägaren. När bolagets verksamhet införlivas i förvaltningen förändras ledningsstrukturerna, vilket innebär att uppgifterna för den nämnd som ska ansvara för verksamheten inte per automatik blir densamma som för den tidigare bolagsstyrelsen.

I Claesson & Partners utredning presenteras två alternativ; att verksamheten organiseras under regionala utvecklingsnämnden eller att verksamheten organiseras under en ny renodlad kollektivtrafiknämnd. När regionstyrelsen behandlade ärendet i september föreslogs ett tredje alternativ; att verksamheten organiseras under regionala utvecklingsnämnden och att ett utskott för kollektivtrafikfrågor inrättas under nämnden. I PM:et finns en sammanställning av de olika alternativen utifrån dess för- och nackdelar och ekonomiska aspekter, samt ett kort resonemang kring vilka övriga frågor som kommer att behöva utredas vidare inför att en verksamhetsövergång ska realiseras.

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige

1. Verksamheten i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB överförs till förvaltning från 1 juli 2020, och organiseras under regionala utvecklingsnämnden.
2. Ett utskott för kollektivtrafikfrågor inrättas under regionala utvecklingsnämnden från den 1 juli 2020, bestående av fem ledamöter och fem ersättare.
3. Bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB behålls som avtalspart och avvecklas vid en senare tidpunkt.
4. Regionstyrelsen får i uppdrag att inför överföring av verksamheten ta fram förslag på reviderat reglemente för regionala utvecklingsnämnden, samt övriga aktuella styrdokument som berörs av organisationsförändringen.
5. Regionstyrelsen får i uppdrag att senast till fullmäktiges sammanträde i juni föreslå nödvändiga omfördelningar av budgetramar i regionplanen utifrån kommande verksamhetsförändring.
6. Regionala utvecklingsnämnden får i uppdrag att ta fram en genomförandeplan för verksamhetsförändringen.
7. En utvärdering av den politiska organisationen för kollektivtrafikfrågor ska göras inför mandatperioden 2022-2026.

Expedieras till

Länstrafiken i Jämtlands län
Regionala utvecklingsnämnden
Regionstyrelsen

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Framtida organisation för Länstrafiken
- PM Framtida organisation för Länstrafiken - alternativ
- Slutrapport - Utredning av Länstrafikens framtida organisation
- §165 Regionala utvecklingsnämnden Internremiss: Framtida organisation för Länstrafiken i Jämtlands län AB
- §146 Regionstyrelsen Framtida organisation för Länstrafiken i Jämtlands län AB
- §10 Regionfullmäktige Svar på motion från Lennart Ledin (L) om att avveckla Länstrafiken i Jämtlands län AB och överföra verksamheten till regionala utvecklingsnämnden

6. Regionens helikopterverksamhet efter 2021-12-31 (RS/745/2019)

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen har lång erfarenhet av ambulanshelikopterverksamhet där tjänsten varit upphandlad och driftad av privat operatör. Nuvarande operatör är Babcock Scandinavian Air Ambulance. Grundavtalet tecknades med Scandinavian Medicopter AB, SMC, år 2013. SMC köptes 14-07-01 upp av Babcock International. Avtalet förlängdes 2018 med fyra år till 2021-12-31, ingen ytterligare möjlighet till förlängning finns.

Arbete pågår nu i samtliga norrlandsregioner, förutom Västernorrland som inte har någon ambulanshelikopter, att se hur ambulanshelikopterverksamheten ska se ut när nuvarande avtal går ut. Alternativen är en upphandling enligt LOU eller ett medlemskap i Kommunalförbundet Svensk Luftambulans, SLA.

I beslutsunderlaget finns en rapport som beskriver nuvarande verksamhet och jämför det med vad det innebär att regionen blir medlem i SLA och köper helikoptertjänsten via det förbundet.

I beslutsunderlaget finns också en rapport som beskriver förfarandet om regionen gör upphandling enligt LOU, och jämför det med ett medlemskap i SLA.

SLA är ett Kommunalförbund med direktion. Ändamålet med verksamheten är att ansvara för och driva ambulanshelikopterverksamhet på ett kostnadseffektivt sätt. Två representanter från varje medlem, vilka utses av respektive medlems fullmäktige, ingår i direktionen. Det innebär direktinflytande för varje medlem. Beslut fattas i förbundsdirektionen med majoritet. Vissa större frågor ska godkännas av samtliga medlemmars fullmäktige. Regleras i "Förbundsordningen".

Förbundschefen har en styrgrupp med två representanter från varje medlem, lämpligen en representant från regionledning och en från verksamheten. Samverkan och samordning i medicinska frågor sker genom en gruppering med medicinsk personal från respektive medlem.

I ett "Samverkansavtal" regleras ambitionsnivån för verksamheten samt ansvars- och rollfördelning mellan SLA och medlemmar.

För medlemskap måste ansökande acceptera förutsättningarna

- att kommunalförbundet ansvarar för att driva verksamheten med egna helikoptrar och den besättning som medlemmen beslutar om och också finansierar.
- att kommunalförbundet upphandlar helikoptrar efter att finansiering och villkor klargjorts i ett samverkansavtal.

Övriga medlemmars fullmäktige ska godkänna inträde av ny medlem.

Förbundets overheadkostnader och övriga administrativa kostnader delas lika mellan medlemmarna. Kostnad för helikopter och vald besättning kan se olika ut mellan medlemmarna. Direktionen fastställer utifrån ovanstående en budget för respektive medlem före oktober månads utgång varje år.

Kommunalförbundet har rätt att ta upp lån/checkkredit för att klara likviditetsfluktuationer i den löpande verksamheten.

Medlemmar är för närvarande Värmland, Dalarna, Västra Götaland och Uppsala. Norrbotten har nyligen tagit beslut om medlemskap och är nu medlem. Beslut är taget i Västerbotten att ansöka om medlemskap. Värmland och Dalarna bedriver sin flygverksamhet via kommunalförbundet, Uppsala och Västra Götaland är medlemmar men har en övergångslösning med extern aktör i avvaktan på tillgång till en större helikoptermodell än den som finns tillgänglig via SLA.

När nuvarande avtal med Babcock upphör 2021-12-31 innebär det att nuvarande helikopter AW 169 byts mot H 145 eftersom SLA nu har upphandlat den typen. SLA har påbörjat upphandling av större helikopter, men den kommer inte att finnas tillgänglig 2022-01-01.

Upphandlingsrapporten beskriver upphandlingsprocessen och val av upphandlingsförfarande som beslutas utifrån upphandlingsobjekt och kostnad för objektet. De upphandlingsförfaranden som beskrivs är: förhandlat förfarandet, selektivt förfarande, öppet förfarande, konkurrenspräglad dialog. Konkurrenspräglad dialog tillåter dialog under hela upphandlingsprocessen. Upphandlingsförfarandet är tidskrävande då själva dialogen tar tid i anspråk.

En upphandling bör vara klar minst sex (6) månader innan nuvarande avtal upphör att gälla. En eventuell överprövning tar vanligtvis mellan fyra (4) till sex (6) månader i Förvaltningsrätten innan dom meddelas. En upphandling beräknas i tid ta mellan ett (1) och ett och ett halvt (1,5) att genomföra. Om en upphandling påbörjas i januari 2020 bör denna vara klar och nytt avtal vara tecknat i juni 2021.

Om regionen väljer medlemskap i SLA krävs beslut om att ansöka om medlemskap, anta förbundsordningen, anta samverkansavtalet om medlemskapet och ett samverkansavtal om gemensam reservhelikopter mellan Region Jämtland Härjedalen, SLA och Norrbotten och Västerbotten. Vidare att tillåta att SLA upptar lån för att köpa helikopter för Region Jämtland Härjedalens användande, uppdra att avtalen undertecknas och välja två ledamöter, två ersättare och en revisor till Förbundsdirektionen i SLA.

Om regionen väljer upphandling i egen regi krävs att upphandlingen kan starta senast i januari 2020.

Trots att utredningar gjorts för att kunna bedöma vilket av alternativen, medlemskap i SLA eller upphandling i egen regi, kvarstår frågor och tveksamheter kring vilket alternativ som bäst tillvaratar Region Jämtland Härjedalens behov och ekonomi. Därför föreslår regiondirektören att regionstyrelsen ska göra upphandling i egen regi. Medlemskap i SLA kan på nytt prövas senare med då aktuella förutsättningar.

Förslag till beslut

1. Region Jämtland Härjedalen ska inte nu ansöka om medlemskap i Kommunalförbundet Svensk Luftambulans.
2. Regiondirektören får i uppdrag att omedelbart starta upphandling så att ett nytt avtal och en verksamhet är på plats 2022-01-01.

Expedieras till

Upphandlingschef Lena Larsson
Utredare Anita Secher
Kommunalförbundet Svensk Luftambulans

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Regionens helikopterverksamhet efter 2021-12-31
- RJHs utredning av nuvarande helikopterverksamhet contra SLA - version 20191118
- Rapport upphandlingsprocess ambulanshelikopter
- Bilaga 1. Förbundsordning 190919
- Bilaga 2. Samverkansavtal 190919
- Bilaga 3. Samverkanssavtal helikoptrar, JH, VB, 190919



3

Investering i en tredje datortomograf,
inklusive ombyggnation

RS/669/2019



2019-11-25

Sekretariatet

Charlotte Funseth

Tfn: 063-14 75 51

E-post: charlotte.funseth@regionjh.se

RS/669/2019

Investering i en tredje datortomograf, inklusive ombyggnation

Ärendebeskrivning

Enligt Region Jämtland Härjedalens regler för investeringar beslutar regionfullmäktige om en investeringsram medan regionstyrelsen fördelar investeringsbudgeten. Regionfullmäktige har vid sitt sammanträde den 15-16 oktober 2019, § 109, beslutat om Regionplan och budget 2020-2022. I regionplanen har en investeringsram för 2020 fastställts. Investeringsramen uppgår 2020 till 123 miljoner kronor varav 96 miljoner kronor för investeringar kopplade till investeringsrådet, 15 miljoner kronor för hjälpmedel och 12 miljoner kronor för investering i en tredje datortomograf, inklusive ombyggnation. Investeringen för datortomografen ligger därmed utanför det belopp som fördelas av regionstyrelsen och behöver hanteras på särskilt sätt.

En investering av en tredje datortomograf föreslås utifrån att kapaciteten för röntgenavdelningens två befintliga datortomograferna har uppnåtts. Datortomograferna är inköpta 2011 (GE Healthcare) respektive 2013 (Philips). Datortomografen från 2011 är ålderstigen och har nått sin tekniska livslängd men då GE fortfarande håller reservdelar så kan maskinen hållas i drift något eller några år tills det inte finns delar längre. Den andra datortomografen når sin tekniska livslängd 2021-11-16. Det är en ren basmaskin och klarar inte alla typer av undersökningar. Då varje undersökning innebär bestrålning är det viktigt med moderna maskiner för att kunna hålla stråldoserna på så låga nivåer som möjligt.

Datortomograferna har central betydelse på röntgenavdelningen. De har betydelse både vid utredning av akuta sjukdomstillstånd (såsom kirurgiska bukåkommor, trauman och vid strokediagnostik) som vid icke-akuta undersökningar där bland annat cancerutredningar och kontroller utgör en stor del. Sedan 2011 har antalet undersökningar för de två maskinerna per år ökat från ca 11 000 till ca 18 000. Vissa dagar görs upp mot 100 undersökningar. Datortomograferna används i princip bara för produktion och planerade undersökningar görs även kvällstid samt lördagar och söndagar med jämna mellanrum för att försöka hålla ledtider. Andel undersökningar som påbörjades inom 8 veckor var i december månad 2018 89% vid Datortomografisektionen. Allt talar för att antalet undersökningar kommer att fortsätta öka.

Med den personalbemanningen som kommer att finnas 2020 är bedömningen att det är möjligt att driva en tredje datortomograf. I första hand är det tänkt att den ska placeras där det idag finns ett så kallat genomlysningslab, som nu ska avvecklas. Rummet har i så fall behov av ombyggnation. Den totala kostnaden för investeringen bedöms vara 12-15 miljoner kronor. Investeringsrådet har gjort bedömningen att investeringen får uppgå till maximalt 12 miljoner kronor och det är också det utrymmet som finns i regionplanen. Skulle det efter upphandling behövas mer kommer den delen att tas med i ärendet om fördelning av investeringsbudgeten på 96 miljoner kronor som ska behandlas på regionstyrelsens möte i december 2019.

Hälso- och sjukvårdsnämnden behandlade ärendet 2019-11-21 § 122.

Regiondirektörens förslag

Hälso- och sjukvårdsnämnden föreslår regionstyrelsen

Investering om 12 miljoner kronor i en tredje datortomograf, inklusive ombyggnation ska genomföras.

I tjänsten
Hans Svensson
Regiondirektör

Peter Rönnholm
Ekonomidirektör

Utdrag till

Chef Diagnostik, teknik och service
Ekonomidirektör
Ekonomistrateg
Fastighetschef

Diagnostik, teknik och service
Örjan Strömqvist
Tfn: 063-147509
E-post: sandra.hedman@regionjh.se

2019-10-28

RS/669/2019

Rapport om investering av datortomograf

Den här rapporten avser att ge en bakgrundsbeskrivning och analys om varför det finns behov av en investering av datortomograf.

Datortomografi är en särskild form av röntgen som skapar detaljerade bilder av kroppens organ. På Röntgenavdelningen vid Östersunds sjukhus finns idag två dedicerade datortomografer. Kapaciteten för de två befintliga datortomograferna har nu uppnåtts. Allt talar för att antalet datortomografiundersökningar kommer att fortsätta öka. För att klara detta finns behov av ytterligare en dedicerad datortomograf. Då varje datortomografiundersökning innebär bestrålning är det viktigt med moderna maskiner för att kunna hålla stråldoserna på så låga nivåer som möjligt. Därför föreslås investering i en tredje datortomograf, inklusive ombyggnation.

De två datortomografer har en central roll på röntgenavdelningen. De har betydelse både vid utredning av akuta sjukdomstillstånd (såsom kirurgiska bukåkommor, trauman och vid strokediagnostik) som vid icke-akuta undersökningar där bland annat cancerutredningar och kontroller utgör en stor del. Datortomografkontrollerna av cancerpatienter är av stor betydelse för att kunna utvärdera insatt behandling och behovet för dessa lär inte avta. Befintliga datortomografer är från 2011 respektive 2014. Sedan 2011 har antalet undersökningar för de två maskinerna per år ökat från ca 11 000 till ca 18 000. Vissa dagar görs upp mot 100 undersökningar. Datortomograferna används i princip bara för produktion och det görs planerade undersökningar även kvällstid. Utöver att köra kvällar tisdag-torsdag så körs även kö-kortning på måndagar samt lördagar och söndagar med jämna mellanrum för att försöka hålla ledtider.

I dag finns undersökningar som borde göras med datortomograf men som det inte finns kapacitet till. Exempelvis görs flera colon-undersökningar i genomlysning. Det är en förlegad metod som Region Jämtland Härjedalen nästan är ensamma om att ha kvar. Från kliniker finns även önskemål och intresse för nya typer av undersökningar (ex hjärtundersökningar) som inte kan införas idag, både på grund av resursbrist samt nuvarande datortomografers begränsningar. Det har också kommit en del förfrågningar avseende forskningsstudier som inkluderar datortomografiundersökningar och som det inte funnits utrymme för.

Generellt sett så ökar kravet på utredning inom stipulerade tider, än så länge främst vid misstanke om cancer men det kommer snart att gälla även vid andra diagnoser. Antalet SVF-tider är för få och skulle behöva utökas för att klara ledtiderna.

Avsaknaden av bred detektor (16 cm) gör att det idag inte är möjligt att köra hjärtan och alla aortaundersökningar (TAVI). Detta är redan aktuellt och behovet kommer att öka i framtiden. Bredare detektor är även önskvärt för barn och svårt sjuka där snabba scan-tider är extra nödvändigt. Men en av varje (16, 8, 4 cm) kan verksamheten prioritera patienter efter behov, ålder och tillstånd för bästa möjliga diagnostik. Sådan möjlighet till optimering finns inte alls idag.

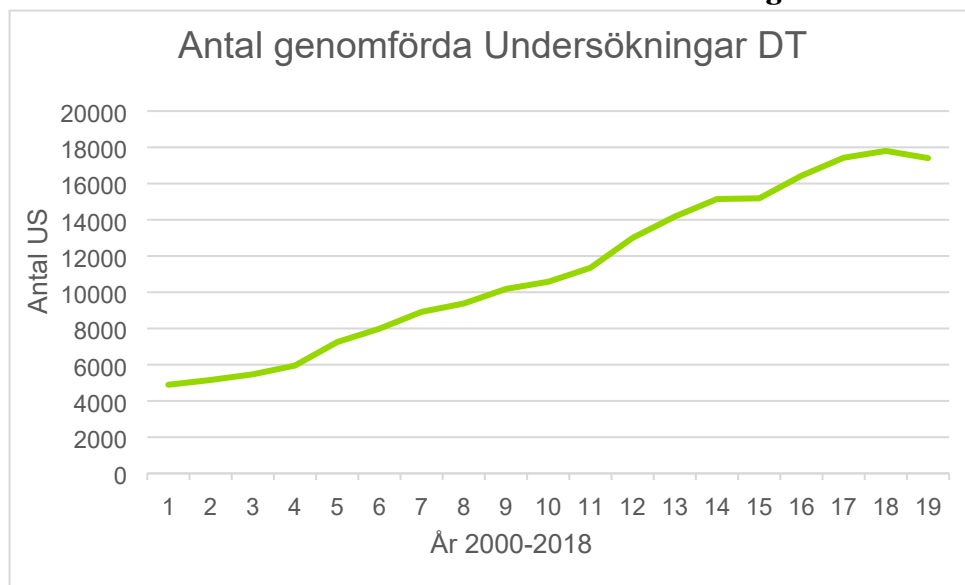
Andel undersökningar som påbörjades inom 8 veckor var i december månad 2018 89% vid Datortomografisektionen. De prioriterade, icke-akuta patienterna, tas omhand på ett bra sätt, dock tack vare schemalagd arbetstid under kvällstid. De akuta undersökningarna är ibland svåra att klara inom rimlig tid, särskilt vid de tillfällen då det bara finns en tillgänglig maskin(ca 15 dagar per år). En onödigt stor andel av akuta undersökningar spiller över på jourtid vilket leder till ökad arbetsbelastning för jourpersonalen. Oprioriterade patienter som idag står på en väntelista har lång väntan (15 veckor) till en undersökning.

På avdelningen är också studenter som läser till röntgensjuksköterska ett återkommande inslag med flera studenter per år. Avdelningen har ett avtal med Umeå respektive Luleå universitet om att ta emot röntgensjuksköterskestudenter (HT 2 studenter 6v, VT 2+2 studenter 14v). Varje student ska vara ca 3-4 veckor på datortomografen och med dagens arbetstempo blir undervisningen förstås lidande. Under 2018 och VT 2019 har en neddragning gjorts av antalet studenter då arbetsbelastningen är för stor på datortomograferna. Att tillhandahålla en givande praktik är också en viktig del av rekryteringsarbetet avseende röntgensjuksköterskor.

Den 1 juni 2018 implementerade Strålsäkerhetsmyndigheten europadirektivet 2013/59/Euratom i form av föreskriften SSMFS 2018:5. I denna föreskrift ställs höga krav på optimering av medicinska exponeringar där datortomografen är i särklass högst behov när det kommer till att hålla stråldoserna på rimligt låga nivåer, anpassa undersökningstiderna för ett bättre flöde och aktivt arbeta med kvalitet. Datortomografi står idag för ungefär 80% av populationsdosen ifrån alla medicinska exponeringar. Optimeringsarbetet är svårt/omöjligt att utföra på ett adekvat sätt då det kräver tillgång till maskinerna. Av samma anledning är det svårt att upprätthålla en god nivå på datortomografiutbildningen/vidareutbildningen av såväl avdelningens röntgensköterskor som ST-läkare. Tid till dessa aktiviteter är i princip obefintlig idag men är av stor vikt för att skapa ett smidigt flöde samt att minimera risken för missöden så som överbestrålning och misslyckad diagnostik.

Röntgen har i sin ägo 2 stycken datortomografer varav är en från GE Healthcare och är inköpt 2011 samt en från Philips inköpt 2013. Datortomografen från GE är ålderstigen och har nått sin tekniska livslängd men då GE fortfarande håller reservdelar så kan maskinen hållas i drift något/några år tills det inte finns delar längre. Datortomografen från Philips når sin tekniska livslängd 2021-11-16. Detta är en ren basmaskin och klarar inte alla typer av undersökningar (tyvärr är det också något av ett måndagsexemplar med mycket driftstörningar med produktionsbortfall).

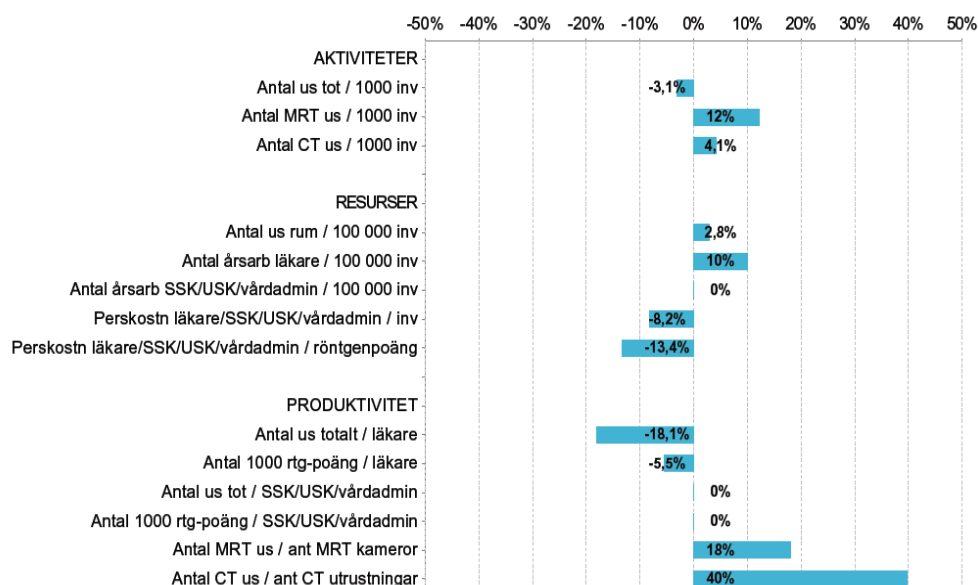
Utveckling av antalet DT-undersökningar (utförda på röntgenavdelningen) mellan åren 2000-2018. Från 2011 finns 2 st datortomografer.



Nedgången under 2018 kan, åtminstone delvis, förklaras med att det under perioder fanns en sköterskebrist, att det var fler oplanerade stopp samt att det gjorts fler undersökningar på datortomografen på avdelningen för klinisk fysiologi. Antal undersökningar som görs på denna datortomograf styrs av volymen av nuklearmedicinska undersökningar. Under 2018 gjordes där 321 rena datortomografiundersökningar genom att utnyttja lediga tider under dagtid. Det tillkommer också en del datortomografiundersökningar som gör i samband med skelettscintigrafi-undersökningar (dessa hade annars fått kompletteras med DT på röntgenavdelningen). Undersökningarna på denna datortomograf innebär en högre stråldos och begränsning i vilka undersökningar som kan utföras. Detta på grund av 16 mm detektor (40mm på Röntgen) och svagare röntgenrör vilket leder till en sämre doseffektivitet och långa scan-tider, dvs. att det är mycket stråldos som inte används till att generera en bild. I praktiken innebär det 20-30% mer stråldos till patient på undersökningar utanför huvudet. Med anledning av detta är det endast berättigat att undersöka patienter över 45 år.

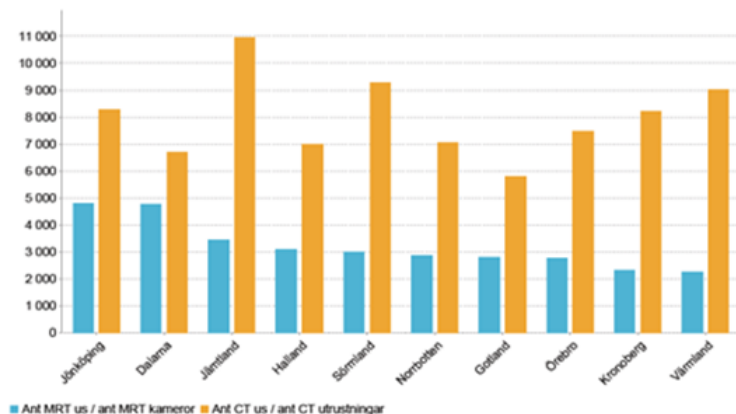
Enligt NYSAM:s siffror från 2017 gör Region Jämtland Härjedalen 40% mer datortomografiundersökningar /maskin jämfört med medianvärdet och ligger med det klart i topp. (Med 3 datortomografer skulle vi ligga närmre medianvärdet.)

Avseende antal datortomografiundersökningar per 1000 invånare ligger Region Jämtland Härjedalen dock nära medianvärdet.



46 | RÖNTGEN, LÄNSNIVÅ

2017 - Nyckeltal - Röntgen - Länsnivå
Antal undersökningar per MRT kamera och CT-utrustning



Graf ID: 1676

Det kan konstateras att det utförs väldigt många undersökningar på Region Jämtland Härjedalens datortomografer ur ett nationellt perspektiv. Datortomograferna gör många maskintimmar med schemalagda planerade undersökningar må 8-17, ti-tor 8-21, fre 8-17 samt akuta undersökningar 24 timmar om dygnet. Driftbortfallet på båda datortomograferna per år är cirka 15 dagar, då räknat på stopp på grund av underhåll samt reparationer. Dessa driftstopp kommer sannolikt att öka ju äldre maskinerna blir.

Med den personalbemanningen som kommer att finnas 2020 är bedömningen att det är möjligt att driva en tredje datortomograf. I första hand är det tänkt att en tredje datortomograf ska placeras där vi har ett så kallat genomlysningslab idag (detta lab avvecklas vilket också frigör en del personal). Det finns ett behov av ombyggnation av detta rum för att där kunna få in en tredje datortomograf vilket får tas med i beräkningarna. Samverkan med fastighet sker kring detta och är påbörjad. Det kommer även att krävas en del ombyggnationer när den äldre datortomografen ska ersättas.

Framtida Röntgenverksamhet (med ytterligare en datortomograf)

- att akuta undersökningar i större grad skulle hinnas med under ordinarie arbetstid och ej under jourtid. Det skulle innebära kortare väntetid på akutmottagningen samt lägre belastning för jourpersonalen. Det samma gäller för akuta undersökningar av inneliggande patienter.
- Möjlighet att köra hjärta på CT med 16 cm detektor
- minskade väntetider generellt
- minskade ledtider avseende SVF
- bättre tillgång på tider för datortomografvägleda biopsier
- förbättrade driftsäkerhet. Idag finns bara en DT vid planerade (service) eller oplanerade driftstopp och antalet driftstopp ökar
- möjlighet till ett optimeringsarbete som möter Strålskyddsmyndighetens krav
- möjlighet till utbildning i rimlig grad
- möjlighet att införa nya typer av undersökningar samt utreda allt som bör utredas med DT med just DT istället för med förlegade metoder
- förutsättningar för att delta i forskningsstudier
- möjlighet att skapa en attraktiv arbetsmiljö, främst avseende röntgensköterskorna, med en rimlig arbetsbelastning. Detta torde också underlätta rekrytering
- ökad flexibilitet i schemaläggningen. Sköterskor skulle kunna frigöras från kvällskörningar för att istället arbeta dagtid på ett mer behovsstyrt sätt
- förbättrad patientsäkerhet med färre stressrelaterade misstag
- smidigare byte när datortomografen från 2011 skall bytas ut. Om vi har en tredje datortomograf på plats och igång har vi chans att klara det driftstopp (på några månader) som det innebär att byta ut den gamla och bygga om.

Konsekvenser vid utebliven eller försenad investering

Att inte göra den föreslagna investering inom en snar framtid skulle få mycket allvarliga konsekvenser för hälso- och sjukvården inom Region Jämtland Härjedalen. Redan idag körs datortomograferna på sin max-kapacitet och då får driftstopp stora konsekvenser. Att fortsätta med endast 2 maskiner innebär att det inte är möjligt att möta det ökade behovet. Det skulle i så fall medföra ett behov av att prioritera akuta patienter och en del av de icke-akuta undersökningarna få göras på andra sjukhus/köpas in externt.

Att fördröja reinvestering av befintlig datortomograf skulle innebära att det finns en risk att nå "end of life" för den äldsta datortomografen från 2011. I så fall hamnar vi i ett scenario där vi står med endast en datortomograf vilket förstås skulle vara förödande.

Ekonomi

Investeringen avser en tredje datortomograf med ombyggnation.

Totalt investeringsbelopp uppskattas till ca 10-13 milj kr beroende på leverantör och prestanda. Tillkommer gör ombyggnadskostnader på ca 1,9 milj kr. Slutgiltigt belopp är beroende av resultatet av upphandlingen. Med en avskrivningstid på 7 år och en internränta på 1,5 procent, motsvarar det en kostnad på ca 2,3 miljoner kronor per år. Tillkommer gör servicekostnad för en tredje datortomograf men det försvinner även en servicekostnad för avvecklat genomlysningslab. Skillnaden är en merkostnad på 300-400 tkr.

Årlig driftkostnad för nyinvestering i en tredje DT.

Investeringsbelopp: ca 12-15 miljoner kronor inkl ombyggnation och beroende på detektor.

I det här exemplet redovisas det högre beloppet.

Avskrivningstid: 7 år

Internränta: 1,5 procent

Avskrivning: 2143 tkr

Internränta: 225 tkr

Årlig kostnad 2368 tkr

Fördyrad servicekostnad: 300-400 tkr

Minskad driftskostnad

Bedömd årlig driftkostnad per styck för kommande reinvestering av befintliga DT.

Investeringsbelopp: ca 12 miljoner kronor inkl ombyggnation.

Avskrivningstid: 7 år

Internränta: 1,5 procent

Avskrivning: 1714 tkr

Internränta: 180 tkr

Årlig kostnad 1894 tkr

Fördyrad servicekostnad: samma som idag

Minskad driftskostnad

Netto kostnadsökning per år ca 1894 tkr

§122

Investering i en tredje datortomograf, inklusive ombyggnation (HSN/1334/2019)

Sammanfattning

Enligt Region Jämtland Härjedalens regler för investeringar beslutar regionfullmäktige om en investeringsram medan regionstyrelsen fördelar investeringsbudgeten. Regionfullmäktige har vid sitt sammanträde den 15-16 oktober 2019, § 109, beslutat om Regionplan och budget 2020-2022. I regionplanen har en investeringsram för 2020 fastställts. Investeringsramen uppgår 2020 till 123 miljoner kronor varav 96 miljoner kronor för investeringar kopplade till investeringsrådet, 15 miljoner kronor för hjälpmedel och 12 miljoner kronor för investering i en tredje datortomograf, inklusive ombyggnation. Investeringen för datortomografen ligger därmed utanför det belopp som fördelas av regionstyrelsen och behöver hanteras på särskilt sätt.

En investering av en tredje datortomograf föreslås utifrån att kapaciteten för röntgenavdelningens två befintliga datortomograferna har uppnåtts. Datortomograferna är inköpta 2011 (GE Healthcare) respektive 2013 (Philips). Datortomografen från 2011 är ålderstigen och har nått sin tekniska livslängd men då GE fortfarande håller reservdelar så kan maskinen hållas i drift något eller några år tills det inte finns delar längre. Den andra datortomografen når sin tekniska livslängd 2021-11-16. Det är en ren basmaskin och klarar inte alla typer av undersökningar. Då varje undersökning innebär bestrålning är det viktigt med moderna maskiner för att kunna hålla stråldoserna på så låga nivåer som möjligt. Datortomograferna har central betydelse på röntgenavdelningen. De har betydelse både vid utredning av akuta sjukdomstillstånd (såsom kirurgiska bukåkommor, trauman och vid strokedagnostik) som vid icke-akuta undersökningar där bland annat cancerutredningar och kontroller utgör en stor del. Sedan 2011 har antalet undersökningar för de två maskinerna per år ökat från ca 11 000 till ca 18 000. Vissa dagar görs upp mot 100 undersökningar. Datortomograferna används i princip bara för produktion och planerade undersökningar görs även kvällstid samt lördagar och söndagar med jämna mellanrum för att försöka hålla ledtider. Andel undersökningar som påbörjades inom 8 veckor var i december månad 2018 89% vid Datortomografisektionen. Allt talar för att antalet undersökningar kommer att fortsätta öka. Med den personalbemanningen som kommer att finnas 2020 är bedömningen att det är möjligt att driva en tredje datortomograf. I första hand är det tänkt att den ska placeras där det idag finns ett så kallat genomlysningslab, som nu ska avvecklas. Rummet har i så fall behov av ombyggnation. Den totala kostnaden för investeringen bedöms vara 12-15 miljoner kronor. Investeringsrådet har gjort bedömningen att investeringen får uppgå till maximalt 12 miljoner kronor och det är också det utrymmet som finns i regionplanen. Skulle det efter upphandling behövas mer kommer den delen att tas med i ärendet om fördelning av investeringsbudgeten på 96 miljoner kronor som ska behandlas på regionstyrelsens möte i december 2019.

Hälso- och sjukvårdsnämnden

2019-11-21

Förslag till beslut

Hälso- och sjukvårdsnämnden föreslår regionstyrelsen

Investering om 12 miljoner kronor i en tredje datortomograf, inklusive ombyggnation ska genomföras.

Beslut

Hälso- och sjukvårdsnämnden föreslår regionstyrelsen

Investering om 12 miljoner kronor i en tredje datortomograf, inklusive ombyggnation ska genomföras.

Expedieras till

Regionstyrelsen

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Investering i en tredje tomograf, inklusive ombyggnation
- Rapport om investering av datortomograf



4

Reviderad förbundsordning Norra
sjukvårdsregionförbundet

RS/119/2019

2019-11-19

Hälso- och sjukvårdspolitiska
avdelningen
Ingela Jönsson
Tfn: 063-14 77 62
E-post:

RS/119/2019

Reviderad förbundsordning Norra sjukvårdsregionförbundet

Ärendebeskrivning

Norrandstingen Regionförbund, NRF, har under 2018/19 diskuterat förbundsordningen. Revideringen har delats upp i två steg, ett första där dokumentet uppdaterats med redaktionella förändringar och ett andra stag att processa ambitionsnivån med förbundet.

Vid mötet 2018-12-05 § 104 beslutade Förbundsdirektionen att för sin del godkänna den föreslagna revideringen av förbundsordningen, förutom vad gäller antalet revisorer och överlämna förslaget för beslut i regionerna. Regionfullmäktige i Jämtland Härjedalen godkände den revideringen av Norrandstingens Regionförbunds förbundsordning vid sitt möte 2019-04-17 § 38.

Vid Förbundsdirektionen 2019-05-22 § 46 diskuterades inriktning och innehåll i ändamålsparagrafen. Inriktningen för revideringen godkändes och den fortsatta handläggningen av revideringen. Förbundsordningen är avstämd med jurist. Förbundsdirektionen godkände förbundsordningen 2019-10-02 § 74.

Förbundsordningen för Norrandstingens regionförbund behöver revideras av flera anledningar.

- Dels har uppdraget utvidgats till att även innefatta kunskapsstyrning
- Dels har samarbete inom donationsverksamheten inte varit inskrivet
- samt att en del övriga stycken behöver förtydligas.

En viktig utgångspunkt är målbilden för sjukvårdsregional samverkan som fastställdes av NRFs förbundsdirektion 2018-05-16 § 37

”För att åstadkomma en god, tillgänglig och jämlik vård för våra medborgare krävs en utveckling av den sjukvårdsregionala samverkan. Våra fyra regioner i norr har gemensamma utmaningar när det gäller såväl geografi som demografi och kompetensförsörjning. Med en gemensam utveckling av hela systemet för hälso-och sjukvård och ett gemensamt säkerställande och stärkande av universitetssjukvården i norra sjukvårdsregionen ökar möjligheterna att skapa värde för våra patienter och medborgare. Ett gemensamt system för kunskapsstyrning, samverkan kring forskning och kompetensförsörjning liksom samverkan kring ledning och styrning är alla viktiga delar i detta.”

Den är nu inarbetad i förbundsordningen.

Regiondirektörens förslag

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige

Norra sjukvårdsregionförbundets förslag till reviderad förbundsordning godkänns.

I tjänsten
Hans Svensson
Regiondirektör

Ingela Jönsson
Planeringschef

Utdrag till

Norra sjukvårdsregionförbundets kansli i Umeå

§ 74 Förslag till revidering av förbundsordning (Dnr 118/18)

Norra sjukvårdsregionförbundet har diskuterat förbundsordningen under 2018/2019. Revideringen har delats upp i två steg, ett första där dokumentet uppdaterats med redaktionella förändringar och ett nästa steg att processa ambitionsnivån under 2019. Förbundsdirektionen beslutade 2018-12-05 § 104 att godkänna de redaktionella förslagen till revideringen av förbundsordningen. Samtliga regioner inom norra sjukvårdsregionen har vid sina respektive regionfullmäktige beslutat att godkänna revideringen. Förbundsdirektionen beslutade 2019-03-28 § 13 att fastställa tidsplan för revidering. Vid Förbundsdirektionen 2019-05-22 § 46 diskuterades inriktning och innehåll i ändamålsparagrafen. Beslutades att godkänna inriktning för revidering och att beredning av ärendet fortsätter och stäms av med arbetsutskottet inför fastställande av förbundsordningen vid Förbundsdirektionens möte 2019-10-02.

Förbundsordningen är reviderad enligt diskussioner med beredningsgruppen och är avstämd i samråd med jurist, förslaget framgår av bilaga 74. Förbundsdirektören föredrog ärendet.

Vid mötet framfördes en del synpunkter av redaktionell karaktär.

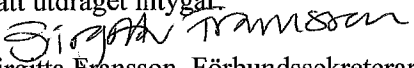
Förbundsdirektionen beslutade

att uppdra till kansliet att göra en översyn av dokumentet och inarbeta de redaktionella synpunkterna;

att besluta om förslag till revidering av förbundsordning; samt

att den översändes till regionerna för godkännande.

Rätt utdraget intygar:


Birgitta Fransson, Förbundssekreterare

Exp 2019-10-17 protokollsutdrag samt underlag bilaga 74 till NRF medlemsregioner.

FÖRBUNDSORDNING FÖR NORRA SJUKVÅRDSREGIONFÖRBUNDET

§ 1 Förbundets namn och säte

Kommunalförbundets namn är *Norra sjukvårdsregionförbundet* med säte i Umeå, i fortsättningen benämnd förbundet.

§ 2 Medlemmar

Medlemmar i Norra sjukvårdsregionförbundet är Region Jämtland/Härjedalen, Region Norrbotten, Region Västerbotten och Region Västernorrland, i fortsättningen benämnda Norrlandsregionerna.

§ 3 Förbundets ändamål och huvuduppgifter

Norrlandsregionerna har gemensamma utmaningar gällande geografi, demografi och kompetensförsörjning. Med en utveckling av hela systemet för hälso- och sjukvård och ett gemensamt ansvar för säkerställande och stärkande av universitetssjukvården i norra sjukvårdsregionen ökar möjligheterna att skapa värde för våra patienter och medborgare. Ett gemensamt system för kunskapsstyrning, samverkan kring forskning och kompetensförsörjning, liksom samverkan kring ledning och styrning i dessa frågor är alla viktiga delar i detta. För att åstadkomma en god, tillgänglig och jämlik vård för våra medborgare krävs en utveckling av den sjukvårdsregionala samverkan.

Denna samverkan innebär ett gemensamt ansvar för ovanstående områden utifrån ett behovs- och befolkningsperspektiv i den norra sjukvårdsregionen.

Förbundet ska vara samverkansorgan i norra sjukvårdsregionen för Norrlandsregionerna i syfte att tillvarata och utveckla gemensamma intressen. Förbundsordningen utgör tillika målbild och inriktning för samverkan om hälso- och sjukvård och annan verksamhet i enlighet med riksavtal för utomlänsvård. Förbundsordningen ska kompletteras och preciseras med ett avtal om regionvård (sjukvårdsregionalt).

I det gemensamma ansvaret ingår nivåstrukturering vilket betyder att hälso- och sjukvården i norra sjukvårdsregionen ska samordnas till enheter där en tillräcklig volym, hög vårdkvalitet och en kostnadseffektiv verksamhet kan garanteras. Centralisering såväl som decentralisering av verksamheter ska genomföras efter behov och förutsättningar. Det gemensamma ansvarstagandet utövas av förbundet med följande huvuduppgifter:

Kunskapsstyrning

Förbundet ska bistå i arbetet med att utveckla kunskapsstyrningen av hälso- och sjukvården för invånarna i Norrlandsregionerna i enlighet med de av Förbundsdirektionen beslutade

styrdokumentet och enligt det nationella systemet för kunskapsstyrning. Systemet med kunskapsstyrning syftar till att åstadkomma en jämlik, god och resurseffektiv vård.

Avsikten med kunskapsstyrning är att systemet ska göra det enklare att samordna kunskapsstöden som används i hälso- och sjukvården och därmed möjliggöra att bästa möjliga kunskap finns tillgängligt i varje möte mellan vårdpersonal och patient. Det innebär ett aktivt arbete med att utveckla, sprida och använda bästa kunskap och bidrar till att utveckla ett lärande system.

Förbundet har följande huvuduppgifter:

- Utgör den politiska ledningen för sjukvårdsregional kunskapsstyrning i norra sjukvårdsregionen.
- Besluta om sjukvårdsregional verksamhetsplan för kunskapsstyrning i norra sjukvårdsregionen.
- Verksamhetsansvarig för den verksamhet som bedrivs av Regionalt Cancercentrum Norr (RCC Norr).
- Identifiera sjukvårdsregionalt gemensamma prioriteringsbehov.
- Förbundet har rätt att med bindande verkan för medlemsregionerna ingå avtal rörande RCC Norrs verksamhet.

Hälso- och sjukvård

- Via chefssamråden/sjukvårdsregionala programområdena, RPO, ta fram ett underlag för beslut om en flerårig planering gällande sjukvårdsregional nivåstrukturer, vilket betyder samordning av verksamheter till enheter där en tillräcklig volym, hög vårdkvalitet och en kostnadseffektiv verksamhet kan garanteras. Centralisering såväl som decentralisering av verksamheter ska genomföras efter behov och förutsättningar.
- Värdera vissa strategiska lokal- och medicintekniska investeringar på kort och lång sikt. Lämna rekommendationer till regionsjukvården.
- Med bindande verkan för medlemsregionerna självständigt ingå avtal om riks- och regionsjukvård.
- Med bindande verkan för medlemsregionerna självständigt ingå avtal rörande drift av sjukvårdsregionalt gemensamma verksamheter i enlighet med beslut av Förbundsdirektionen.
- Förbundet är uppdragsgivare till funktionerna för samordning av sjukvårdsregional donationsverksamhet.
- Bidra sjukvårdsregionalt till regionernas arbete med att på nya sätt utveckla nära vård, där digitaliseringens möjligheter tillvaratas.

Folkhälsa

- Ta fram strategiskt underlag för folkhälsoinriktade åtgärder utifrån specifika förutsättningar i norra sjukvårdsregionen.
- Det sjukvårdsregionala samarbetet inom folkhälsa sker där det skapar mervärde och leder till effektivare arbetsprocesser.

Utbildning och forskning

- Medverka till övergripande sjukvårdsregional planering för verksamhetsförlagd utbildning och handledning samt det sjukvårdsregionala behovet av utbildningsplatser.
- Medverka i samverkan med berörda aktörer kring klinisk behandlingsforskning i norra sjukvårdsregionen.

Övrigt

- En eller flera medlemsregioner kan ge förbundet i uppdrag att bereda och samordna avtal om hälso- och sjukvård och andra samverkansområden inom förbundets verksamhetsområde. Uppdragsgivande medlemsregioner svarar var för sig för avtals ingående. Förbundet har, i övrigt, rätt att ingå avtal för uppdragsgivande regions räkning endast om uppdragsgivande region uttryckligen medgivit det.
- På initiativ av en eller flera medlemsregioner, inom förbundet, avtala om hälso- och sjukvård och andra samverkansområden. Avtal omfattar de regioner som så önskar.
- Förbundet ska vara en naturlig yta för informationsutbyte och samverkan mellan medlemmarna i de frågor där man har gemensamma behov.

Uppföljning och utvärdering

- Kontinuerligt följa upp och utvärdera den verksamhet som förbundet ansvarar för.
- Följa upp produktion från samtliga leverantörer enligt principerna för vad som kännetecknar God vård, d.v.s. att den är kunskapsbaserad, säker, patientfokuserad, effektiv, jämlik och tillgänglig med utgångspunkt i det underlag som leverantörerna kan presentera.
- Se över och vid behov utveckla uppföljningsparametrar tillsammans med leverantörer.
- Följa upp att arbete med kunskapsstyrning sker i enlighet med de överenskommelser som har träffats

§ 4 Organisation

Förbundet är ett kommunalförbund med direktion, i det följande benämnd Förbundsdirektionen.

§ 4.1 Förbundsdirektionen

Förbundsdirektionen är Norra sjukvårdsregionförbundets högsta beslutande organ och ska bestå av tolv ledamöter och tolv ersättare av vilka medlemsregionerna utser vardera tre ledamöter och tre ersättare.

Mandattiden utgör fyra år från och med den 1 januari året efter då val av regionfullmäktige ägt rum i hela landet.

Förbundsdirektionen utser inom sig ordförande, 1:e vice ordförande och 2:e vice ordförande från olika regioner. Dessa representanter utgör Förbundsdirektionens presidium.

Förbundsdirektionen ska besluta om förbundets budget och årsredovisning.

§ 4.2 Utskott och beredningsorgan

Inom Förbundsdirektionen ska det finnas ett arbetsutskott.

Arbetsutskottet ska bestå av Förbundsdirektionens presidium och 1 – 3 ledamöter. Samtliga medlemsregioner ska vara representerade i arbetsutskottet.

Förbundsdirektionen äger tillsätta de ytterligare utskott och beredningsorgan som Förbundsdirektionen bestämmer, se särskild förteckning.

§ 4.3 Medlemsregionerna

Medlemsregionerna utser vardera representanter i beredningsgrupp (BG), sjukvårdsregional samverkansgrupp för kunskapsstyrning (RSK) och sjukvårdsregional styrgrupp för kunskapsstyrning.

Medlemsregionerna ska tillhandahålla ekonomisk samt kvalitets- och utvärderingskompetens till chefssamråden/de sjukvårdsregionala programområdena (RPO) och till utvärderings-/uppföljningsarbetet.

Respektive medlemsregion svarar för egen beställning av riks- och sjukvårdsregional vård genom avrop via NRF i enlighet med avtalen.

§ 5 Revisorer

Förbundet ska ha fyra revisorer, en från varje medlemsregion. Varje medlemsregion utser en revisor.

Revisorerna väljs för samma mandatperiod som angivits för Förbundsdirektionen enligt § 5.

Revisorerna utser inom sig en ordförande.

Revisorerna ska granska Förbundsdirektionens verksamhet och avge berättelse till medlemsregions fullmäktige, som beslutar i frågan om ansvarsfrihet.

§ 6 Rätt att väcka ärenden

Ärenden i Förbundsdirektionen får väckas av ledamot i Förbundsdirektionen och av respektive medlemsregions fullmäktige eller styrelse samt av Förbundsdirektionens utskott eller beredningsorgan.

Revisorerna får väcka ärenden som rör granskningen.

§ 7 Kungörelser och anslag

Protokoll, kungörelser och andra tillkännagivande anslås på förbundets webbplats <http://www.norrasjukvardsregionforbundet.se/>.

§ 8 Ersättningar till förtroendevalda

Arvoden och ekonomiska förmåner till ledamöter och ersättare i Förbundsdirektion och utskott samt till revisorer utges av den egna regionen, vilken de förtroendevalda representerar, och i denna gällande regler för ersättning.

§ 9 Kostnadsfördelning

Kostnaderna för förbundets verksamhet ska, om de inte täcks på annat sätt, erläggas genom bidrag från Norrlandsregionerna. Bidraget ska fördelas mellan Norrlandsregionerna i förhållande till folkmängden i respektive län vid ingången av året näst före verksamhetsåret.

§ 10 Andel i tillgångar och skulder samt överförda medel

Varje Norrlandsregion har vid varje tidpunkt andel i regionförbundets tillgångar och skulder i förhållande till vad det sammanlagt tillskjutit som bidrag till förbundsverksamheten. Här angivna grunder ska även tillämpas vid skifte av förbundets tillgångar.

Vid regionförbundets start 2005-01-01 överfördes de tillgångar som enligt upprättat bokslut tillhör Norrlandstingens samverkansnämnd och det gemensamma forskningsanslaget Visare Norr, till regionförbundet.

§ 11 Budget samt styrning av ekonomi och verksamhet

Förbundsdirektionen har att årligen fastställa budget för förbundet inom den preliminära ram som medlemmarna enats om före maj månads utgång.

Budgeten ska innehålla en verksamhetsplan för verksamheten och ekonomin under den kommande treårsperioden. Förbundet ska samråda med medlemsregionerna om ett förslag till budget. Förbundsdirektionen ska fastställa verksamhetsplanen före december månads utgång för beslut om bidrag enligt 9 §.

Beslut i Förbundsdirektionen som gäller upptagande av långfristiga lån, ingående av borgensförbindelser, förvärv av aktier och fast egendom samt bildande av aktiebolag och stiftelser förutsätter godkännande av respektive Norrlandsregions fullmäktige.

Det sammanträde vid vilket budget fastställs ska tillkännages på förbundets anslagstavla minst en vecka före sammanträdesdagen och är offentligt enligt KL 9 kap 10 §.

§ 12 Årsredovisning

Förbundet ska upprätta delårsrapport, samt efter varje verksamhetsår en årsredovisning som överlämnas till varje Norrlandsregion.

§ 13 Uppsägning, utträde och likvidation

Förbundet är bildat för obestämd tid. En region har rätt att utträda ur förbundet. För uppsägning gäller kommunallagens bestämmelser om 3 års uppsägningstid.

Om inte de ekonomiska mellanhavandena mellan samtliga norrlandsregioner kan lösas i en överenskommelse, sedan en region utträtt ur regionförbundet, ska regionförbundet träda i likvidation. Likvidationen verkställs av Förbundsdirektionen i egenskap av likvidator.

Vid skifte av förbundets behållna tillgångar och skulder med anledning av likvidationen, ska den i 10 § angivna fördelningsgrunden mellan medlemmarna tillämpas.

När regionförbundet trätt i likvidation ska förbundets egendom, i den mån det behövs för likvidationen, förvandlas till pengar på offentlig auktion eller på annat lämpligt sätt. Verksamheten får tillfälligt fortsätta om det behövs för en ändamålsenlig avveckling.

När Förbundsdirektionen fullgjort sitt uppdrag som likvidator ska den avge slutredovisning för sin förvaltning. Redovisningen ska ske genom en förvaltningsberättelse som rör likvidationen i sin helhet med redovisning av skiftet av behållna tillgångar och skulder. Till berättelsen ska fogas Förbundsdirektionens beslut om vilket av Norrlandsregionerna som ska överta och vårda de handlingar som hör till förbundets arkiv.

När förvaltningsberättelsen och redovisningshandlingar har delgetts samtliga Norrlandsregioner är förbundet upplöst.

§ 14 Tvist

Tvist mellan förbundet och ett eller flera av Norrlandsregionerna om förbundets angelägenheter ska lösas genom förhandlingar mellan förbundet och berört Norrlandsregion. Kommer inte parterna överens ska tvisten avgöras enligt lagen om skiljeförfarande.

§ 15 Ändringar i förbundsordningen

Regionförbundet är bildat den 1 januari 2005 och ansvarar från den tidpunkten för den verksamhet som medlemmarna enligt 3 § har överlämnat till förbundet.

Ändringar eller tillägg till förbundsordningen kan initieras av var och en av norrlandsregionernas styrelse eller fullmäktige samt av Förbundsdirektionen. Beslut om ändring av förbundsordningen förutsätter godkännande av respektive norrlandsregions fullmäktige.



5

Framtida organisation för Länstrafiken i
Jämtlands län AB

RS/224/2019

2019-11-19

Samordningskansliet

Emma Borg

Tfn: 063-14 76 47

E-post: emma.borg@regionjh.se

RS/224/2019

Framtida organisation för Länstrafiken i Jämtlands län AB

Ärendebeskrivning

Vid regionfullmäktiges sammanträde den 13 februari 2019, § 10, fick regionstyrelsen i uppdrag att utreda framtida organisation, finansiering och utveckling av kollektivtrafiken i länet, med utgångspunkt att den verksamhet som idag ligger i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB på sikt flyttas in i förvaltningen.

Uppdragets har delats upp så att utredning av kollektivtrafikens utveckling i länet och tätorten görs separat från utredningen kring organisationen. Konsultföretaget Claesson & Partners har genomfört organisationsutredningen, vilken redovisades för regionstyrelsen den 27 augusti 2019. Då regionstyrelsens förslag till framtida organisation för kollektivtrafiken påverkar regionala utvecklingsnämndens uppdrag, organisation och verksamhetsområden beslutades vid styrelsens sammanträde den 25 september, § 146, att inhämta nämndens synpunkter innan förslaget överlämnas till regionfullmäktige för beslut. Regionala utvecklingsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 oktober, § 165, att inte lämna något yttrande över styrelsens förslag, men uppmanade styrelsen att genomföra dialoger med samtliga partier innan ett förslag till framtida organisation för Länstrafiken överlämnas till regionfullmäktige.

Inför ovanstående dialoger togs ett underlag fram, *PM Framtida organisation för Länstrafiken – alternativ*, som ett komplement till den utredning som Claesson & Partner genomfört. Framtaget PM fokuserar i huvudsak på den politiska organisation som ska ersätta dagens bolagsstyrelse. I dagens organisation har bolagsstyrelsen en betydelsefull roll i strategiska utvecklingsfrågor och fungerar likt ett beredande organ mellan bolaget och ägaren. När bolagets verksamhet införlivas i förvaltningen förändras ledningsstrukturerna, vilket innebär att uppgifterna för den nämnd som ska ansvara för verksamheten inte per automatik blir densamma som för den tidigare bolagsstyrelsen.

I Claesson & Partners utredning presenteras två alternativ; att verksamheten organiseras under regionala utvecklingsnämnden eller att verksamheten organiseras under en ny renodlad kollektivtrafiknämnd. När regionstyrelsen behandlade ärendet i september föreslogs ett tredje alternativ; att verksamheten

organiseras under regionala utvecklingsnämnden och att ett utskott för kollektivtrafikfrågor inrättas under nämnden. I PM:et finns en sammanställning av de olika alternativen utifrån dess för- och nackdelar och ekonomiska aspekter, samt ett kort resonemang kring vilka övriga frågor som kommer att behöva utredas vidare inför att en verksamhetsövergång ska realiseras.

Regiondirektörens förslag

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige

1. Verksamheten i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB överförs till förvaltning från 1 juli 2020, och organiseras under regionala utvecklingsnämnden.
2. Ett utskott för kollektivtrafikfrågor inrättas under regionala utvecklingsnämnden från den 1 juli 2020, bestående av fem ledamöter och fem ersättare.
3. Bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB behålls som avtalspart och avvecklas vid en senare tidpunkt.
4. Regionstyrelsen får i uppdrag att inför överföring av verksamheten ta fram förslag på reviderat reglemente för regionala utvecklingsnämnden, samt övriga aktuella styrdokument som berörs av organisationsförändringen.
5. Regionstyrelsen får i uppdrag att senast till fullmäktiges sammanträde i juni föreslå nödvändiga omfördelningar av budgetramar i regionplanen utifrån kommande verksamhetsförändring.
6. Regionala utvecklingsnämnden får i uppdrag att ta fram en genomförandeplan för verksamhetsförändringen.
7. En utvärdering av den politiska organisationen för kollektivtrafikfrågor ska göras inför mandatperioden 2022-2026.

I tjänsten
Hans Svensson
Regiondirektör

Mikael Ferm
Stabschef

Utdrag till

Länstrafiken i Jämtlands län
Regionala utvecklingsnämnden
Regionstyrelsen

Samordningskansliet
Emma Borg
Tfn: 063-14 76 47
E-post: emma.borg@regionjh.se

2019-10-24

RS/224/2019

PM Framtida organisation för Länstrafiken - alternativ

Bakgrund

Vid regionfullmäktiges sammanträde den 13 februari 2019, § 10, fick regionstyrelsen i uppdrag att utreda framtida organisation, finansiering och utveckling av kollektivtrafiken i länet, med utgångspunkt att den verksamhet som idag ligger i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB på sikt flyttas in i förvaltningen.

Uppdragets har delats upp så att utredning av kollektivtrafikens utveckling i länet och tätorten görs separat från utredningen kring organisationen. Konsultföretaget Claesson & Partners har genomfört organisationsutredningen, vilken redovisades för regionstyrelsen den 27 augusti 2019. Då regionstyrelsens förslag till framtida organisation för kollektivtrafiken påverkar regionala utvecklingsnämndens uppdrag, organisation och verksamhetsområden beslutades vid styrelsens sammanträde den 25 september, § 146, att inhämta nämndens synpunkter innan förslaget överlämnas till regionfullmäktige för beslut. Regionala utvecklingsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 oktober, § 165, att inte lämna något yttrande över styrelsens förslag, men uppmanade styrelsen att genomföra dialoger med samtliga partier innan ett förslag till framtida organisation för Länstrafiken överlämnas till regionfullmäktige.

Detta PM har tagits fram som ett komplement till den utredning som Claesson & Partner genomfört och som underlag till föreslagna dialoger. Den externa utredningen innehåller flera resonemang kring hur verksamheten ska organiseras på förvaltningsnivå (egen förvaltning, eget förvaltningsområde, del av förvaltningsområde regional utveckling). Detta PM fokuserar i huvudsak på den politiska organisation som ska ersätta dagens bolagsstyrelse. Hur verksamheten bäst organiseras i förvaltningsorganisationen bör utredas vidare efter att den politiska organisationen är beslutad.

I dagens organisation har bolagsstyrelsen en betydelsefull roll i strategiska utvecklingsfrågor och fungerar likt ett beredande organ mellan bolaget och ägaren. När bolagets verksamhet införlivas i förvaltningen förändras ledningsstrukturerna, vilket innebär att uppgifterna för den nämnd som ska ansvara för verksamheten inte per automatik blir densamma som för den tidigare bolagsstyrelsen. Detta bör tas i beaktande vid utvärdering av de olika alternativen.

Föreslagna alternativ

I Claesson & Partners utredning presenteras två alternativ; att verksamheten organiseras under regionala utvecklingsnämnden eller att verksamheten organiseras under en ny

renodlad kollektivtrafiknämnd. När regionstyrelsen behandlade ärendet i september föreslogs ett tredje alternativ; att verksamheten organiseras under regionala utvecklingsnämnden och att ett utskott för kollektivtrafikfrågor inrättas under nämnden. Nedan följer en kort redogörelse för de olika alternativen och dess för- och nackdelar, samt förslag på beslutsformulering utifrån de olika alternativen.

Alternativ 1. Verksamheten organiseras under regionala utvecklingsnämnden (ingen förändring av den politiska organisationen)

Utredarna sammanfattar detta alternativ med att det ger en tydlig struktur, men att det kan påverka beslutsprocessen negativt.

Förslaget tar tillvara på synergier då kollektivtrafiken är en stor och viktig del av regional utveckling, och kan då hållas samman med övriga områden. Förslaget passar även in i befintlig organisationsstruktur sett till hur övrig verksamhet organiserats inom regionen, där hälso- och sjukvård är samlad under en gemensam nämnd och inte uppdelad i exempelvis primärvårdsnämnd. Att ansvaret för kollektivtrafiken läggs under nämnden ger också en tydlig struktur, särskilt då verksamheten även av de externa utredarna föreslås ingå i förvaltningsområde regional utveckling och inte brytas ut i en egen förvaltning eller eget förvaltningsområde.

Utredarna ser en risk i att förslaget kan bidra till långsammare beslutsprocesser på grund av mängden ärenden som ska behandlas av nämnden. Utredarna framhäver dock att det finns fungerande arbetsprocesser för beredning av ärenden till nämnden. Nämnden har i dagsläget åtta ordinarie sammanträden per år, vilket är fler än nuvarande bolagsstyrelse. Ovan nämnda risk bör därmed vara relativt låg. I utredningen anges att förslaget kan försvåra förutsättningarna att bygga den kompetens, på politisk nivå, som krävs för att säkerställa strategisk utveckling inom trafikfrågor.

Utifrån en genomgång av Länstrafiken i Jämtlands län AB:s styrelseprotokoll och de ärenden som beslutats i bolagets styrelse under 2017 och 2018 bedöms det inte finnas något behov av att utöka nämndens sammanträdestider sett endast till antalet beslutsärenden. Regionala utvecklingsnämndens ärendemängd varierar under året från ca tio beslutsärenden per sammanträde uppemot ett 30-tal. De beslutsärenden som tillkommer från Länstrafikens verksamhet bedöms vara hanterbart inom nuvarande sammanträdesplanering. Det som däremot kräver utrymme är det fördjupningsarbete kring strategiska utvecklingsfrågor för kollektivtrafiken som bolagsstyrelsen hanterat idag. Detta skulle kunna hanteras genom att vissa av nämndens sammanträden förlängs till två dagar, där viss del av sammanträdet kan ägnas till fördjupningsarbete och diskussioner.

Beslutsförslag alternativ 1

1. Verksamheten i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB överförs till förvaltning från **1 juli 2020**, och organiseras under regionala utvecklingsnämnden.
2. Bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB behålls som avtalspart och avvecklas vid en senare tidpunkt.

3. Regionstyrelsen får i uppdrag att inför överföring av verksamheten ta fram förslag på reviderat reglemente för regionala utvecklingsnämnden, samt övriga aktuella styrdokument som berörs av organisationsförändringen.
4. Regionstyrelsen får i uppdrag att senast till fullmäktiges sammanträde i juni föreslå nödvändiga omfördelningar av budgetramar i regionplanen utifrån kommande verksamhetsförändring.
5. Regionala utvecklingsnämnden får i uppdrag att ta fram en genomförandeplan för verksamhetsförändringen.

Alternativ 2. Verksamheten organiseras under en egen nämnd (ny nämnd inrättas)

Utredarna sammanfattar detta alternativ med att det anses öka förutsättningarna för en effektivare beslutsprocess och högre trafikkompetens i nämnden, men att det driver kostnader för administration.

I utredningen föreslås att en kollektivtrafiknämnd inrättas, där all verksamhet som berör kollektivtrafiken i regionen samlas. Detta innebär även de uppgifter som kommer av regionens ansvar som regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) som idag är organiserade under regionala utvecklingsnämnden. Förslaget innebär att trafikfrågor får större utrymme i och med den egna nämnden, och den riskerar då heller inte påverka eller ta utrymme av övriga regionala utvecklingsfrågor. Det kommer också att kunna skapas högre kompetens inom nämnden gällande trafikfrågor.

I utredningen anges att en kollektivtrafiknämnd kan innebära en effektivare beredning av ärenden och snabbare beslut jämfört med att organisera verksamheten under regionala utvecklingsnämnden. Regionen har en sammanhållen ärendehanteringsprocess som är lika för alla nämnder, vilket innebär att hanteringen av ärenden och beslutsprocesser ska vara lika oavsett nämnd. En konsekvens av att inrätta en ny nämnd, som också i utredningen anges som en nackdel med detta alternativ, är att det kommer att driva kostnader för administration. Inrättande av en ny nämnd innebär också en viss inkörsperiod som kan påverka ärendehanteringen. Som exempel från den egna organisationen kan hälso- och sjukvårdsnämndens inrättande nämnas, där hälso- och sjukvårdsfrågorna lyftes från regionstyrelsen till den nya nämnden. Där pågår det fortsatt ett arbete med att kartlägga vilka ärenden som är rena hälso- och sjukvårdsärenden och vilka som är av mer övergripande karaktär och därmed hör till regionstyrelsen ansvarsområde. Vid en separering av trafikfrågor från övriga regionala utvecklingsfrågor finns även en risk att samordningsmöjligheter och synergieffekter tappas bort.

Beslutsförslag alternativ 2

1. Verksamheten i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB överförs till förvaltning från **1 juli 2020**, och organiseras under en kollektivtrafiknämnd.
2. En kollektivtrafiknämnd inrättas från **den 1 juli 2020**, bestående av sju ledamöter och sju ersättare.
3. Bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB behålls som avtalspart och avvecklas vid en senare tidpunkt.
4. Regionstyrelsen får i uppdrag att inför överföring av verksamheten ta fram förslag på reviderat reglemente för regionala utvecklingsnämnden, nytt reglemente för

kollektivtrafiknämnden, samt övriga aktuella styrdokument som berörs av organisationsförändringen.

5. Regionstyrelsen får i uppdrag att senast till fullmäktiges sammanträde i juni föreslå nödvändiga omfördelningar av budgetramar i regionplanen utifrån kommande verksamhetsförändring.
6. Regionstyrelsen får i uppdrag att ta fram en genomförandeplan för verksamhetsförändringen.

Alternativ 3. Verksamheten organiseras under regionala utvecklingsnämnden, ett utskott för kollektivtrafikfrågor inrättas

Regionstyrelsen föreslog ett tredje alternativ som inte togs upp i utredningen, och som inte heller medför lika omfattande organisationsförändringar som kommer av inrättande av en ny nämnd. Förslaget innebär att Länstrafikens verksamhet organiseras under regionala utvecklingsnämnden, dvs. samma som i alternativ 1, men att ett utskott för kollektivtrafikfrågor inrättas under nämnden. På så vis kan nämnden bygga spetskompetens kring kollektivtrafikfrågor inom utskottet genom de nämndsledamöter som utses till utskottet. Utskottet kan då överta en del av det strategiska arbete som länstrafikbolagets styrelse ägnar sig åt idag, men den formella beslutanderätten ligger kvar hos regionala utvecklingsnämnden. Det är då viktigt att utskottets uppdrag och dess roll gentemot nämnden och nämndens verksamhet blir tydlig, och att utskottet och dess ledamöter har ett tydligt uppdrag.

Under föregående mandatperiod fanns två utskott under regionala utvecklingsnämnden och tre under regionstyrelsen. Under 2017 gjordes en utvärdering av hela den politiska organisationen 2014–2018, vilket bland annat resulterade i att utskotten togs bort inför nuvarande mandatperiod. Utvärderingen gjordes genom en enkät till förtroendevalda och chefer, och resultatet presenterades i en rapport (RS/566/2016) som konstaterade att utskottens roll och ansvar varit otydlig. Vid mandatperiodens slut gjordes även en uppföljning av det arbete som skett inom respektive utskott, och dessa kan nu användas som underlag för att ta fasta på och dra lärdomar av hur ett nytt utskott kan utformas.

Regionala utvecklingsnämnden hade vid mandatperiodens slut två utskott, utskottet för infrastruktur och arbetsutskottet, vars arbete följdes upp i två separata rapporter (RUN/522/2018 respektive RUN/542/2018). Utskotten hade till uppgift att inom sina ansvarsområden arbeta med framtidsbevakning och analys av långsiktiga utvecklingsområden, samt med fördjupning inom fokusområden och strategiska utvecklingsområden. Utskottet för infrastrukturens ansvarsområde omfattade infrastruktur och kommunikationer, inklusive bredband och samhällsservice. Utskottet hade även till uppgift att bevaka att nämndens uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet fullföljdes. Arbetsutskottets ansvarsområde omfattade i stort sett all övrig verksamhet under nämnden. Utskotten hade även till uppgift att inom sina verksamhetsområden bereda ärenden till nämnden.

Problematiken med att ha utskott som formellt beredande instans för alla ärenden som ska beslutas i nämnden belyses särskilt i uppföljningen av arbetsutskottet. Majoriteten av de ärenden som beslutades av nämnden under föregående mandatperiod var färdigberedda när de kom till utskotten, och utskotten beslutade då om det förslag till beslut som sedan

överlämnades till nämnden. Denna hantering innebar en lång väntan från att ärendet beretts klart av ansvarig handläggare till dess att beslut fattats i ärendet - tiden från att ärendet färdigställt inför att kallelsen skickades till utskottet fram till beslut i nämnden var under 2018 ibland så lång som sex veckor. Detta krävde också mer administrativa resurser. I dagens organisation, där den politiska beredningen istället sker i nämndens presidium inför kallelsen till nämnden, har den tiden förkortats avsevärt och administrationen effektiviserats.

I Claesson & Partners utredning har de angivit att beslutsprocessen kring kollektivtrafikärenden kan påverkas negativt om kollektivtrafiken organiseras under regionala utvecklingsnämnden. Utifrån ovanstående analys av tidigare utskott kvarstår den risken även för detta alternativ förutsatt att det nya kollektivtrafikutskottet utformas på samma sätt som nämndens tidigare utskott. Detta kan undvikas genom att istället se utskottet som en "politisk styrgrupp" för kollektivtrafikfrågor. Utskottet kan då användas som en del i beredningsprocessen av ärenden som rör kollektivtrafiken, men inte som ytterligare en instans i den formella beslutsprocessen. Beslutsmandat i kollektivtrafikfrågor ligger istället kvar hos nämnden som helhet. Detta bör utvärderas löpande för att se ifall det finns ärendetyper som nämnden i framtiden helt kan delegera till utskottet.

Även styrelsens utskott följdes upp i slutet av föregående mandatperiod. I uppföljningen av styrelsens utskott för ekonomi (RS/1772/2018) finns många bra exempel på hur ett utskott kan arbeta med fördjupning och strategiskt långsiktigt arbete kring specifika frågor. I summeringen av utskottets arbete anges bland annat att utskottet på sina sammanträden fått information om pågående utvecklingsarbeten och haft möjlighet att lämna synpunkter inför fortsatt arbete, och att särskilda inspel då gjorts i större ärenden som exempelvis regionplan och finansplan. Genom utskottets sammansättning var det möjligt att föra samtal i viktiga frågor öppet och resonerande men i en mindre grupp, och att utskottet också vid flera tillfällen initierat gemensam dialog och samverkan i centrala frågor där andra ledande förtroendevalda och tjänstemän bjudits in. Detta var något som inte ansågs vara möjligt tidsmässigt i samband med regionstyrelsens sammanträden, vilket är samma analys som görs nu gällande utrymmet för fördjupning inom kollektivtrafikfrågor inom regionala utvecklingsnämnden.

Beslutsförslag alternativ 3

1. Verksamheten i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB överförs till förvaltning från **1 juli 2020**, och organiseras under regionala utvecklingsnämnden.
2. Ett utskott för kollektivtrafikfrågor inrättas under regionala utvecklingsnämnden från **den 1 juli 2020**, bestående av fem ledamöter och fem ersättare.
3. Bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB behålls som avtalspart och avvecklas vid en senare tidpunkt.
4. Regionstyrelsen får i uppdrag att inför överföring av verksamheten ta fram förslag på reviderat reglemente för regionala utvecklingsnämnden, samt övriga aktuella styrdokument som berörs av organisationsförändringen.
5. **Regionstyrelsen får i uppdrag att senast till fullmäktiges sammanträde i juni föreslå nödvändiga omfördelningar av budgetramar i regionplanen utifrån kommande verksamhetsförändring.**
6. Regionala utvecklingsnämnden får i uppdrag att ta fram en genomförandeplan för verksamhetsförändringen.

Ekonomiska aspekter

I Claesson & partners utredning finns ett kort resonemang kring ekonomi utifrån de två alternativ som utredningen tittat på. Regionstyrelsen har i sin analys inte berört de ekonomiska konsekvenser som inrättandet av ett utskott för med sig. Den externa utredningen har inte identifierat några större effektiviseringar av Länstrafikens verksamhet som skulle kunna ge ekonomiska besparingar, utan är av uppfattningen att verksamheten är kostnadseffektiv. Det som däremot skulle kunna innebära en besparing är just hur man väljer att organisera den politiska organisationen som ska ersätta nuvarande bolagsstyrelse, samt de eventuella samordningsvinster som kan uppstå för stödjande funktioner.

Arvoden

Nedanstående beräkningar är gjorda utifrån fastställda ersättningsnivåer för sammanträdesarvoden, schablonbelopp för reseersättning och ersättning för förlorad arbetsförtjänst. Beräkningen innehåller inte kostnader kopplade till deltagande vid kurser och konferenser för förtroendevalda som säkert kommer att bli aktuellt (så som arvodeskostnader, deltagaravgift, logi- och resekostnader, etcetera).

Som jämförelse kan anges att kostnaden för Länstrafiken i Jämtlands län AB:s bolagsstyrelse, inklusive kringkostnader, under 2018 uppgick till cirka **600 000 kronor**.

Alternativ 1

För år 2020 är det för regionala utvecklingsnämnden budgeterat för nio sammanträdesdagar (åtta inplanerade + en extra). En utökning med exempelvis fyra sammanträdesdagar, dvs. att hälften av nämndens sammanträden förlängs till två dagar, skulle innebära en ökning av budget med ungefär **145 000 kronor** i arvodesrelaterade kostnader. Observera att detta **inte inkluderar kostnader för eventuella övernattningar** som kan bli aktuella i samband med tvådagarsammanträden.

Alternativ 2

Sett till bolagsstyrelsens sammansättning samt antalet genomförda sammanträden under 2017 och 2018 har beräkningar gjorts utifrån att nämnden består av sju ledamöter och sju ersättare, där ordförande har ett arvode motsvarande 20 % av heltid. För vice ordförande utgår arvode med 10 % av heltid. Nämnden ska sammanträda sex gånger per år (halvdagssammanträde). I budget finns utrymme för en extra sammanträdesdag (halvdagssammanträde).

Inrättande av en kollektivtrafiknämnd med ovanstående sammansättning och sammanträdesplan skulle kräva en budget på ungefär **515 000 kronor** för arvodesrelaterade kostnader.

Alternativ 3

Utskott med fem ledamöter och fem ersättare, ordförande 20 % och vice ordförande 10 %. Beräknat på sex ordinarie halvdagssammanträden per år, ett extra.

Inrättande av ett utskott med ovanstående sammansättning och sammanträdesplan skulle kräva en budget på ungefär **470 000 kronor** för arvodesrelaterade kostnader.

Administrativa resurser kopplat till den politiska organisationen

De administrativa funktionerna som inom Region Jämtland Härjedalen hanterar mötesadministration, arkiv, juridik och registratur är samlade i ett sekretariat under avdelningen Samordningskansliet inom regionstaben. För närvarande finns totalt 5,0 nämndsekreterare/handläggare (hanterar sammanlagt 9 politiska organ), 1,75 centrala registratorer, 1,0 regionarkivarie, 1,0 arkivarie, 1,75 arkivassistenter och 2,0 regionjurister. Fördelen med att ha alla funktioner samlade är att det finns större möjligheter att skapa gemensamma rutiner för det administrativa arbetet kopplat till den politiska organisationen. Det minskar också sårbarheten.

För Region Jämtland Härjedalen har organisationsförändringar som inneburit fler nämnder ställt krav på mer resurser. Även förändringen med en ny politisk ledning från 1 januari 2019 har inneburit omställningar för administrationen. Uppdragen för de administrativa funktionerna har de senaste åren också blivit mer strategiskt inriktade än tidigare. Det utifrån ökat krav på tillgänglighet, förändrad ärendehanteringsprocess, ny digital teknik och mer komplexa ärenden. Dessa förändringar har bidragit till att belastningen för nämndsekreterarna/handläggarna ökat betydligt. Under 2019 har det varit svårt att leverera den service som önskats och det pågår nu en översyn av ärendehanteringsprocessen.

Ovanstående resonemang kan också styrkas utifrån den genomlysning av regionstaben som genomfördes i början på 2019. Resultatet presenterades i en rapport (RS/222/2019) vars syfte var att svara på frågan om Region Jämtland Härjedalen har en ändamålsenlig och kostnadseffektiv administration. I rapporten konstaterades att Samordningskansliet är sårbara vad gäller stöd till den politiska organisationen, diarie- och arkivhantering och utredaren rekommenderade regionstaben att ta ställning till om Samordningskansliet har tillräckliga resurser i förhållande till sitt nuvarande uppdrag. Sedan dess har 0,5 tjänst tillkommit, initialt som en tillfällig förstärkning under nio månader. Behovet kvarstår.

Tidsåtgång för administration för de olika alternativen (1–3)

Sekreteraren ansvarar för planering och samordning av mötet samt för att skriva kallelse och protokoll. Sekreteraren ska i det arbetet också stödja föredragande tjänsteperson med att säkerställa att ärendehanteringsprocessen fungerar och att underlagen som skickas ut i en kallelse är väl beredda, tydliga och korrekta. Sekreteraren har ofta egna ärenden och utredningsuppdrag kopplat till mötena. Andra uppgifter som sekreteraren har är att diarieföra handlingar som tillhör politiska ärenden, distribuera protokollsutdrag och hantera arvoden. Dessa uppgifter ska hanteras oavsett om det handlar om ett utskott eller en nämnd. För varje organ tillkommer diarieföring och arkivering.

Beräknad tidsåtgång för arbetet varierar utifrån hur många möten och antalet ärenden varje organ har. För en nämnd eller styrelse som har cirka 10 möten per år bedöms arbetsinsatsen för en sekreterare vara cirka 75 % av en tjänst. Då inkluderat förberedelser, deltagande på sammanträde och efterarbete. För ett utskott är behovet mindre men det varierar utifrån antalet möten och utskottets mandat. Om ett utskott har beslutsärenden behövs samma ärendehantering för dem som för ett ärende i en nämnd. Vidare behövs för varje nämnd cirka 50 % tjänst registrator och även arbetsinsatser för arkivering.

Utifrån beskrivningen ovan skulle samtliga alternativ medföra mer arbetsuppgifter för sekretariatet och förmodligen behov av ytterligare resurser, särskilt alternativ 2 och även 3.

Även utökat ansvar för regionala utvecklingsnämnden, med fler ärenden och fler möten, skulle vara svårt att hantera med befintliga resurser om inte en omfördelning av arbetsuppgifter görs.

Ekonomiadministration

Regionfullmäktige har i Regionplan 2020–2022 fördelat budgetramar för år 2020 till styrelse och nämnder, samt till Förtroendevalda politiker. Budget för Länstrafiken i Jämtlands län AB (inklusive bolagets kostnader för bolagsstyrelsen) ingår idag i ramtilldelningen till regionala utvecklingsnämnden. Oavsett vilket alternativ som beslutas gällande organisering av Länstrafikens verksamhet kommer förändringar att behöva ske i ramfördelningen i samband med att verksamhetsövergången ska realiseras.

Beslutas det att Länstrafikens verksamhet ska organiseras under regionala utvecklingsnämnden kommer den primära omfördelningen att ske från nämndens ram till Förtroendevalda politiker i form av kostnader för arvoden. Med utgångspunkt i resonemanget i föregående stycke gällande administrativa resurser bör det även ses över ifall det behöver ske en omfördelas till regionstyrelsens ram.

Inrättas en helt ny nämnd kommer en större omfördelning att behöva ske, utöver det som beskrivs ovan. I förslaget om en kollektivtrafiknämnd samlas, utöver Länstrafikens verksamhet, även den regionala kollektivtrafikmyndigheten och ansvaret för Norrtåg AB under den nya nämnden. Budget för dessa verksamheter finns idag i regionala utvecklingsnämndens ram. Norrtåg AB har en egen tilldelning i regionala utvecklingsnämndens verksamhetsplan och budget, medan kostnaderna för den regionala kollektivtrafikmyndigheten ingår i verksamhetsområde Infrastruktur och kommunikationers samlade budgetram.

Andra frågor som behöver utredas vidare inför verksamhetsövergången

Länstrafikbolaget bedriver sin verksamhet genom upphandling och har ett stort antal avtal att förvalta. Överföring av avtal kräver en omfattande utredning och administration i syfte att säkerställa att inte några rättigheter går förlorade. Det vanliga förfarandet, som rekommenderas, är att när verksamhet i länstrafikbolaget har lagts i förvaltning har bolaget behållits vilande som avtalspart. En överföring av avtal görs successivt när avtalen löper ut och bolaget avvecklas om något år. Det behöver utredas vidare vad detta innebär (fortsatt krav på bolagsstyrelse, årsstämma, årsredovisning, etcetera), och vilka kostnader och resurser som kommer att krävas för detta.

I utredningen presenteras ett ganska snävt tidsatt förslag till genomförandeplan, men där utredarna anger att genomförandeplanen måste modifieras och förankras när beslut om en organisationsförändring är fattat. I den ursprungliga tidplanen angavs att verksamhetsövergången skulle kunna ske redan den 1 januari 2020. När styrelsen behandlade ärendet flyttades detta fram till den 1 juli 2020. Det är såklart mest fördelaktigt att genomföra en organisationsförändring vid ett årsskifte, sett till de förändringar som behöver ske i såväl verksamhetssystem som i verksamhetsprocesser. Som ett exempel kan

ges att Bergs kommun i november 2018 beslutat att införliva bolaget Bergs hyreshus AB i förvaltning. Där kommer verksamhetsövergången att ske den 1 januari 2020.

Det är viktigt att förändringen sker på ett så bra sätt som möjligt sett till verksamheten och den personal som berörs av förändringen, men även så att det sker med minimal påverkan på kunden. I Claesson & Partners utredning tar man upp möjligheter till samordning av stödfunktioner, och anger en rad förutsättningar för att detta ska kunna vara möjligt. Utredningen bedömer att det är viktigt att i ett inledande skede bevara verksamhetens enheter intakta, för att bibehålla leveranskvalitet och viktiga nyckelpersoner i verksamheten. Vissa processer och arbetsuppgifter kan flyttas till regionstaben, exempelvis inom IT, ekonomi, lön, diarium och arkiv. Tid kan därigenom frigöras för kärnverksamheten och det strategiska utvecklings- och analysarbetet, men innebär istället en ökad belastning på regionstabens funktioner. En annan fråga som inte belyses i utredningen är fastigheter/lokaler för verksamheten. Detta är några av de delar som behöver analyseras vidare efter att beslut om organisationsförändring är fattat, och som behöver besvaras innan organisationsförändringen träder i kraft.



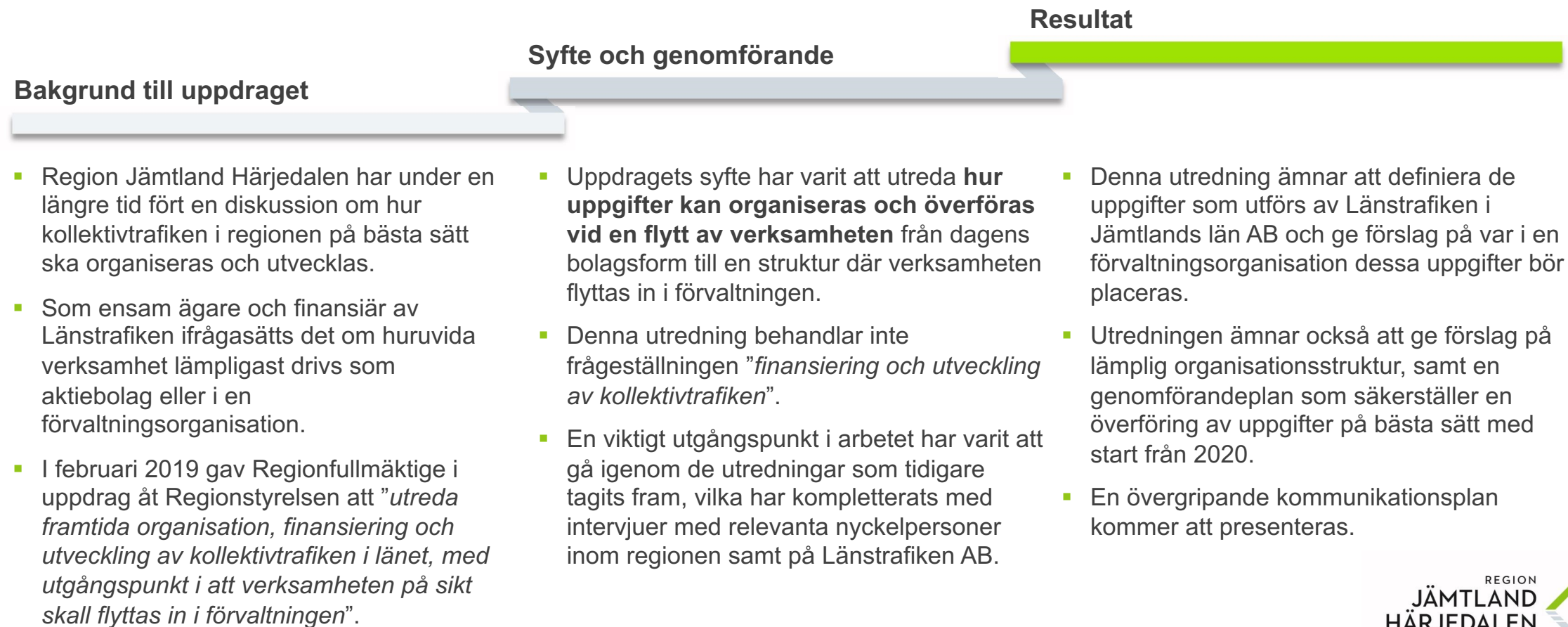
Utredning av Länstrafiken i Jämtlands Län ABs framtida organisation 2019

INNEHÅLL

Bakgrund och uppdragsbeskrivning

- Befintlig organisation och roller
- Förslag till organisation i förvaltningsstruktur
- Utmaningar vid en övergång till förvaltningsorganisation
- Samordning av stödfunktioner i en förvaltningsorganisation
- Genomförandeplan
- Kommunikation och förankring
- Appendix
 - Roll- och uppdragsbeskrivning
 - Utvärdering organisationsalternativ
 - Detaljerad genomförandeplan

Bakgrund och uppdragsbeskrivning



De som bidragit till rapporten

Länstrafiken

- Per David Wennberg (VD)
- Lisa Wallin (Ek.ch)
- Eggert Öhrnell (IT.ch)
- Danny Algotsson (Trafikpl.ch)
- Mattias Holmlund (Särsk.koll. ch)
- Stina Philström (Markn/Kund)

Regionen

- Hans Svensson (Reg.dir)
- Anders Byström (vReg.dir)
- Mikael Ferm (Reg.stab)
- Jan Molde (Utredare LTR)
- Christer Eriksson (Pers.ch)
- Peter Rönnholm (Ek.ch)
- Marit Nilsson (IT.ch)
- Ruth Eriksson (RKM)
- Berit Eriksson (Infrastruktur & Kommunikation.ch)
- Arne Nilsson (Förv.controller)
- Emma Borg (Nämndesekr.)

Politiken

- Elisabet Sjöström (Ordf. LTR)
- Thomas Andersson (vOrdf. LTR)
- Elise Ryder Wikén (Ordf. Reg.utv.nämnd)

Material och underlag som bidragit till utredningen

Benchmarks

- Region Skåne
- Västra Götalandsregionen
- Region Dalarna
- Region Gotland
- Region Jönköping
- Region Västerbotten

Jämförelser

- Samtliga regioner i Sverige
- SKL

Utredningar

- Organisation av kollektivtrafiken i Jämtlands län - Jan Molde 2012
- Politisk organisation för förvaltningen Länstrafiken - James Winoy 2015
- Utredning – Länstrafiken i bolag eller förvaltning – Berit Eriksson 2016
- Landstingets kollektivtrafikförvaltning, förslag till organisation – Landstinget Dalarna 2017



INNEHÅLL

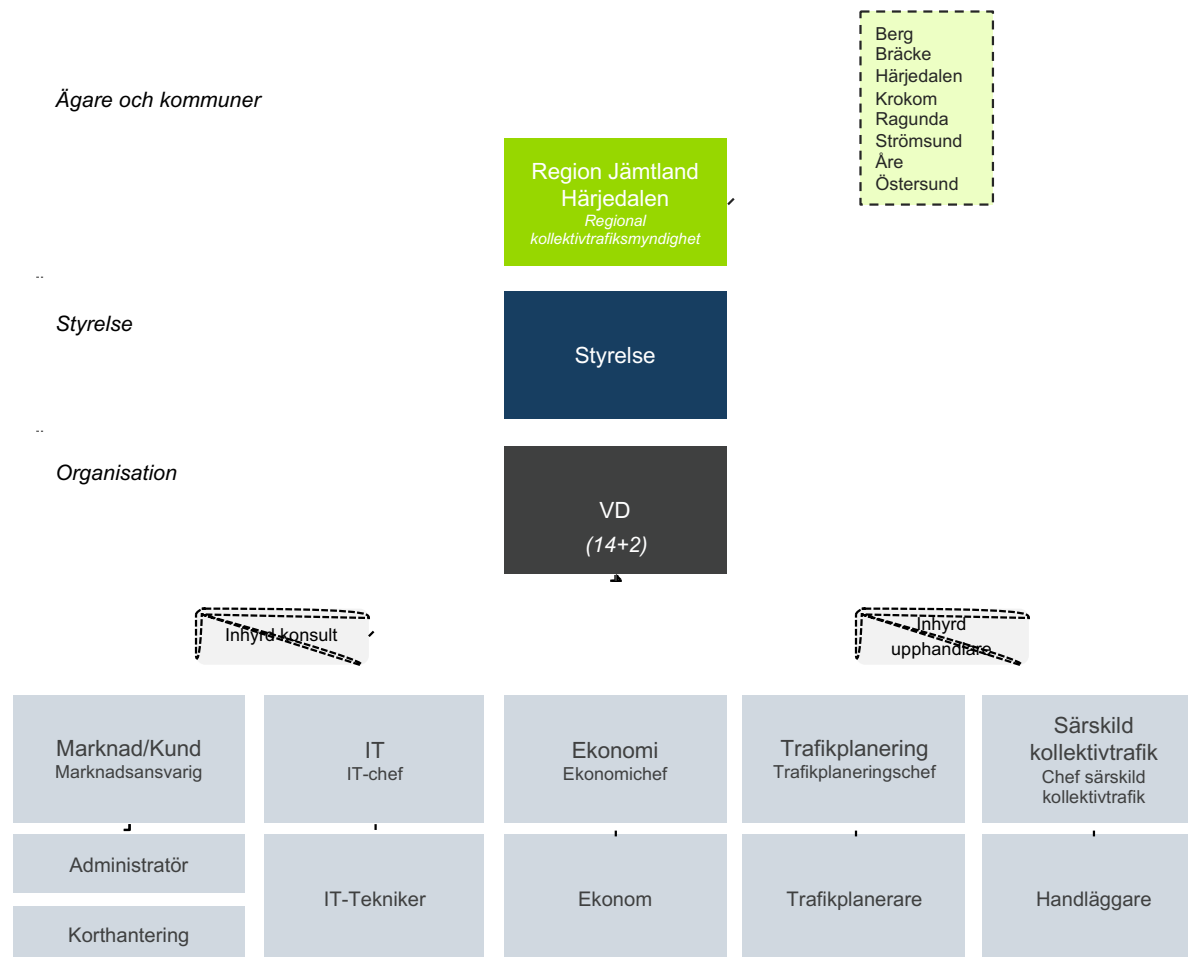
- Bakgrund och uppdragsbeskrivning

Befintlig organisation och roller

- Förslag till organisation i förvaltningsstruktur
- Utmaningar vid en övergång till förvaltningsorganisation
- Samordning av stödfunktioner i en förvaltningsorganisation
- Genomförandeplan
- Kommunikation och förankring
- Appendix
 - Roll- och uppdragsbeskrivning
 - Utvärdering organisationsalternativ
 - Detaljerad genomförandeplan

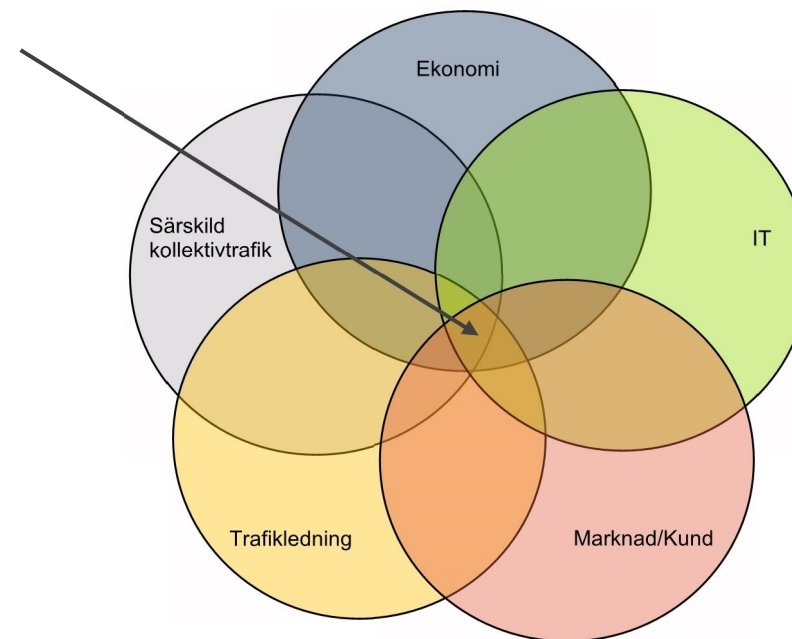
Dagens organisation

- Länstrafiken i Jämtlands län AB ansvarar för att samordna, planera, upphandla och marknadsföra kollektivtrafiken i Jämtlands län.
- Hit hör det löpande arbetet med trafikplanering, tidtabeller, skoltrafik, hantering av biljettintäkter, ansvar för biljettmaskiner, hållplatsfrågor, samt ekonomi, administration och IT.
- Länstrafiken fullföljer också ansvaret för den särskilda kollektivtrafiken (färdtjänst och riksferietjänst), för de kommuner som valt att överlåta uppgiften.
- Uppdraget utförs åt ägaren, Region Jämtland Härjedalen, som i egenskap av Regional kollektivtrafiksmyndighet tillsammans med kommunerna svarar för utvecklingen av den regionala kollektivtrafiken.
- Ägaren styr och följer upp bolaget med hjälp av:
 - **Ägardirektiven** (reglerar ekonomiska mål och riktlinjer, rutiner för budget, redovisning, verksamhetsmål, jämställdhets-, jämlikhets och miljöarbete)
 - **Bolagsordningen**
 - **Uppdragsavtal** (reglerar verksamhet och uppdrag, uppföljning av mål och verksamhet)
 - **Trafikförsörjningsprogram** (verksamhetskrav, mål och utveckling för den regionala kollektivtrafiken)
- Länstrafiken omsätter omkring 480 miljoner kronor och finansieras till 37% av biljettintäkter och 63% av bidrag.



Dagens organisation arbetar tvärfunktionellt mellan enheterna

- Länstrafiken beskriver hur de idag arbetar nära och gränsöverskridande mellan verksamhetens olika enheter, i första hand inom ekonomi, IT, trafikplanering och marknad/kund. Arbetssättet har resulterat i flerfunktionella kompetenser.
- Den begränsade tillgången till resurser har resulterat i ett välutvecklat och situationsanpassat teamarbete, där uppgifter i viss utsträckning fördelas ut på de medarbetare som finns tillgängliga för stunden.
- Verksamheten upplever att man inte har haft möjlighet att se över sina processer och sitt arbetssätt, vilket fått till följd att cheferna idag arbetar såväl operativt som taktiskt och strategiskt.
- Länstrafiken ser stora utvecklingspotentialer inom den befintliga verksamheten, om tid kan frigöras genom avlastning av vissa processer.
- Länstrafikens begränsade resurser, lönsamhetsproblem och befintliga "IT-skuld" begränsar utvecklingen av dagens organisation.



Roller och uppdrag i dagens organisation

Styrelse

- Styrelsen fattar beslut i bl.a.:
 - Ekonomi, delårsrapporter, årsredovisning
 - Tilldelningsbeslut i upphandlingar
 - Teckna avtal med entreprenörer, utlösa optioner i avtal
 - Risk och sårbarhetsanalyser
 - Affärs- och marknadsplan
 - Marknadsföring och kampanjer (billigare biljett i mobilapp)
 - Enklare prisjusteringar (ex. avgift avseende cykel och pälsdjur)
 - Nomineringar till styrelse i Svensk Kollektivtrafik
 - Utse representanter till olika arbetsgrupper, styrgrupp i upphandlingar
 - Inlandsbanans utveckling Mora-Östersund

Styrelse

VD
(14+2)

VD

- Övergripande ansvar för verksamheten och personalen
- Leda och driva det strategiska utvecklingsarbetet

Inhyrda konsulter (2 medarbetare)

- Upphandlingskonsult från Region Jämtland Härjedalen
- Resurskonsult som stöd vid diverse utredningar och projekt ex. ombyggnation av busstorget, nytt resecentrum, Elbuss 2.0, nytt biljett- och betalsystem, upphandlingsarbete

Särskild kollektivtrafik (5 medarbetare)

- Budget
- Del- och helårsbokslut
- Upprätta förslag på regelverk
- Statistik till SKL
- Informationsträffar (sjukvårdsinrättningar, kommuner etc.)
- Fakturahantering
- Betalfilhantering avseende sjukresor
- Ärendehandläggning färdtjänst och riksfärdtjänst
- Ärendehandläggning överklagan
- Ärendehandläggning sjukresebidrag
- Kundärendehantering
- Löpande uppföljning och samverkan med BC

Marknad/Kund (3 medarbetare)

- Kundservice
- Marknadskampanjer
- Underhåller kommunikationskanaler
- Press- och informationsmaterial
- Förarmanualer
- Telefonväxel
- Hantering av gruppresor
- Kortadministration
- Distribuera information ang. trafik- och tidtabellsförändringar
- Kvalitetssäkring

Marknad/Kund
Marknadsansvarig

Administratör

Korthantering

IT
IT-chef

IT-Tekniker

Ekonomi
Ekonomichef

Ekonom

Trafikplanering
Trafikplaneringschef

Trafikplanerare

Särskild
kollektivtrafik
Chef särskild
kollektivtrafik

Handläggare

IT (2 medarbetare)

- Licenshantering
- Utrustning (telefoni, konferens, etc.)
- Användarstöd, generellt och verksamhetsspecifikt
- Drift och underhåll av verksamhetsspecifika hård- och mjukvara
- Utvärdering och införande av nya mjukvarulösningar
- IT-samarbete med övriga trafikhuvudmän
- Upphandling
- Digitalisering- och innovationsarbete

Ekonomi (2 medarbetare)

- Löpande bokföring
- Lev- och kundreskontra
- Moms och skatt
- Förarersättning
- Förarredovisning
- Budget- och prognosprocess
- Försäljning webb och mobil
- Verksamhetsrapporter
- Kalkyler, analyser, planering
- Statistik och material till styrelse, ägare etc.
- Upphandling
- Kundavtal
- Arkiv och diarium
- Månad- kvartal- och årsbokslut

Trafikplanering (2 medarbetare)

- Trafikplanering inkl. anropsstyrd- och närtrafik
 - Trafiksamråd
 - Huvudkontakt trafikföretag
 - Produktionsberäkningar
 - Tillgänglighets- och miljöfrågor
- Tidtabellsarbete
 - Tidtabellsproduktion
 - Export av trafikdata
- Hållplats och resecentra
 - Ansvar drift och underhåll skyltar
 - Kontakt Trafikverket-, kommuner, byföreningar och trafikutövare
- Realtidssystem
- Skoltrafik
- Realtidssystem
- Upphandling



Enheterna är i olika stor utsträckning delaktig i varandras aktiviteter

✓ Delaktig i aktiviteten
✗ Ej delaktig i aktiviteten

	Ekonomi	IT	Kund/Marknad	Särskild kollektivtrafik	Trafikplanering
Ekonomi Leverantörsreskontra Intäkts- och kostnadsfördelning länen Förarredovisningar Försäljning webb och mobil	✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✗ ✗ ✗	✓ ✗ ✓ ✗
IT Utvärdering/implementering mjukvara Hantering ungdoms- och elevkort Skolskjutsplanering Drift och underhåll biljettsystem	✓ ✓ ✗ ✗	✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✗ ✓	✓ ✗ ✗ ✗	✓ ✗ ✓ ✓
Kund/Marknad Kundservice, kvalitetssäkring, utbildning Uppdatera och utveckla hemsida Hantering och fakturering av busskort Upphandling och avtal	✓ ✗ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✗ ✓	✗ ✓ ✗ ✓
Särskild kollektivtrafik Handläggning färd- och riksfärdtjänst Information och handläggning sjukresor Upphandling BC, färdtjänst, sjukresor Avtalsuppföljning	✗ ✗ ✗ ✗	✗ ✗ ✗ ✗	✗ ✗ ✗ ✗	✓ ✓ ✓ ✓	✗ ✗ ✓ ✓
Trafikplanering Tillgänglighet och miljö Tidtabellsarbete Skoltrafik Rapporter ang. trafikstörningar	✗ ✗ ✗ ✗	✗ ✗ ✓ ✗	✓ ✓ ✗ ✓	✗ ✗ ✓ ✗	✓ ✓ ✓ ✓

INNEHÅLL

- Bakgrund och uppdragsbeskrivning
- Befintlig organisation och roller

Förslag till organisation i förvaltningsstruktur

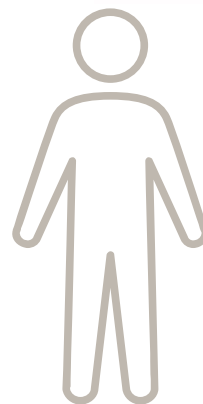
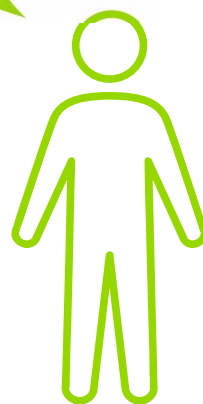
- Utmaningar vid en övergång till förvaltningsorganisation
- Samordning av stödfunktioner i en förvaltningsorganisation
- Genomförandeplan
- Kommunikation och förankring
- Appendix
 - Roll- och uppdragsbeskrivning
 - Utvärdering organisationsalternativ
 - Detaljerad genomförandeplan

Vad är viktigt att ta hänsyn till vid utformning av en förvaltningsorganisation?

“Det viktigaste är att tredje part kan stiga på och kliva av där den vill och att vi kan få ut mesta möjliga effektivitet av investerad krona”

“Det viktigaste är att verksamheten är samlad och inte nödvändigtvis i vilken organisationsform den drivs”

“Det är viktigt att det sker en fysisk flytt vid en eventuell övergång, en riktig förändring”

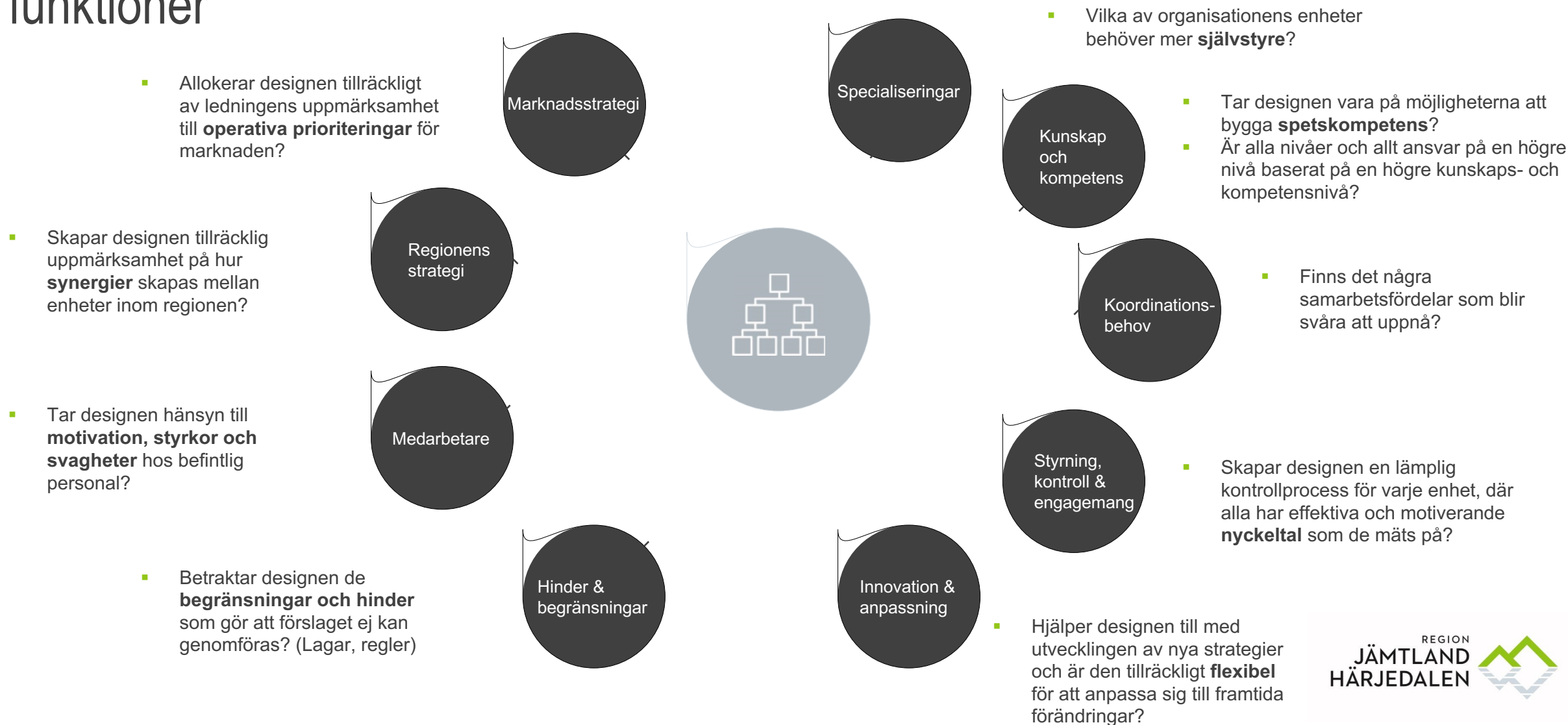


Inledningsvis drevs tre alternativ till organisationsförslag, var av ett har förkastats under utredningen

- Utredningen har drivits utifrån tre stycken förslag på förvaltningsorganisationer.
- Samtliga tre alternativ föreslår att Länstrafikens befintliga organisation hålls intakt på tjänstemannanivå och att den utövande regionala kollektivtrafiksmyndigheten organiseras under samma nämnd som verksamheten.
- Alternativen som arbetats fram är enligt följande:
 - **Alternativ 1:** Kollektivtrafiken är ett område inom Regional Utveckling och lyder under den Regionala utvecklingsnämnden
 - **Alternativ 2:** Kollektivtrafiken är ett område inom Regional Utveckling och lyder under en Kollektivtrafiknämnd
 - **Alternativ 3:** Kollektivtrafiken är ett eget förvaltningsområde som lyder under en Kollektivtrafiknämnd – **Förkastat**
- Alternativ tre valdes bort i ett tidig stadie av utredningen, då kollektivtrafiken ansågs utgöra en del av den regionala utvecklingen.

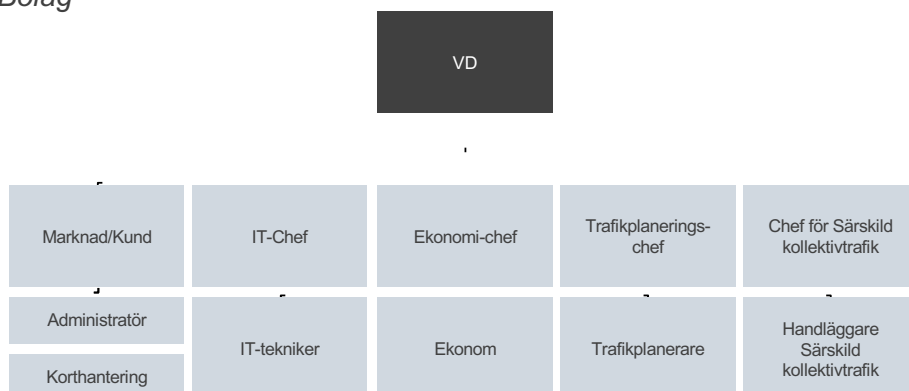


Utvärderingskriterier för att designa en effektiv organisation med samordnade funktioner



Länstrafiken organiseras inom Regional utveckling, det är viktig att befintlig organisation hålls intakt på tjänstemannanivå

Bolag



Förvaltning

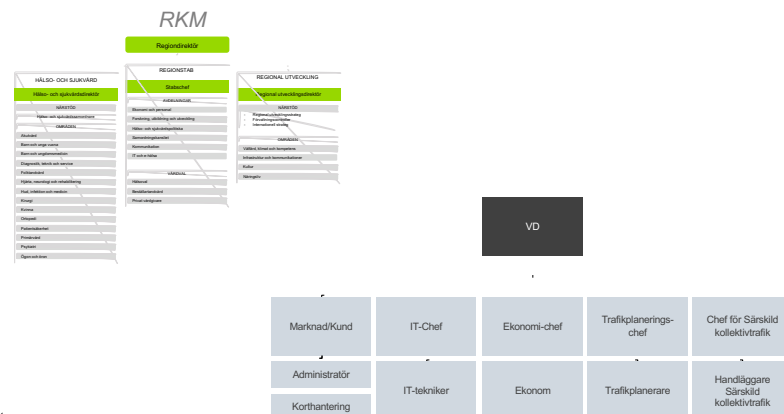


- Enligt tidigare beskrivning av Länstrafikens befintliga verksamheten arbetar man idag tvärfunktionellt och har utvecklat flerfunktionella kompetenser.
- Vid en eventuell organisationsförändring bedöms det att man i ett inledande skede bevarar verksamhetens enheter intakta, både för att bibehålla leveranskvalité och för att behålla viktiga nyckelpersoner i verksamheten.
- Länstrafiken bedöms vara kostnadseffektiva sett till antalet anställda vid en jämförelse med trafikverksamheter inom landets övriga regioner, där motsvarande eller liknande roller går att återfinna.
- Vi bedömer att Länstrafiken måste utgöra ett eget område inom Regional utveckling (LTR kommer utgöra 2/3 av RU)

- I en förvaltningsorganisation kan delar av uppgifter som idag utförs av Länstrafiken lyftas över till regionstaben och utföras centralt, däribland delar av IT, ekonomi, lön men också en del övriga uppgifter tros kunna hanteras i staben.
- Syftet är att frigöra tid till kärnverksamheten, där ett större fokus kan läggas på prognos- och analysarbete, verksamhetsrapporter och utveckling av processer för att effektivisera verksamheten.
- Uppgifter som utförs inom ramen för trafikplanering och särskild kollektiv trafik bedöms behöva stanna inom verksamheten och kan inte överföras till en stabstruktur.
- I dagsläget ses inga möjligheter att flytta medarbetare från Länstrafiken till staben, som en följd av arbetsstrukturen.

Myndighet organiseras tillsammans med Länstrafiken för ett förbättrat samarbete

Bolag



Förvaltning



- Med dagens organisation vittnar både RKM och Länstrafiken om att ansvarsfördelningen mellan de båda verksamheterna är otydlig, vilket man menar på resulterar i försämrat samarbete, ökat dubbelarbete och ineffektivt resursnyttjande.
- I ett par av landets regioner ha man valt att organisera den regionala kollektivtrafiksmyndigheten inom samma organisation som kollektivtrafiken, vilket har visat sig vara framgångsrikt.
- Enligt vårt förslag läggs den utövande RKM och Länstrafiken under samma områdeschef.
- Organisationen förtydligar rollfördelningen i beställar- och utförarmodellen, där regionen är beställare och trafikföretagen är utförare. Befintligt organisationsdesign ger utrymme för två parter att identifiera sig som beställare.
- Genom att organisera verksamhet och myndighetsutövning inom samma verksamhet tror vi att man kan skapa ett närmare samarbete, förtydliga ansvarsfördelningen och förbättra kommunikationen kring de uppdrag och frågor som berör parterna.

FAKTA

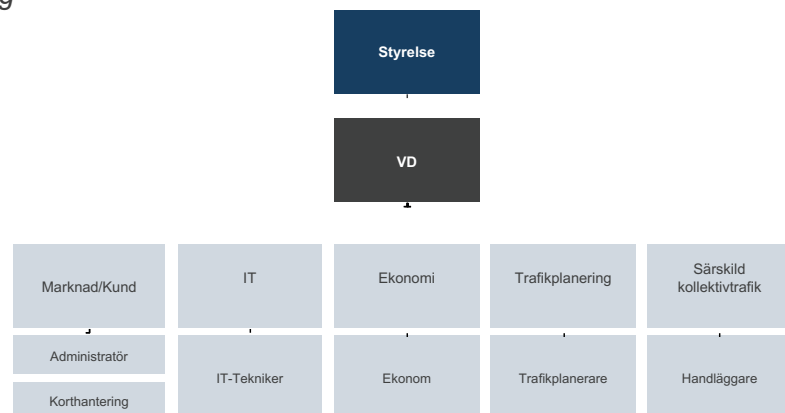
- I och med Lag om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) som infördes 2012 ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafiksmyndighet, vilken ska utövas i förvaltningsform.
- Regionala utvecklingsnämnden utgör regional kollektivtrafiksmyndighet och svarar för det ekonomiska och politiska ansvaret för den samhällsfinansierade, allmänna kollektivtrafiken i länet och till angränsande län. Myndigheten har också ansvaret för särskild kollektivtrafik i de kommuner som valt att överlåta uppgiften.
- RKM har till uppgift att upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram som omfattar all allmän kollektivtrafiktrafik i regionen, fatta beslut om allmän trafikplikt inför upphandlingar och ta emot beställningar om kommersiell trafik.

"Idag är diskussionerna i bolagsstyrelsen ett viktigt stöd för VD i dennes beslut, budget, bokslut och upphandlingar är några exempel på detta. En stor del av bolagsstyrelsens tid går åt till dessa diskussioner. Dessa diskussioner behövs även i fortsättningen."

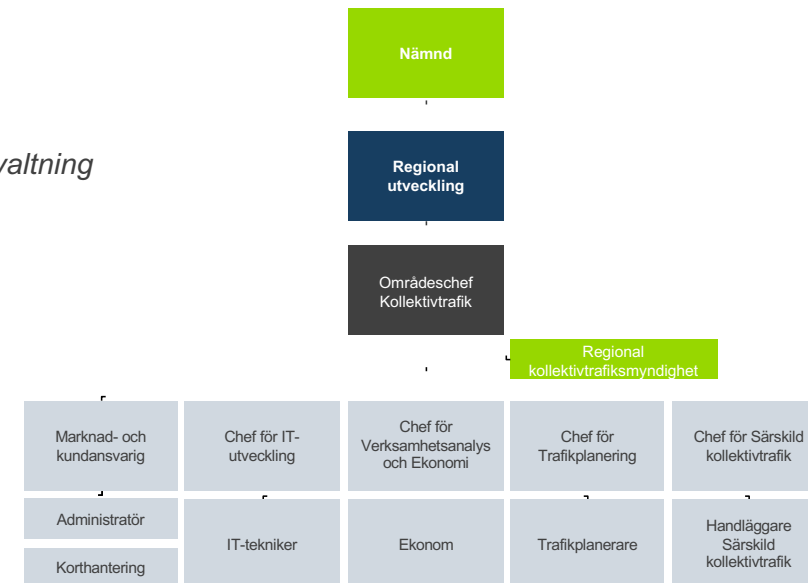
- James Winoy ur utredning från 2015

Bolagsstyrelsens roll ersätts av en nämnd, där två olika alternativ utvärderas

Bolag



Förvaltning



- Bolagsstyrelsen ska bestå av fem - sju ledamöter och två-fyra suppleanter, ledamöter till styrelse väljs av Region Jämtland Härjedalen, fullmäktige väljer, bland ledamöterna, ordförande och vice ordförande.
- I dagens organisation har styrelsen en betydelsefull roll i strategiska utvecklingsfrågor och fungerar likt ett beredande organ mellan bolaget och ägaren.
- Bolagsstyrelsen arbetar med frågor gällande:
 - Ekonomi, delårsrapporter, årsredovisning avseende kollektivtrafik och särskild kollektivtrafik
 - Tilldelningsbeslut i samband med upphandlingar
 - Teckna avtal med entreprenörer, utlösa optioner i avtal
 - Risk och sårbarhetsanalyser
 - Affärs- och marknadsplan
 - Marknadsföring och kampanjer (billigare biljett i mobilapp)
 - Enklare prisjusteringar (ex. avgift avseende cykel och pålsdjur)
 - Nomineringar till styrelse i Svensk Kollektivtrafik
 - Utse representanter till olika arbetsgrupper, styrgrupp i upphandlingar
 - Inlandsbanans utveckling Mora-Östersund

- I en förvaltningsorganisation föreslås att bolagsstyrelsens beslutande funktion och ansvar för att verkställa beslutade styrdokument ersätts av en nämnd. Utredningen ger förslag på två olika alternativ:
 - Alternativ 1: Styrelsen ersätts av Regionala utvecklingsnämnden
 - Alternativ 2: Styrelsen ersätts av en Kollektivtrafiknämnd
- Enligt alternativ ett ersätts styrelsens arbete av Regionala utvecklingsnämnden. För att ersätta bolagsstyrelsens arbete och samtidigt utföra nuvarande arbete behövs troligen att RUNs sammanträden utökas med en dag. Ett alternativ kan vara att etablera en samverkansgrupp, som utför delar av styrelsens arbete.
- Enligt alternativ två etableras en Kollektivtrafiknämnd, vilken ansvarar för att driva de frågor som enligt dagens organisationsstruktur drivs av bolagsstyrelsen.

Alternativ 1: Länstrafiken en del av Regional Utveckling med befintlig nämnd

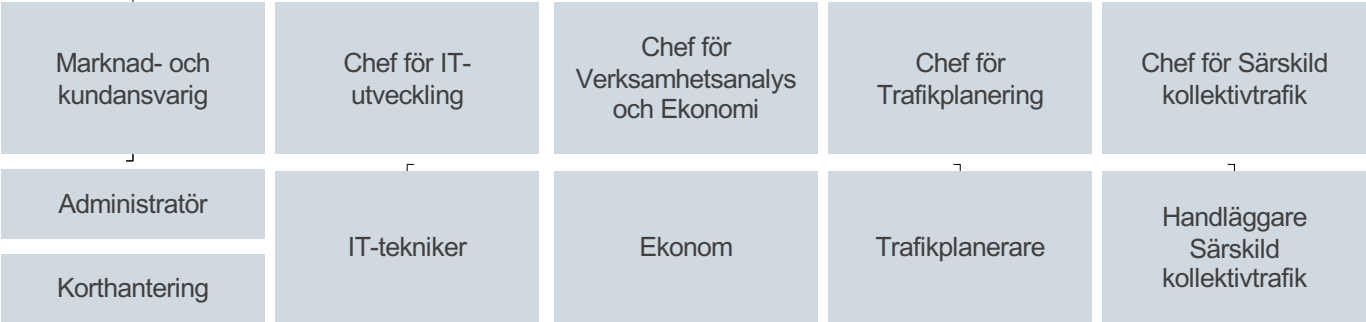
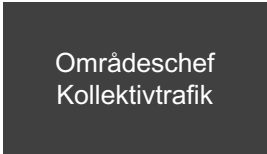
Politisk organisation



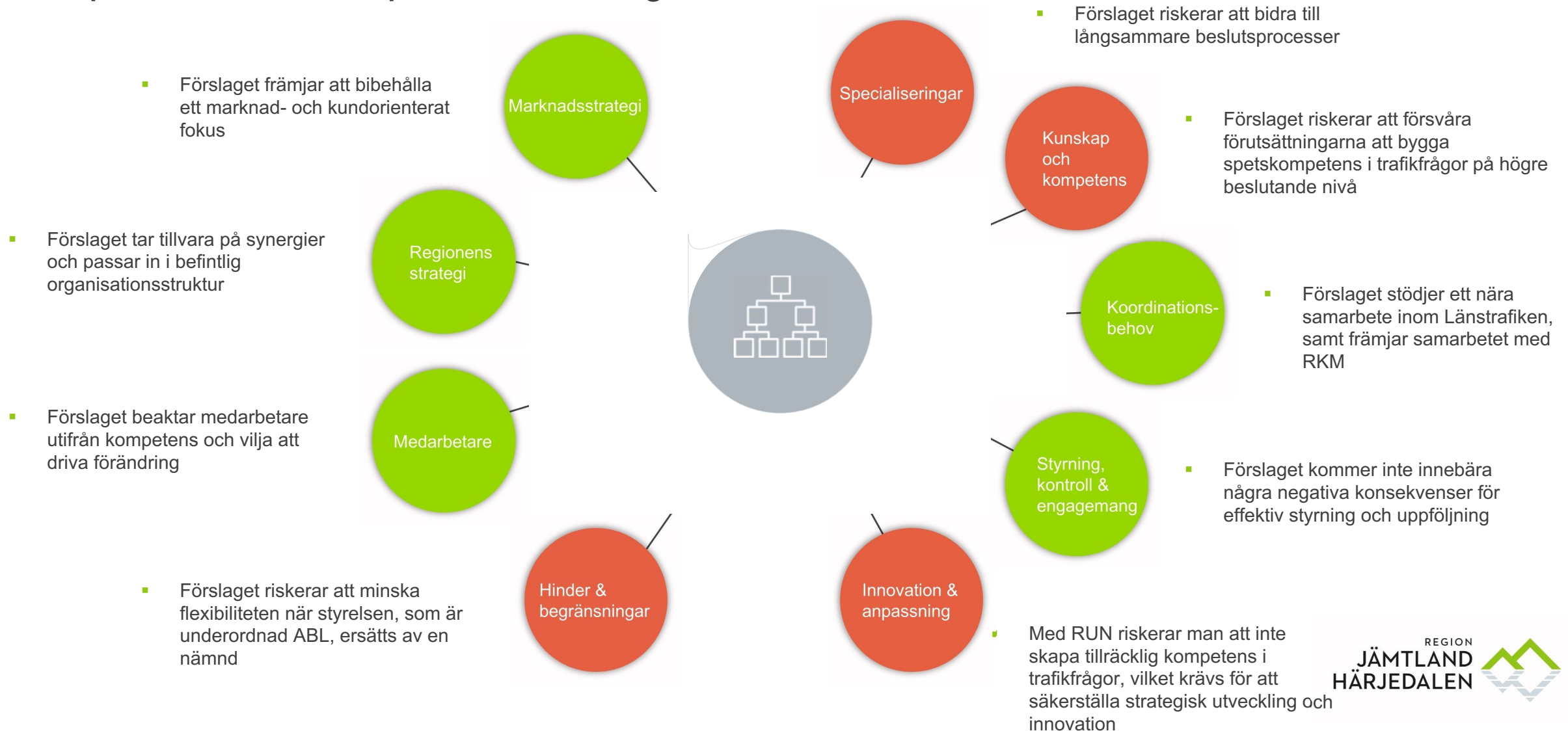
Förvaltningsområde



Område



Att organiseras under Regionala utvecklingsnämnden ger en tydlig struktur, men kan påverka beslutsprocessen negativt



Alternativ 2: Länstrafiken en del av Regional Utveckling med en egen nämnd

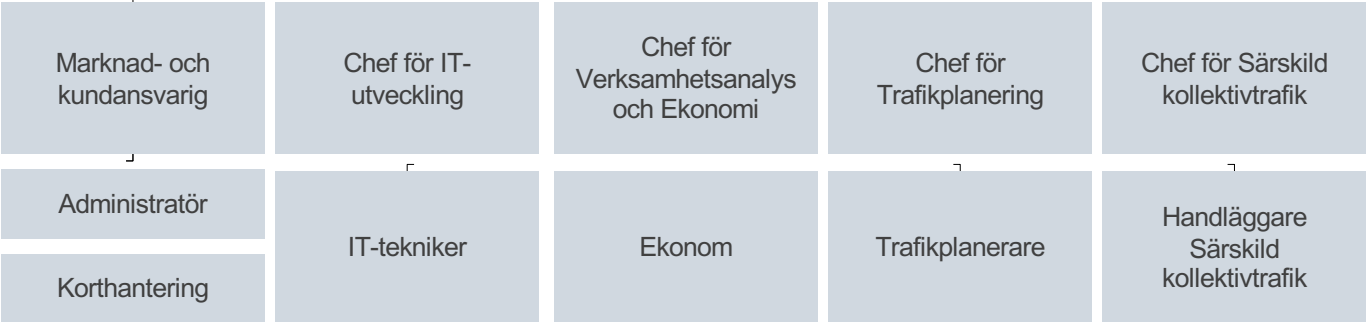
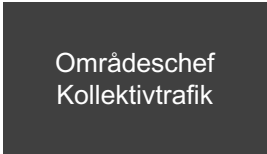
Politisk organisation



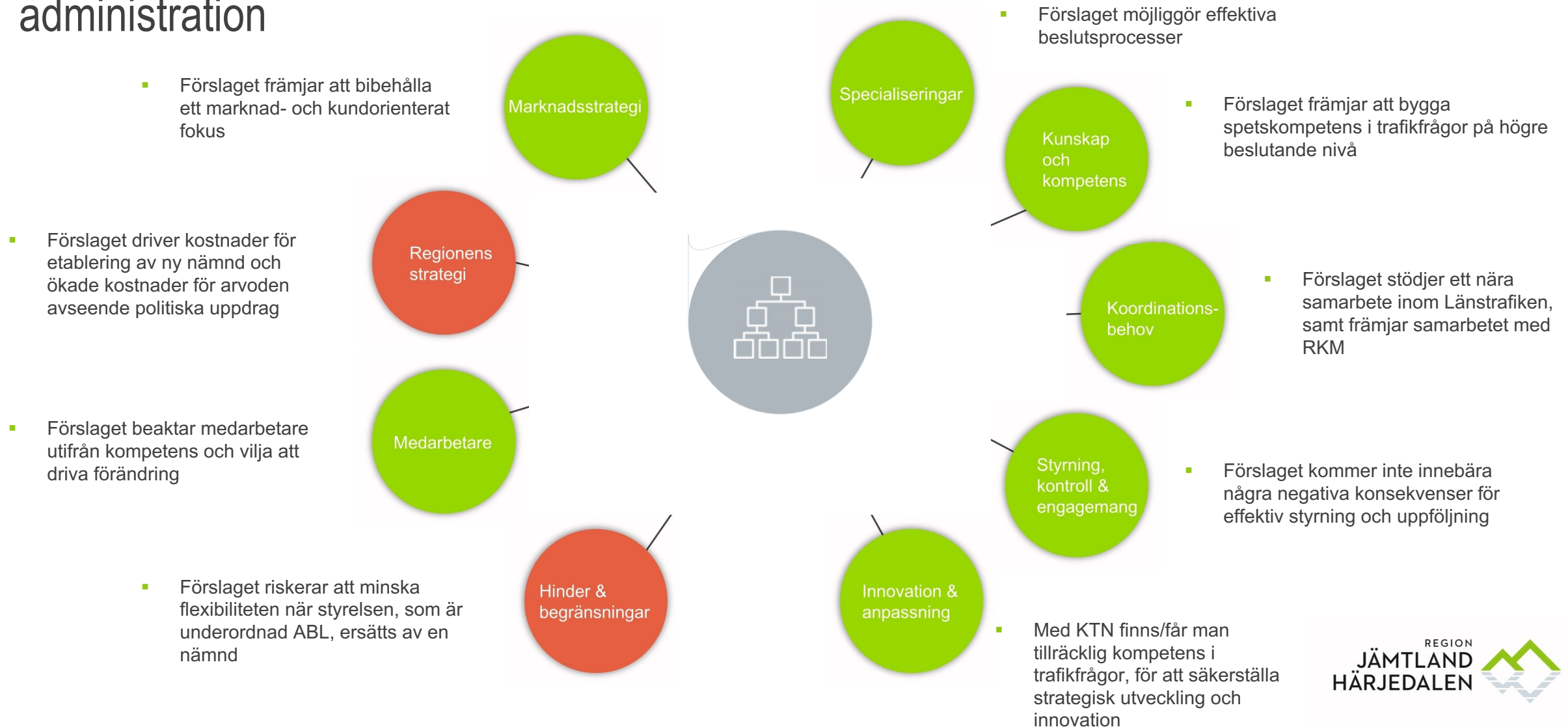
Förvaltningsområde



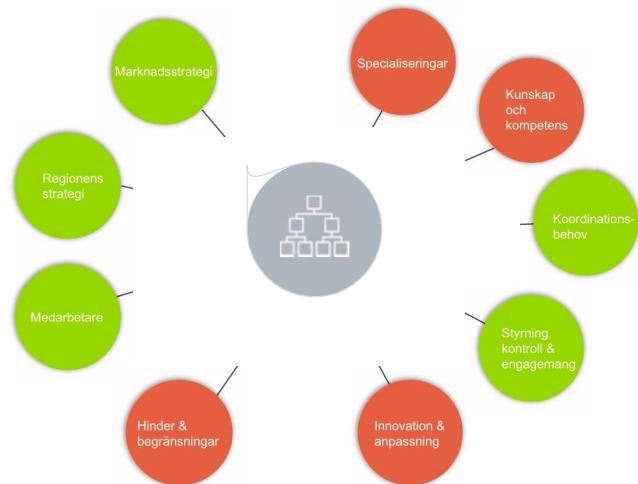
Område



Att organiseras under en Kollektivtrafiknämnd ökar förutsättningarna för en effektivare beslutsprocess och högre trafikkompetens i nämnden, men driver kostnader för administration



För- och nackdelar med att organiseras under Regionala utvecklingsnämnden eller etablera en Kollektivtrafiknämnd



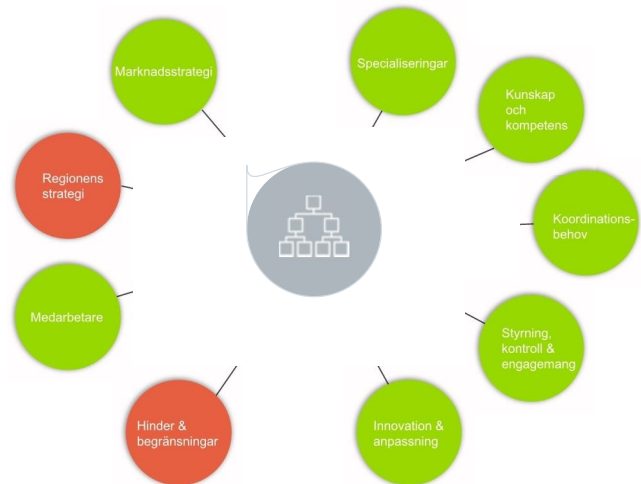
Alternativ 1: Kollektivtrafiken är ett område inom Regional Utveckling och lyder under den Regionala utvecklingsnämnden



- Organisationsförslaget passar redan befintlig organisationsstruktur
- Tydlig struktur utifrån dagens organisation av Regional utveckling
- Fungerande arbetsprocesser för beredning av ärende finns etablerade
- Oförändrade kostnader för arvode avseende politiska uppdrag (under förutsättning att inte fler sammanträdesdagar krävs)



- Långsammare beslutsprocesser när fler ärenden ska behandlas i Regionala utvecklingsnämnden
- Sämre förutsättningar att bygga spetskompetens i nämnden inom trafikfrågor
- Risk att trafikfrågor "drunknar" bland övriga regionala utvecklingsfrågor eller motsatsen
- Ökade kostnader för arvoden vid en utökning av sammanträdesdagar alternativt etablering av en samverkansgrupp



Alternativ 2: Kollektivtrafiken är ett område inom Regional Utveckling och lyder under en Kollektivtrafiknämnd



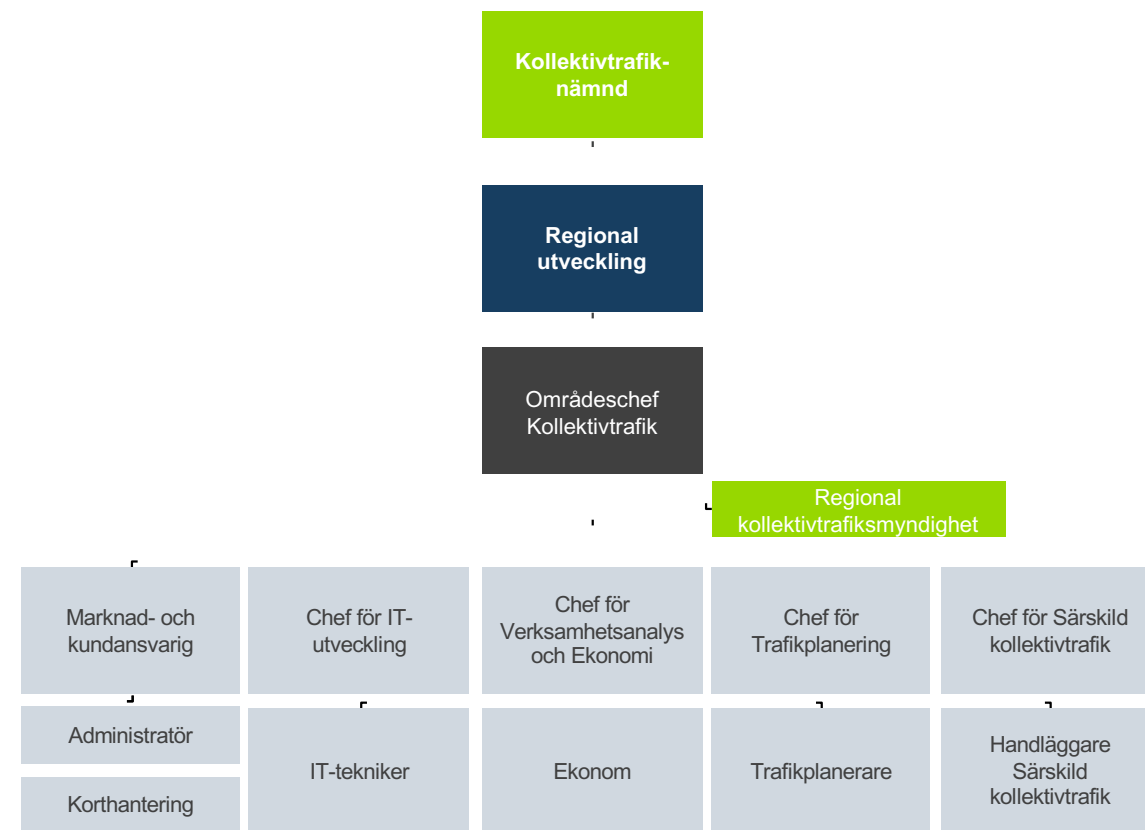
- Trafikfrågor får större utrymme i och med en egen nämnd, utan att påverka övrig regional utveckling
- Effektivare beredning av ärenden och snabbare beslut
- Högre trafikkompetens kommer skapas i nämnden
- Ett flertal av landets regioner ha valt att etablera en trafik- eller kollektivtrafiknämnd, vanligt är också att trafikfrågor samlas under en nämnd som behandlar flera områden ex. trafik- och samhällsutvecklingsnämnd, trafik- och samhällsplaneringsnämnd eller nämnd för trafik/infrastruktur/miljö. I ett par fall behandlas trafikfrågor under regional utvecklingsnämnd.



- Etablering av ytterligare en nämnd kommer driva kostnader för administration i kansliet
- Högre kostnader för arvode avseende politiska uppdrag i ny nämnd (borde kunna jämföras med kostnader för bolagsstyrelse)

Utredningen ger förslag på att etablera en Kollektivtrafiknämnd

- I den organisationsstruktur som föreslås av denna utredning bildas ett nytt område, **Kollektivtrafik**, under förvaltningsområdet Regional utveckling. Inom området samlas all verksamhet som berör kollektivtrafiken i regionen, dvs. även de delar av Norrtåg som idag hanteras av regionen.
- Utredningen föreslår att en **Kollektivtrafiknämnd** etableras, som kommer att ersätta bolagsstyrelsens roll samt Regionala utvecklingsnämndens roll. Kollektivtrafiknämnden kommer att bereda och fatta beslut i kollektivtrafiksfrågor, samt arbete med de strategiska utvecklingsfrågorna.
- Under området Kollektivtrafik organiseras uppgifter som avser:
 - Regional kollektivtrafikmyndighet
 - Särskild kollektivtrafik
 - Trafikplanering
 - Kund- och marknadsorienterade uppgifter kopplade till kärverksamheten
 - IT-uppgifter som är nära kopplade till kärnverksamheten
 - Ekonomiuppgifter som är nära kopplade till kärnverksamheten
 - Norrtåg (de delar som idag hanteras av RKM)
- Uppgifter som tidigare organiserats under Länstrafiken AB och som i den föreslagna förvaltningsorganisationen kommer att organiseras under regionstaben är:
 - Delar av ekonomi
 - Delar av IT
 - Löneservice
 - Verksamhetsstöd i personalfrågor
 - Övriga aktiviteter som bedöms kunna samordnas (kontorsadministration, växel, arkiv och diarium etc.)
- Länstrafiken i Jämtlands Län AB kommer tillsvidare att finnas kvar som "vilande" bolag och avtalspart. I takt med att befintliga avtal löper ut kan en överföring till regionen göras.



INNEHÅLL

- Bakgrund och uppdragsbeskrivning
- Befintlig organisation och roller
- Förslag till organisation i förvaltningsstruktur

Utmaningar vid en övergång till förvaltningsorganisation

- Samordning av stödfunktioner i en förvaltningsorganisation
- Genomförandeplan
- Kommunikation och förankring
- Appendix
 - Roll- och uppdragsbeskrivning
 - Utvärdering organisationsalternativ
 - Detaljerad genomförandeplan

Ekonomiska konsekvenser vid en eventuell övergång

- Under utredningens gång har det uttryckts uppfattningar om att Länstrafiken skulle kunna drivas mer kostnadseffektivt inom en förvaltningsorganisation.
- I tidigare utredningar av Länstrafiken, som gjorts av regionen, har man identifierat möjliga besparingar om ca. 500 000 kr, vilket beskrivs främst avse fasta arvoden till bolagsstyrelsen. Motsvarande kostnad bedöms uppstå till en kollektivtrafiknämnd, alternativt för utökade sammanträdesdagar i RUN.
- Denna utredningen har inte identifierat några större effektiviseringar som skulle kunna ge ekonomiska besparingar, istället är vår uppfattning att verksamheten är kostnadseffektiv.
- Ur ett verksamhetsperspektiv har följande reflektioner gjorts:
 - Oförändrad organisation leder till oförändrade lönekostnader
 - Samordning av vissa arbetsuppgifter i staben kan leda till ökade kostnader av köpta interna tjänster (jurist, projektledning, rekrytering m.fl.)
 - Samordning av vissa arbetsuppgifter och frigörande av tid, kan innebära både kostnadsbesparingar, intäktsökningar och ökad kvalitet på tjänster
 - Avskaffande av bolagsstyrelse sparar arvoderingar (ej i alt. kollektivtrafiknämnd, inte heller om RUN utökar antalet sammanträdesdagar)
 - Byte av lokaler kan ge kostnadsökningar
 - Vissa tjänster som köps kan hanteras mer kostnadseffektivt internt, vilket kan resultera i kostnadsbesparingar (ex. serverhall och projektledning)
- Ur ett ägarperspektiv har följande reflektioner gjorts:
 - Mindre fokusering och mindre tid på Länstrafiken kan leda till beslut som driver kostnaderna
 - Sämre kompetens kring kollektivtrafiksfrågor kan leda till ökade kostnader framförallt om man väljer alternativ Regional utvecklingsnämnd framför Kollektivtrafiknämnd



SWOT-analys av befintlig bolagsorganisation

Styrkor

- Effektiva beslutsvägar och eget beslutsmandat
- Flerfunktionella kompetenser och nära samarbete mellan funktioner
- Tydlig skiljelinje mellan politiken och den strategiska och operativa verksamheten
- Bolagsstyrelsen och revisorer har hög fokus på ekonomiska frågor
- Etablerat upphandlingsarbete i samverkan med styrelsen
- Etablerat marknadsarbete i samverkan med styrelsen
- Flexibel verksamhet som kan agera affärsmässigt och marknadsanpassat

Svagheter

- Saknar HR-funktion
- Otillfredsställande samarbete med RKM
- Begränsade resurser och stöd
- Svårigheter för "ägaren" att politiskt styra, påverka och följa upp utifrån dagens styrdokument
- Politiskt tillsatt styrelse
- Finansieringsbehov innebär tillskott av ägarkapital (ABL)

Möjligheter

- Etablera ett närmare samarbete med regionstab
- Etablera ett närmare samarbete med RKM
- Effektivisera arbetet genom att se över verksamhetens processer
- Attraktivare kollektivtrafik genom samverkan

Hot

- Ekonomiska utmaningar
- Kostnadsökningar på grund av högre krav på standard (wifi på buss, elbussar, USB-uttag i buss etc.), vilket ställer krav på finansiering
- Ökade drivmedelspriser

SWOT-analys av föreslagen förvaltningsorganisation

Styrkor

- Tydlig styrning och enklare uppföljning ur ett ägarperspektiv
- Tillgång till stöd i en stabsorganisation (adm. IT, ekonomi, personal)
- Ökad insyn i verksamheten
- Förbättrat samarbete mellan RKM och LTR
- Standardiserade krav på verksamhetsplanering, utformning av strategier (mallar för verksamhetsrapporter, tidplaner, ledningssystem)

Svagheter

- Byråkratisk verksamhet
- Risk för långsammare beslutsprocesser
- Högre krav på formalia
- Politiska uppfattningar kan gå ut över effektiv verksamhetsdrift
- Risk för att mindre tid ägnas åt kollektivtrafikfrågor i RUN
- Risk att ekonomiska frågor får mindre fokus utan en bolagsstyrelse
- Mindre kunskap vad gäller kollektivtrafikfrågor i RUN

Möjligheter

- Frigjord tid till förmån för utvecklingsarbete av Länstrafikens kärnverksamhet
- Effektivisera arbetet genom att se över verksamhetens processer
- Samarbeten med specialister från regionen (ex. miljö, GIS, samhällsplanering, verksamhetsutvecklare)

Hot

- Risk att förlora viktiga nyckelpersoner från Länstrafiken vid en övergång till förvaltning
- Risk till hög grad av inflytande och styrning i "hur-frågor"
- Klarar inte av att arbeta marknadsorienterat
- Ekonomiska utmaningar
- Ökade drivmedelspriser

INNEHÅLL

- Bakgrund och uppdragsbeskrivning
- Befintlig organisation och roller
- Förslag till organisation i förvaltningsstruktur
- Utmaningar vid en övergång till förvaltningsorganisation

Samordning av stödfunktioner i en förvaltningsorganisation

- Genomförandeplan
- Kommunikation och förankring
- Appendix
 - Roll- och uppdragsbeskrivning
 - Utvärdering organisationsalternativ
 - Detaljerad genomförandeplan

Samordning av Ekonomifunktion 1(2)

Ledande idé

De delar av Länstrafikens ekonomifunktions verksamhet som karakteriseras som **transaktionstung** t.ex. löpande redovisning, leverantörsfakturahantering, kundfakturerings, in- och utbetalningar och lönearbete kan **samordnas och samlokaliseras** för att frigöra tid till kärnverksamheten, och därigenom öka kvalitet och effektivitet.

De delar av ekonomiprocesserna som karakteriseras som verksamhetsstöd och analys bör fortsatt ligga kvar i kärnverksamheten för att säkerställa stöd till verksamheten samt förse den med underlag för beslut, kalkyler och prognoser.

Målbild

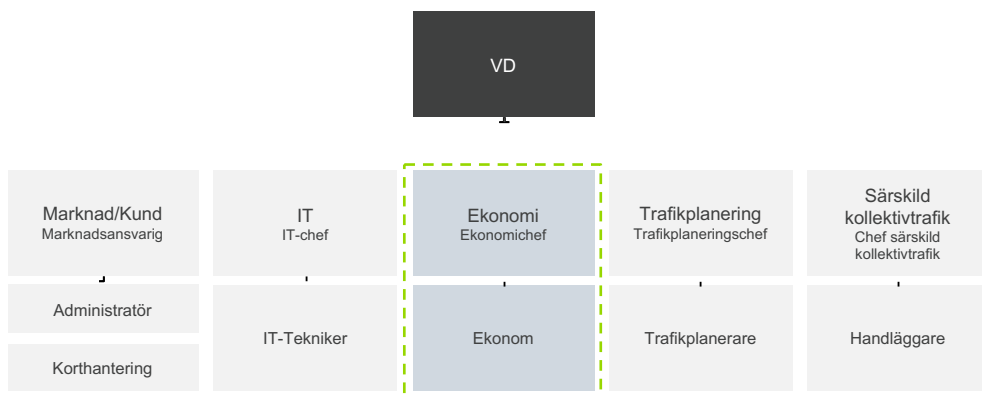
- En samordnad ekonomifunktion som attraherar spetskompetens
- En effektiv och högkvalitativ funktion som stödjer och avlastar verksamheten
- En samlad funktion där skalfördelar utnyttjas
- Frigjord tid i kärnverksamheten till förmån för utvecklingsarbete

Förutsättningar

- För att samordning ska vara möjlig krävs att gränssnitten mellan den samordnade- och kärnverksamhetens ekonomifunktion tydliggörs ytterligare genom processmodellering.
- Det är viktigt att identifiera och kartlägga de systembyten som kommer krävas för att överföra de valda processerna till den samordnade ekonomifunktionen.
- Nya rutinerna kommer behöva arbetas fram för att säkerställa att de underlag och den information som finns att tillgå idag, även finns att tillgå imorgon.
- Det är viktigt att de aktiviteter/processer som har ett överlappande gränssnitt med andra funktioner i Länstrafiken analyseras extra noga för att säkerställa att tänkt arbetssätt inte leder till en försämrad kundupplevelse.
- Ingen personalminskning bedöms kunna ske, en eventuell nertrappning av resurser hos Länstrafiken kan ske först efter att processer samordnats och därigenom möjliggöra att en eventuell effektivisering realiserar.

Samordning av Ekonomifunktion 2(2)

Bolag



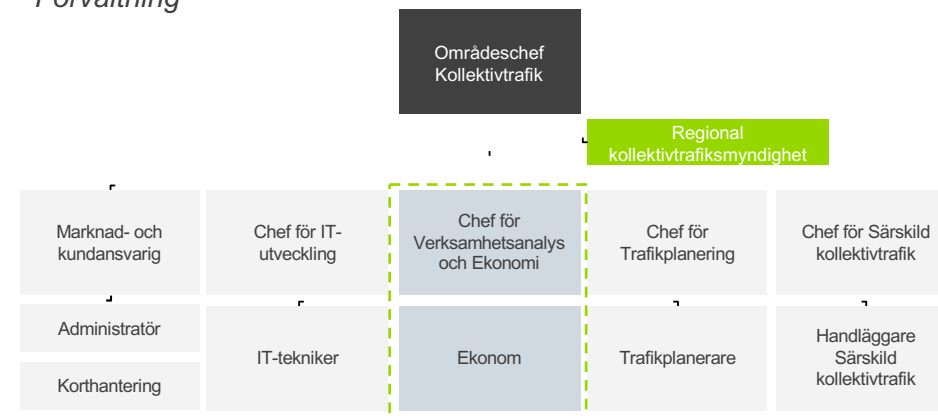
Nuläge

- Löpande bokföring
- Leverantörsreskontra
- Kundreskontra
- Kontoavstämningar
- Moms- och skattedeklaration
- Månads- delårs och årsbokslut
- Löneprocess
- Budgetprocess
- Analyser
- Prognoser
- Upphandling
- Utveckling

Dagens utmaningar

- Bristande processer
- Svårigheter i att arbeta proaktivt
- Bristande systemstöd
- Dubbelarbete
- Avsaknad av tid till djupare analyser, uppföljning, prognoser och utförligare verksamhetsrapporter

Förvaltning



Ekonomiprocesser som kan samordnas med funktioner i regionstaben

- Delar av löpande bokföring
- Delar av leverantörsreskontra
- Delar av kundreskontra
- Delar av kontoavstämningar
- Delar av lönearbetet

Ekonomiprocesser i Länstrafikområde

- Månads- delårs och årsbokslut
- Budgetprocess
- Analyser
- Prognoser
- Upphandling
- Utveckling

Fördelar

- Effektivare processer
- Ökad standardisering och kvalitet
- Skalbar ekonomifunktion
- Högre grad av samverkan
- Frigjord tid till förmån för kärnverksamheten

Samordning av IT-funktion 1(2)

Ledande idé

Med en samordnad IT-funktion kan systemmiljön ensas och standardiseras samtidigt som stödet till verksamheten förbättras.

Support av såväl anställdas applikationsmiljö som underhåll av verksamhetsstödande system såsom ekonomisystem, administrationssystem, licenshantering blir enklare. Bredare kompetens och fler resurser finns att tillgå.

De delar av IT-processer som karakteriseras som verksamhetsspecifikt stöd såsom trafiksystem, realtidssystem, biljetthanteringssystem etc. bör fortsatt ligga kvar i kärnverksamheten för att säkerställa stöd, samt förse den med underlag för beslut, kalkyler och prognoser.

Målbild

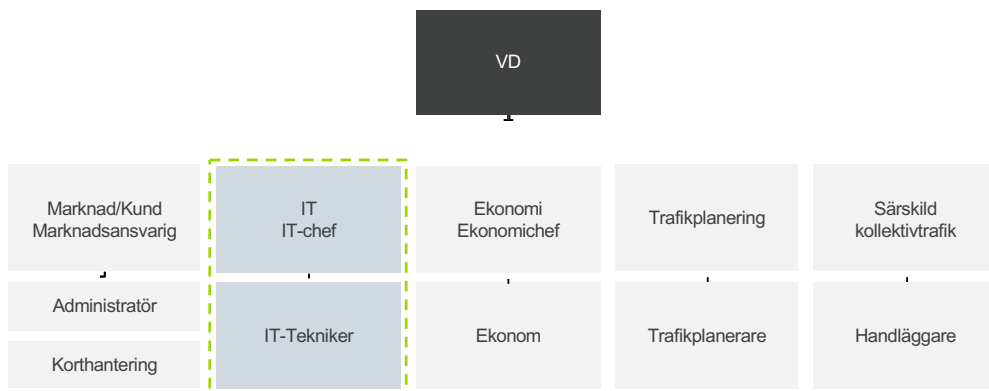
- En samordnad IT-funktion som attraherar spetskompetens
- En effektiv och högkvalitativ IT-funktion som stödjer och avlastar kärnverksamheten
- En skalbar funktion som kan hantera arbetstoppar t.ex. vid behov av ökat stöd eller vid större implementeringar och förbättringar i systemmiljön
- Frigjord tid i kärnverksamheten till förmån för utvecklingsarbete

Förutsättningar

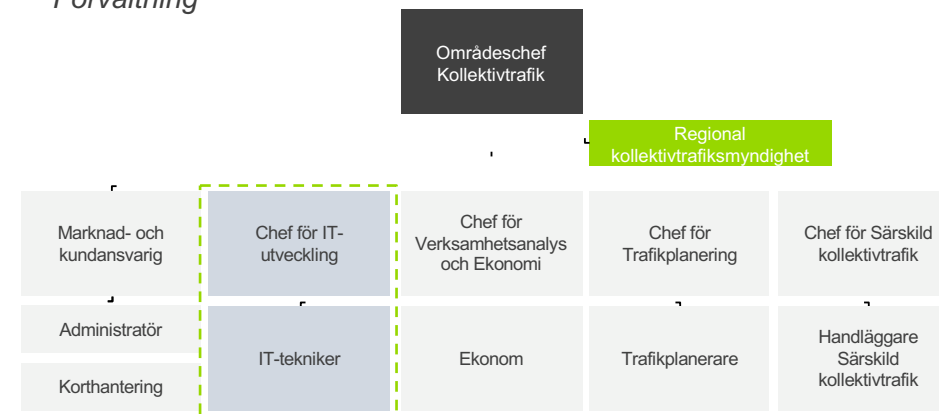
- Innan man kartlagt och fastställt system som är verksamhetsunika, vilka som kan samordnas, samt vilka befintliga integrationer som måste kvarstå eller överföras till en samordningsfunktion bör lokala IT-resurser behållas.
- Många verksamhetsunika system och applikationer ligger upphandlade hos externa aktörer, vilket är en förutsättning för en fungerande verksamhet och måste fungera även i en förvaltningsorganisation. (se systemkarta i appendix)
- Nya rutinerna kommer behöva arbetas fram för att säkerställa att de underlag och den information som finns att tillgå idag, även finns att tillgå imorgon.
- Gemensamma inköp och hantering av IT-relaterade systemfrågor kan komma att ge vissa samordningsvinster.
- Ingen personalminskning bedöms kunna ske, en eventuell nertrappning av resurser hos Länsstrafiken kan ske först efter att processer samordnats och därigenom möjliggöra att en eventuell effektivisering realiseras.

Samordning av IT-funktion 2(2)

Bolag



Förvaltning



Nuläge

- Administration, drift och support av generell hård- och mjukvara (Office 365, användarklienter, datorer, telefoni, konferensutrustning, servrar etc.)
- Administration, drift och underhåll av verksamhetsunik hård- och mjukvara (biljett- och betalsystem, realtidssystem, webb, etc.)
- Säkerställa dataflöden/integrationer
- IT-samarbeten med övriga trafik huvudmän
- Kvalitetssäkring av hård- och mjukvara
- Skolskjutsplanering
- Korthantering
- Utveckling, utvärdering och införande av nya mjukvarulösningar
- Statistik och analyser

Dagens utmaningar

- Ostandardiserade processer
- Svårigheter i att arbeta proaktivt
- Bristande systemstöd
- Dubbelarbete

IT-processer som kan samordnas med funktioner i regionstaben

- IT-administration av generell hård- och mjukvara (Office 365, användarklienter, datorer, telefoni, servrar etc.)
- Drift och support av generell hård- och mjukvara
- IT-säkerhet och GDPR

IT-processer i Länsstrafikområde

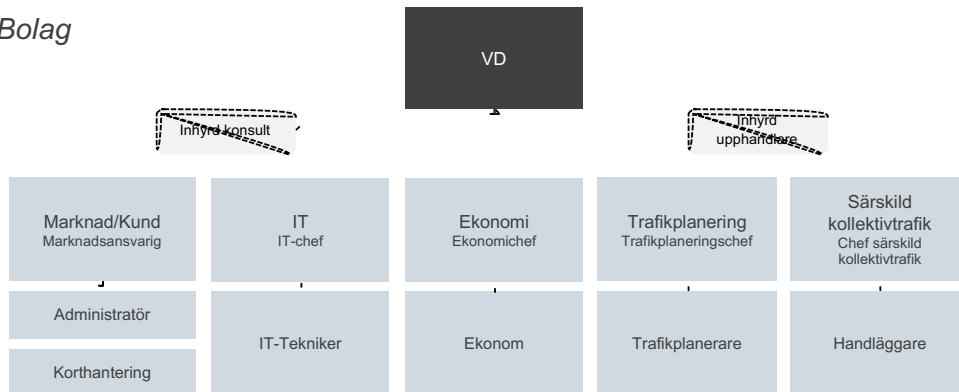
- Drift och support av verksamhetsunik hård- och mjukvara
- Verksamhetsunik IT-infrastruktur
- Kvalitetssäkring av verksamhetsunik hård- och mjukvara
- Skolskjutsplanering
- Korthantering
- Utveckling, utvärdering och införande av nya mjukvarulösningar
- Statistik och analyser

Fördelar

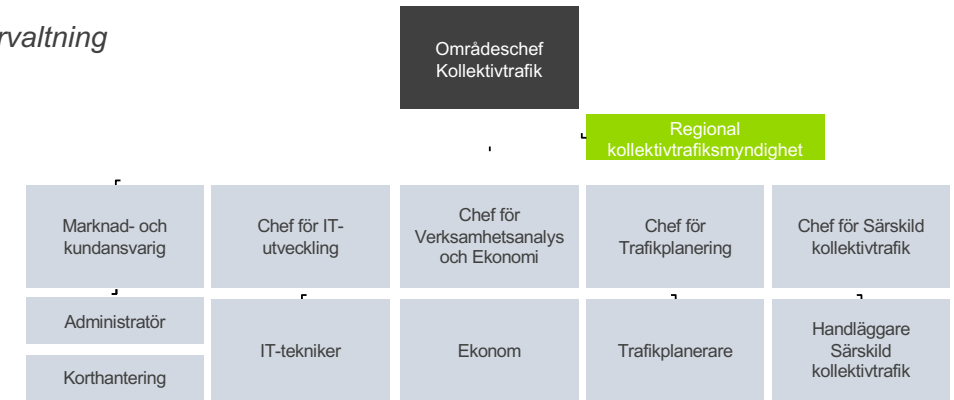
- Enhetlig systemflora
- Ökad tillgänglighet
- Ökad kompetens- och servicenivå
- Frigör tid till utvecklingsprojekt

Övriga aktiviteter och inköpta tjänster som kan eller tros kunna samordnas inom regionen

Bolag



Förvaltning



Nuläge

- Kontorsadministration (inköp av material, ta emot paket, ta emot besök etc.)
- Telefonväxel
- Kundärendesystem
- Busskortadministration
- Personalfrågor
- Arkiv och diarium

Köps in

- Upphandling
- Projektledning
- Marknadsföringstjänster (kommunikationsbyråttjänster, grafiskproduktion, webbyråttjänster etc.)
- Resvaneundersökningar
- Kundservice telefoni
- Kundservice över disk (receptionen vid bussterminalen)
- Ledsagning
- Biljettkontroll
- Fakturahantering
- Revision
- Redovisningstjänster
- Rekrytering
- Reparation och service biljett- och betalsystem samt kringutrustning
- Installation och service realtidssystem bussar
- Juristexpertis
- Drift av serverhall

Aktiviteter som kan eller tros kunna samordnas i en förvaltningsorganisation

- Kontorsadministration (inköp av material, ta emot paket, ta emot besök etc.)
- Telefonväxel
- Personalfrågor
- Arkiv och diarium
- Upphandling
- Projektledning
- Marknadsföringstjänster (kommunikationsbyråttjänster, grafiskproduktion, webbyråttjänster etc.)
- Fakturahantering
- Revision
- Redovisningstjänster
- Rekrytering
- Juristexpertis
- Drift av serverhall
- Kundärendesystem (Kräver vidare utredning)
- Busskortsadministration (kräver vidare utredning)

Aktiviteter som kommer att behövas köpas in även i en förvaltningsorganisation

- Resvaneundersökningar
- Kundservice telefoni
- Kundservice över disk (receptionen vid bussterminalen)
- Ledsagning
- Biljettkontroll
- Reparation och service biljett- och betalsystem samt kringutrustning
- Installation och service realtidssystem bussar

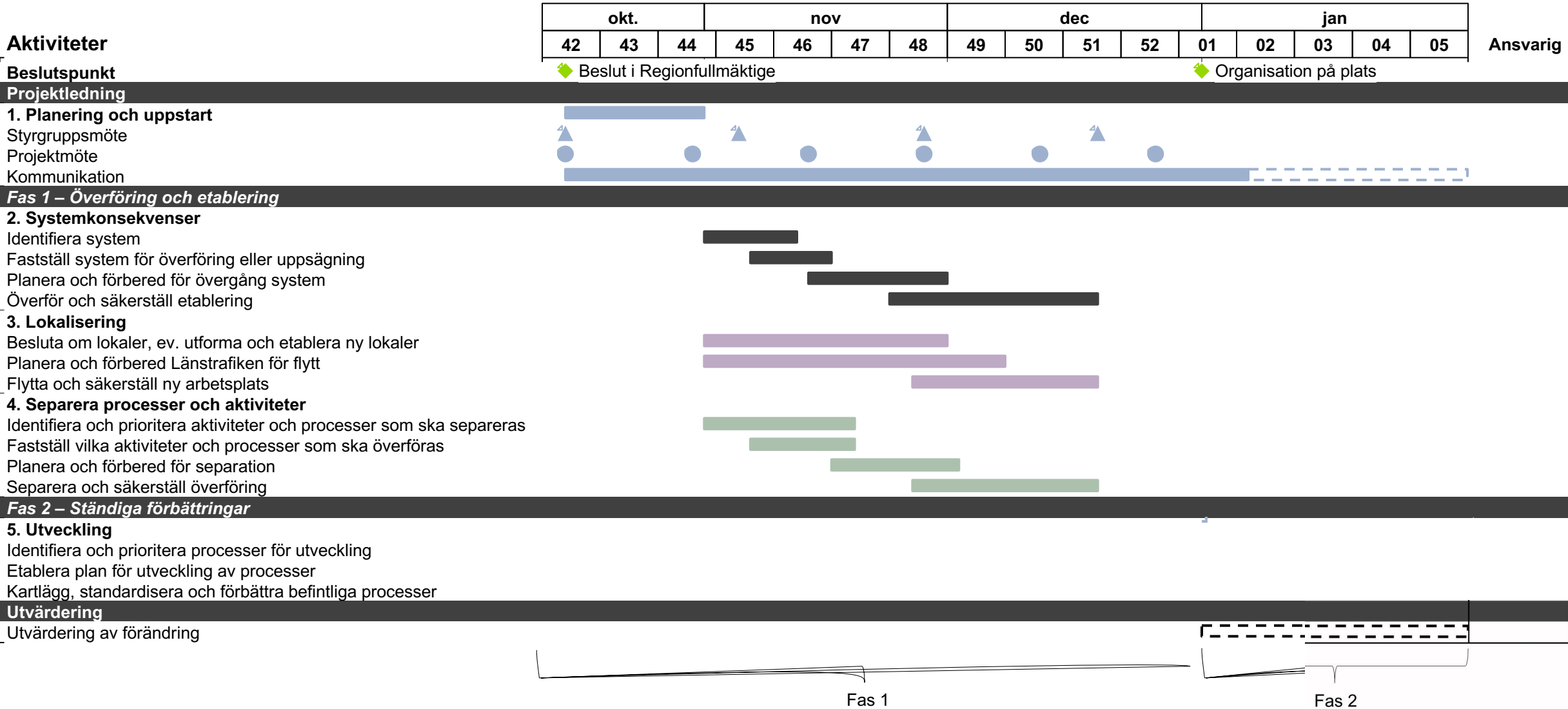
INNEHÅLL

- Bakgrund och uppdragsbeskrivning
- Befintlig organisation och roller
- Förslag till organisation i förvaltningsstruktur
- Utmaningar vid en övergång till förvaltningsorganisation
- Samordning av stödfunktioner i en förvaltningsorganisation

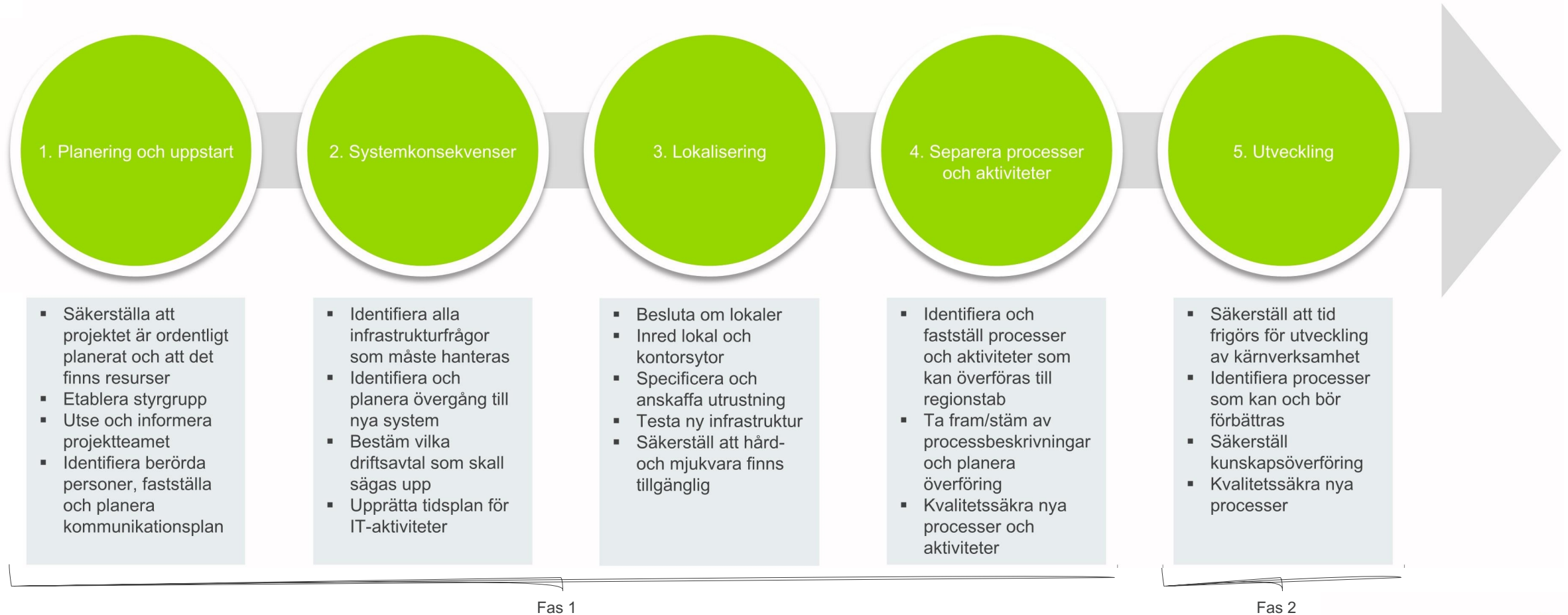
Genomförandeplan

- Kommunikation och förankring
- Appendix
 - Roll- och uppdragsbeskrivning
 - Utvärdering organisationsalternativ
 - Detaljerad genomförandeplan

Förslag till genomförandeplan



Överföring från bolagsorganisation till förvaltningsorganisation sker i olika faser



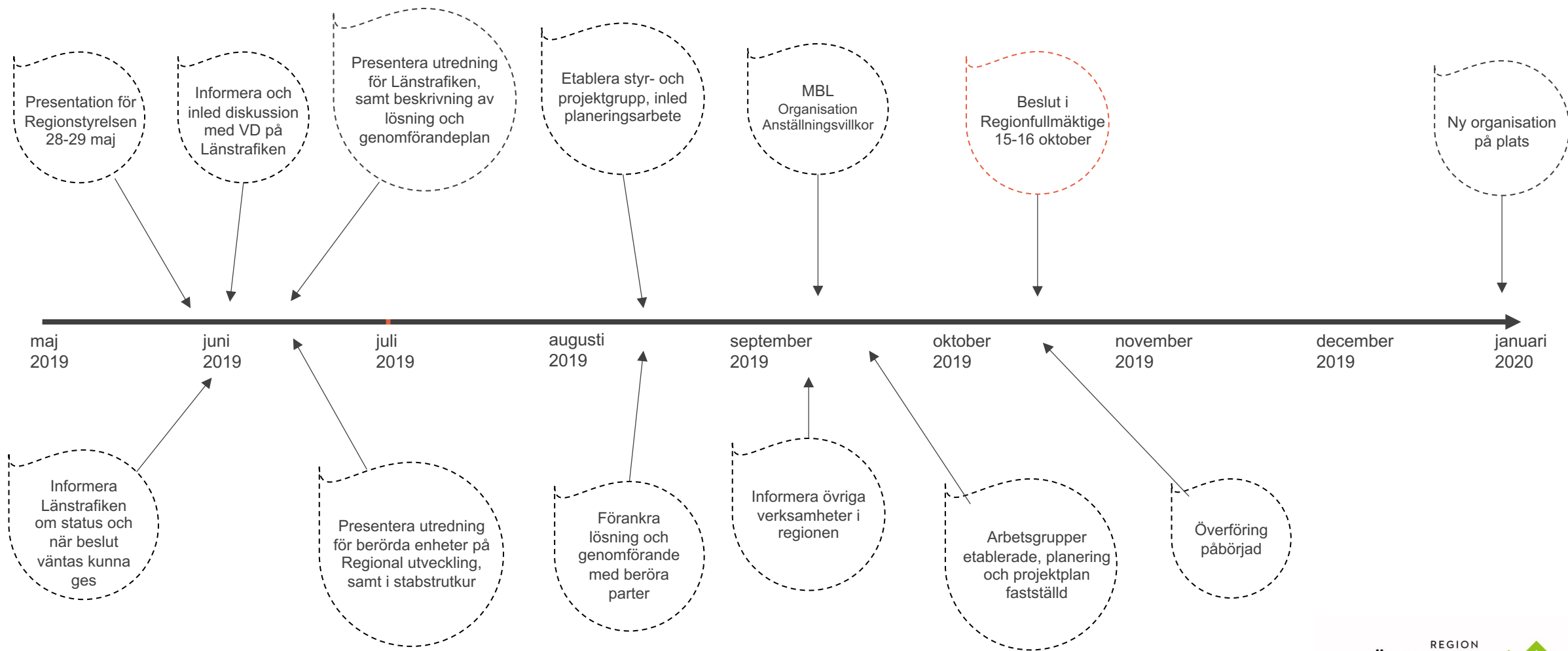
INNEHÅLL

- Bakgrund och uppdragsbeskrivning
- Befintlig organisation och roller
- Förslag till organisation i förvaltningsstruktur
- Utmaningar vid en övergång till förvaltningsorganisation
- Samordning av stödfunktioner i en förvaltningsorganisation
- Genomförandeplan

Kommunikation och förankring

- Appendix
 - Roll- och uppdragsbeskrivning
 - Utvärdering organisationsalternativ
 - Detaljerad genomförandeplan

Kommunikation: vad och när (fastställs när beslut är fattat)



Kommunikationsplan, vilka informerar vi om vad och när

	Intressent – Vem?	Information – Vad?	Format – Hur?	Frekvens – När?	Ansvar – Ägare?
1	Politiken (Regionfullmäktige, Regionstyrelse, RUN)				
2	Staben (Regiondirektör, Biträdande regiondirektör, Stabschef)				
3	Områdeschefer (Ekonomi, Personal, IT, Infrastruktur och kommunikationer)				
4	Regionala kollektivtrafiksmyndigheten				
5	Övriga medarbetare RJH				
6	Styrelse Länstrafiken				
7	VD Länstrafiken				
8	Ledningsgrupp Länstrafiken				
9	Medarbetare Länstrafiken				
10	Facket				
11	Media				

INNEHÅLL

- Bakgrund och uppdragsbeskrivning
- Befintlig organisation och roller
- Förslag till organisation i förvaltningsstruktur
- Utmaningar vid en övergång till förvaltningsorganisation
- Samordning av stödfunktioner i en förvaltningsorganisation
- Genomförandeplan
- Kommunikation och förankring

Appendix

- Roll- och uppdragsbeskrivning
- Utvärdering organisationsalternativ
- Detaljerad genomförandeplan

APPENDIX

INNEHÅLL

- Bakgrund och uppdragsbeskrivning
- Befintlig organisation och roller
- Förslag till organisation i förvaltningsstruktur
- Utmaningar vid en övergång till förvaltningsorganisation
- Samordning av stödfunktioner i en förvaltningsorganisation
- Genomförandeplan
- Kommunikation och förankring

Appendix

- **Roll- och uppdragsbeskrivning**
 - Utvärdering organisationsalternativ
 - Detaljerad genomförandeplan

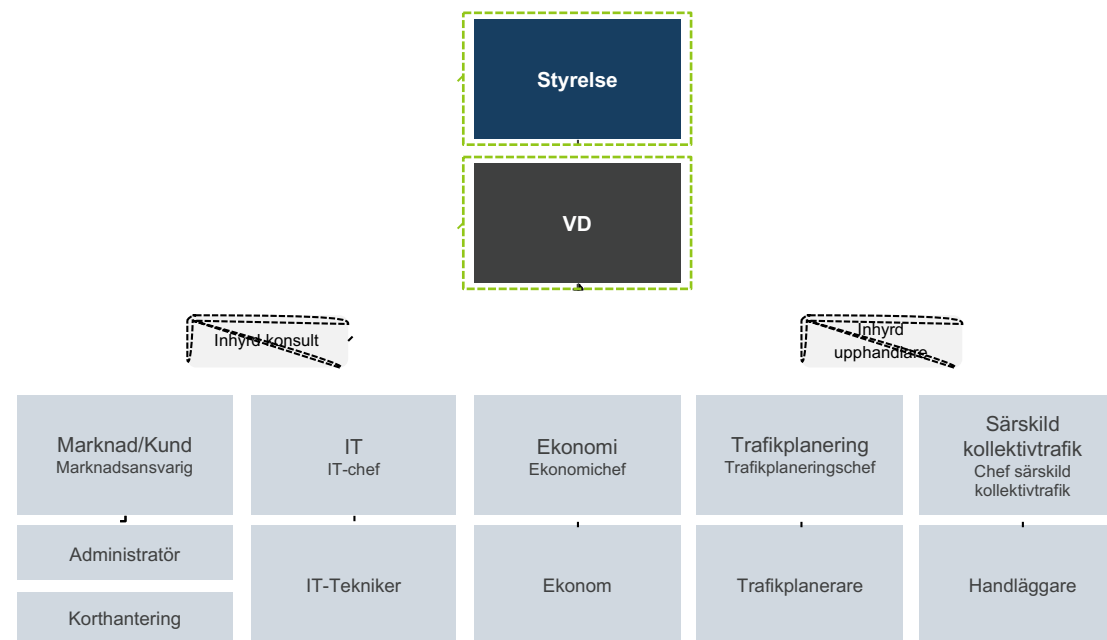
Roller och uppdrag i befintlig organisation

Styrelse

- Styrelsen består av ordförande, vice ordförande, fem stycken ledamöter samt två stycken ersättare.
- Region Jämtland Härjedalen väljer ledamöter till bolagsstyrelsen, fullmäktige väljer sedermera ordförande och vice ordförande bland ledamöter.
- Utöver sedvanliga bolagsfrågor arbetar styrelsen med:
 - Ekonomi, delårsrapporter, årsredovisning avseende kollektivtrafik och särskild kollektivtrafik
 - Tilldelningsbeslut i samband med upphandlingar
 - Teckna avtal med entreprenörer, utlösa optioner i avtal
 - Risk och sårbarhetsanalyser
 - Affärs- och marknadsplan
 - Marknadsföring och kampanjer (billigare biljett i mobilapp)
 - Enklare prisjusteringar (ex. avgift avseende cykel och pålsdjur)
 - Nomineringar till styrelse i Svensk Kollektivtrafik
 - Utse representanter till olika arbetsgrupper, styrgrupp i upphandlingar
 - Inlandsbanans utveckling Mora-Östersund
- Bolagsstyrelsen har en betydelsefull roll i det strategiska utvecklingsarbetet och fungerar likt ett beredande organ mellan bolaget och ägaren.

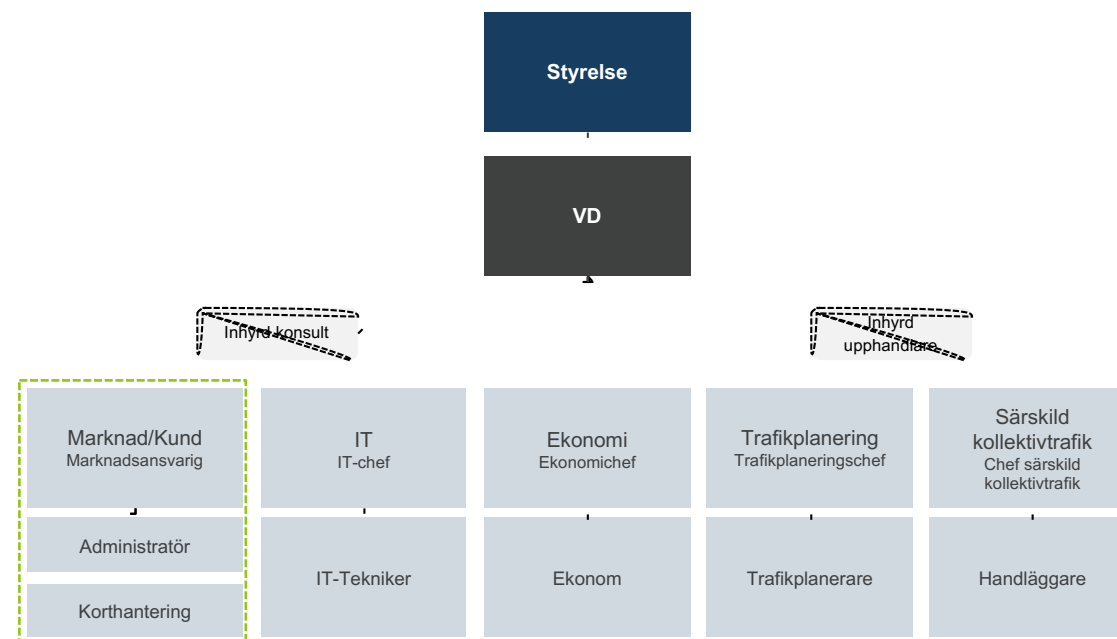
VD

- Den verkställande direktören har i uppgift att leda och styra Länstrafiken och driva verksamhetens strategiska utvecklingsarbete.



Roller och uppdrag i befintlig organisation: Marknad/Kund

- Marknad/Kund omfattas av tre tjänster:
 - Marknadsansvarig
 - Administratör
 - Korthantering (Ungdomskort/Elevkort/Företagskort)
- Enheten ansvarar över marknad- och kundrelaterade frågor, däribland:
 - Kommunikationskanaler (hemsida, sociala medier, infomail)
 - Marknadsaktiviteter
 - Framtagning av informationsmaterial
 - Busskortadministration
 - Gruppresor
 - Kundärenden
 - Växel
 - Kontorsadministration
 - Reception
- Enheten köper tjänster i from av:
 - Grafisk produktion
 - Webbyråtjänster
 - Kommunikationsbyråtjänster
 - Kundservice
 - Undersökningar

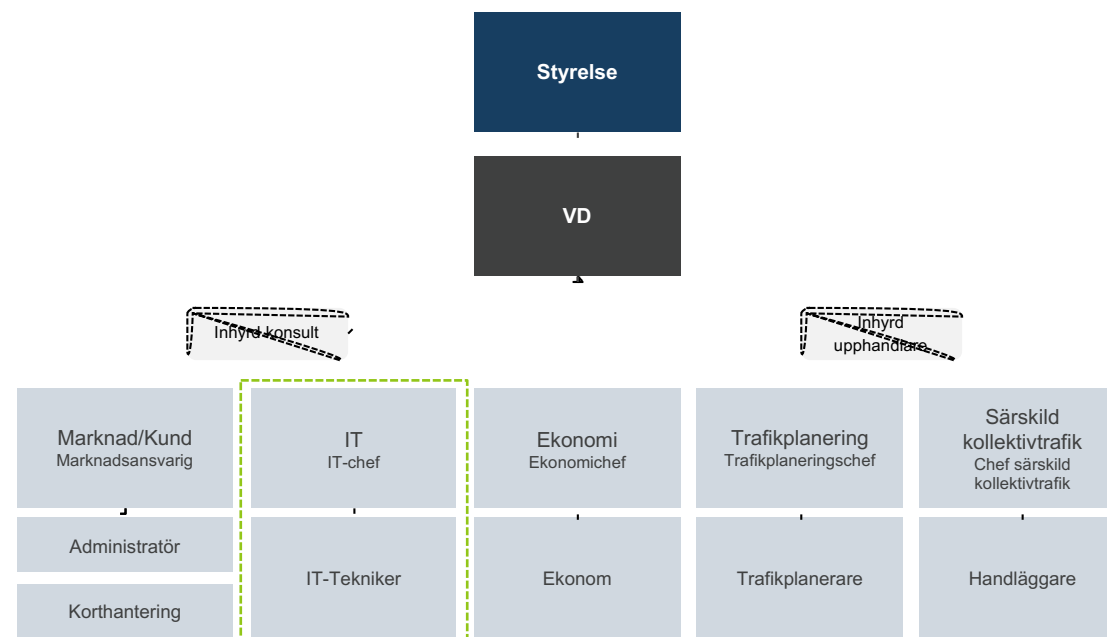


Aktiviteter som utförs av Marknad/Kund och hur ansvaret är fördelat

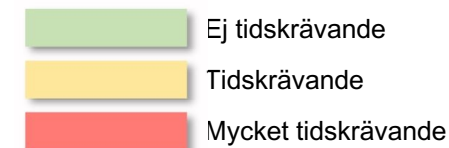
Aktiviteter	Marknadsansvarig	Korthantering	Administratör	Skulle kunna utföras av stödfunktion	Ekonomi	IT	Trafikplanering	Särskild kollektivtrafik
Extern kundservice, kvalitetssäkring, utbildning, support, avtalsuppföljning	X	X	X		X	X	X	
Trafikstörning- tidtabellsförändringsinformation	X		X				X	
Sammanhållande marknadföringskampanjer, planera, genomföra, följa upp	X				X		X	
Pressbearbetning, skriva, skicka, följa upp, FAQ	X							X
Uppdatera och utveckla LTR.se	X		X			X	X	X
Chaufförsinformation, skapa och skicka ut	X					X	X	
Sammanhållande kund-marknadsundersökningar, planera och följ upp	X				X		X	
Uppdatera och utveckla app	X				X	X	X	
Uppdatera, utveckla och besvara inkomna frågor, synpunkter etc - Facebook	X		X				X	
Informationsmaterial, skapa, utveckla, beställa	X				X	X	X	
Uppföljning biljettkontroller	X				X		X	
Analys statistik, resande, kundundersökningar, försäljning	X				X	X	X	
Deltagande i utveckling av nytt biljett- och betalsystem	X				X	X	X	
Förrarmanualer, förrarhandbok	X					X	X	
Hantera inkommande samtal växel	X	X	X	X				
Hantera inkommande ärenden kundärendesystem	X	X	X	?				
Hantera gruppresor			X	?			X	
Tidtabellshantering	X		X				X	
Hantering inkomna mail info@ltr.se	X		X	?				
Hantering ungdomskort, elevkort, ASK, Årskort Senior, Färdtjänstkort, Företagskort		X	X	?	X	X		
Faktureringskopplat till ovanstående busskort		X			X	X		
Hantering inkomna rekvisitioner		X			X			
Support elevkortsprogram kommuner, skolor		X				X		
Hantering anslag (skapa, printa, plasta, distribution, uppsättning)	X		X				X	
Inköp kontorsmaterial			X	X				
Receptionstjänst, ta emot paket, besökare		X		X				
Kontakt (mail, telefon) med kunder, leverantörer och andra länstrafikbolag	X	X	X					
Upphandling	X				X	X	X	
Tillgänglighetsfrågor	X							

Roller och uppdrag i befintlig organisation: IT

- IT omfattas av två tjänster:
 - IT-chef
 - IT-tekniker
- Enheten ansvarar över samtliga IT-relaterade frågor, däribland:
 - IT-stöd, drift och underhåll av generell hård- och mjukvara (Office E365, telefoni, datorer, användare, webb etc.)
 - IT-stöd, drift och underhåll av verksamhetsspecifik hård- och mjukvara (Biljett- och betalsystem, realtidssystem, Utveckla och kvalitetssäkra ovannämnda
 - Delta i framtagning av analyser och rapporter
 - Upphandlingsarbete
- Enheten köper tjänster i from av:
 - Drift av serverhall
 - Reparation och service av kringutrustning (biljettsystem och monitorer och realtidssystem)
 - Service och installation av realtidssystem till bussar

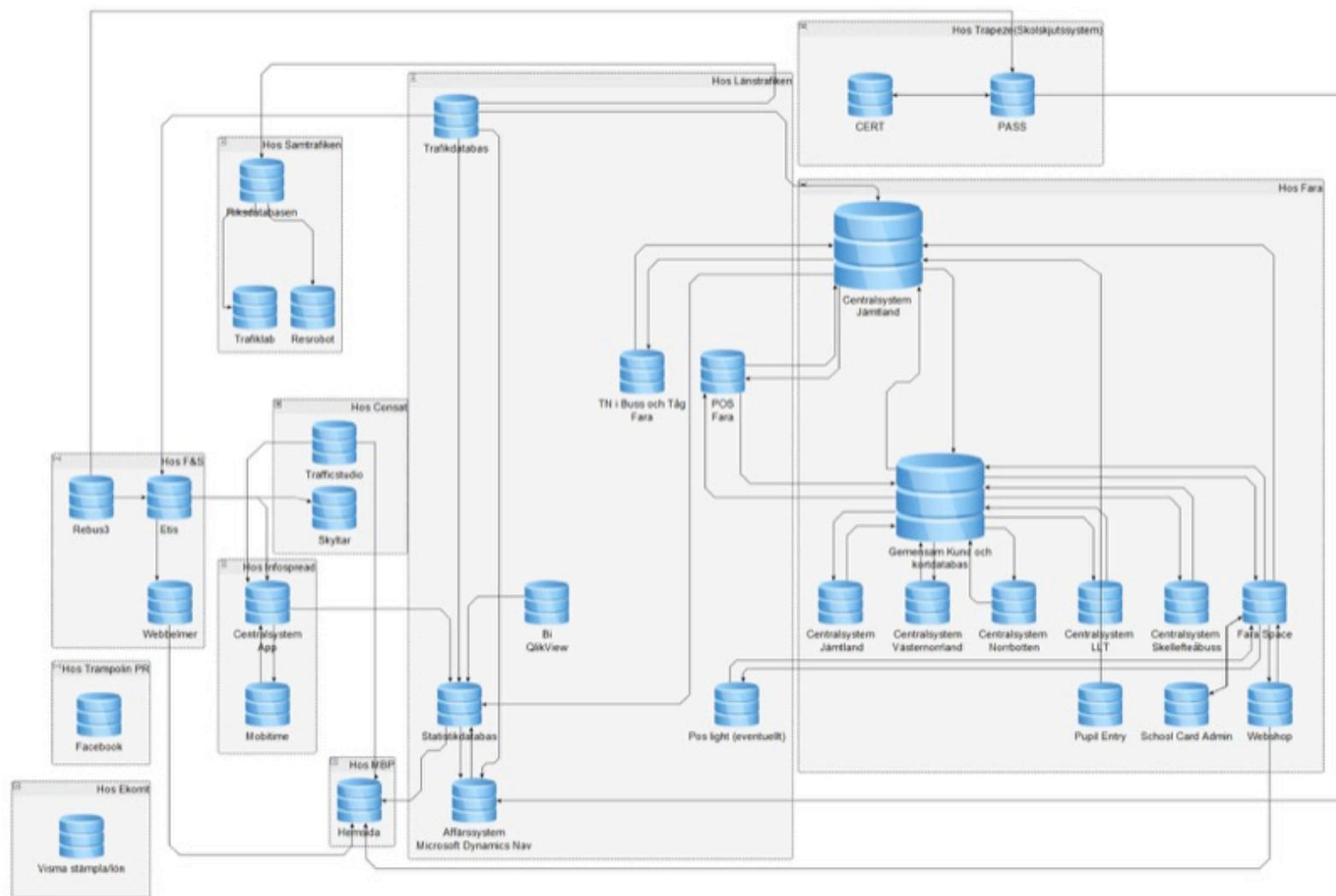


Aktiviteter som utförs av IT och hur ansvaret är fördelat



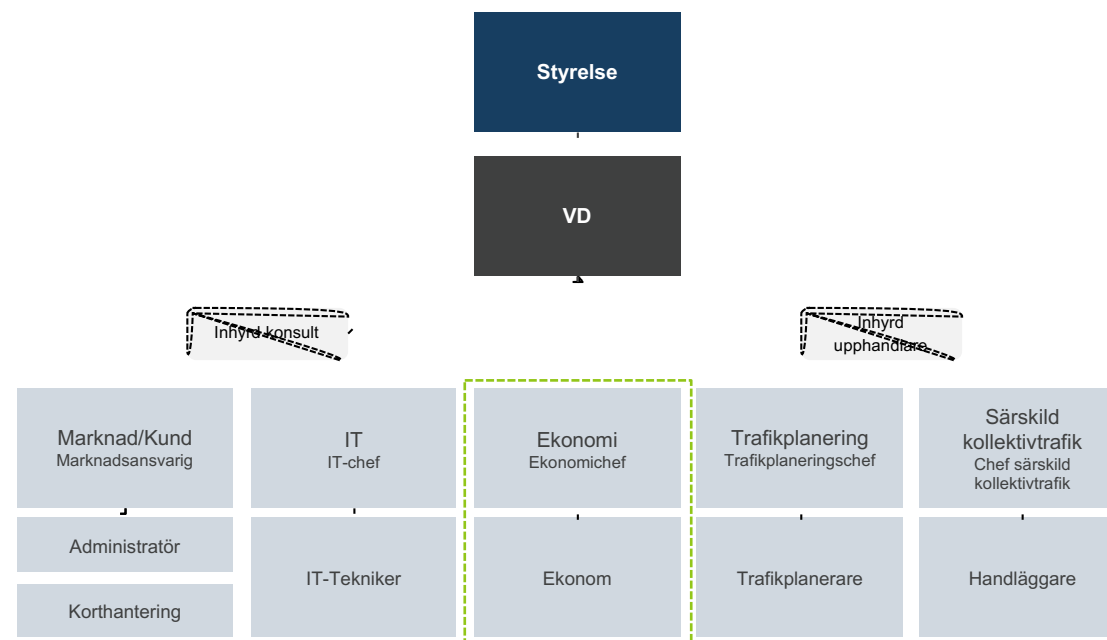
Aktiviteter	IT-chef	IT-tekniker	Skulle kunna utföras av stödfunktion	Omfattning	Kommentar	Ekonomi	Trafikplanering	Marknad/ Kund	Särskild kollektivtrafik
Licenshantering Office 365	X	X	X						
Övriga licenser	X	X				X	X	X	X
Användarklienter och kringutrustning	X	X	X						
Konferensutrustning	X	X	X						
Telefoniutrustning	X	X	X						
Utvärdering och införande av nya mjukvarulösningar	X	X				X	X	X	X
Användarhantering	X	X	X						
Användarstöd generellt	X	X	X						
Användarstöd verksamhetsspecifikt	X	X							
Användarstöd externt verksamhetsspecifikt	X	X							
Verksamhetsspecifikt hårdvara	X	X					X		
Verksamhetsspecifikt mjukvara	X	X			Kräver större fokus än vad som kan ägnas åt uppgiften idag	X	X		
Arbete med statistik och analyser	X	X			Kräver större fokus än vad som kan ägnas åt uppgiften idag	X	X	X	X
Kvalitetssäkra data från biljett- och betalsystem	X	X							
Säkerställa åtkomst data biljett- och betalsystem	X	X							
Drift och underhåll biljettsystem	X	X			Kräver större fokus än vad som kan ägnas åt uppgiften idag		X	X	
Drift och underhåll realtidssystem	X	X					X		
Drift och underhåll webb	X	X						X	
Drift och underhåll servrar	X	X	X						
Säkerställa dataflöden/integrationer	X	X							
Skolskjutsplanering		X		50% av HTA	Kräver större fokus än vad som kan ägnas åt uppgiften idag		X		
Hantering ungdoms- elevkort	X					X		X	
Deltagande i utveckling av nytt biljett- och betalsystem	X				Kräver större fokus än vad som kan ägnas åt uppgiften idag	X	X	X	
Avtalsuppföljning	X					X	X	X	X
Upphandling	X					X	X	X	X
IT-Samarbete med övriga trafikhuvudmän	X	X			Kräver större fokus än vad som kan ägnas åt uppgiften idag				
Innovationsarbete/Digitalisering	X	X			Kräver större fokus än vad som kan ägnas åt uppgiften idag				

Systemkarta

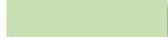


Roller och uppdrag i befintlig organisation: Ekonomi

- Ekonomi omfattas av två tjänster:
 - Ekonomichef
 - Ekonom
- Enheten ansvarar över alla ekonomirelaterade frågor, däribland:
 - Löpande bokföring
 - Kund- och leverantörsreskontra
 - Kontoavstämningar
 - Månad- delårs och årsbokslut
 - Kontakt med kunder, leverantörer och återförsäljare
 - Budgetprocess
 - Analyser, kalkyler och prognoser
 - Upphandlingsarbete
- Enheten köper tjänster i from av:
 - Löneprocess
 - Redovisningstjänster
 - Fakturahantering
 - Revision



Aktiviteter som utförs av Ekonomi och hur ansvaret är fördelat

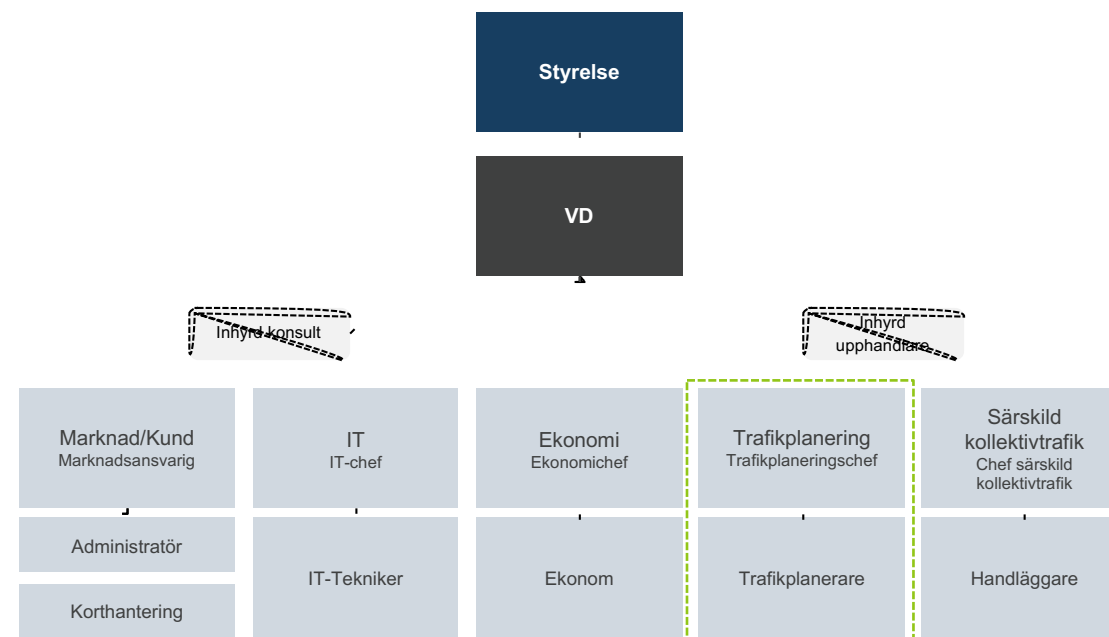
 Ej tidskrävande

 Tidskrävande/mycket tidskrävande under olika perioder av året

Aktiviteter	Ekonomichef	Ekonom	Skulle kunna utföras av stödfunktion	Omfattning	IT	Trafikplanering	Marknad/ Kund	Särskild kollektivtrafik
Löpande bokföring	X	X						
Leverantörsreskontra	X	X	X		X	X	X	X
Utbetalningar trafikersättningar	X	X				X		
Intäktsoch kostnadsfördelning Norrlandslänen	X	X			X		X	
Försäljning webb och mobil	X	X			X		X	
Förrarredovisningar	X	X			X	X	X	
Återförsäljare	X	X			X	X	X	
Kundreskontra	X	X						
Hantering av kundavtal (Ungdoms och elev, senior, ASK, företag och smartkort)	X	X			X		X	
Kontoavstämningar	X	X						
Hantering SÄK	X	X						X
Månads- delårs och årsbokslut	X	X						
Ekonomiska analyser	X	X			X	X	X	X
Prognoser	X	X			X	X	X	X
Verksamhetsrapporter	X				X	X	X	X
Moms- och skattedeclarationer	X	X	X					
Löneprocessen	X		X					
Arkiv och diarium		X	X					
Kontakt (mail, telefon) med kunder, leverantörer och andra länstrafikbolag	X	X						
Statistik och material till styrelse, ägare och revisorer	X	X			X	X	X	
Statistik och material till myndigheter (RKM, SCB, Trafikverket, Trafikanalys mm)	X	X			X	X	X	
Statistik och material övrigt (pensionsrapportering, Fora mm.)	X							
Budgetprocess	X	X			X	X	X	X
Ekonomistyrning. Kalkyler, planering, analyser intäkter/kostnader, analyser lönsamhet, analyser prissättning mm.	X							
Uppföljning biljettkontroller	X	X				X	X	
Avtalsuppföljning	X				X	X	X	
Upphandling	X				X	X	X	X

Roller och uppdrag i befintlig organisation: Trafikplanering

- Trafikplanering omfattas av två tjänster:
 - Trafikplaneringschef
 - Trafikplanerare
- Enheten ansvarar över alla frågor som rör trafikplaneringen, däribland:
 - Trafikplanering inkl. anropsstyrd- och närtrafik
 - Tidtabellsarbete
 - Hållplats & resecentra
 - Skoltrafik (skolskjuts och linjelagd skoltrafik)
 - Realtidssystem
 - Upphandling och avtal
 - Betal- och biljettsystem
- Enheten köper tjänster i from av:
 - Konsulttimmar som stöd för att ta fram manual/lathund för Realtid till chaufförer
 - Trafikplanering får utöver sina två egna tjänster stöd från IT till skolskjutshantering, som uppskattas motsvara en halvtidstjänst

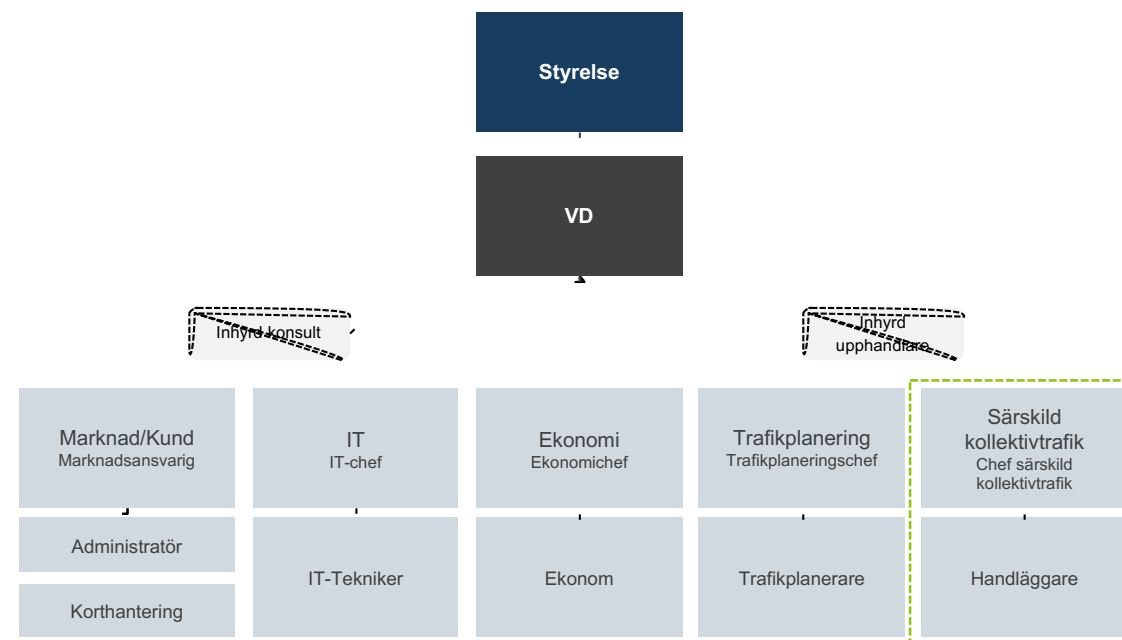


Aktiviteter som utförs av Trafikplanering och hur de är fördelade

Aktiviteter	Trafikplaneringschef	Trafikplanerare	Skulle kunna utföras av stödfunktion	Ekonomi	IT	Marknad/Kund	Särskild kollektivtrafik
Trafikplanering inkl anropsstyrd- och närtrafik	X	X					
Delta i trafiksamråd	X	X					
Kontakter med trafikföretag	X	X					
Delta i utredningar	X	X		X			
Göra produktionsberäkningar	X						
Ta fram ekonomiska kalkyler	X			X			
Skapa tillägsavtal	X			X			
Delta i förhandlingar	X						
Delta i tillgänglighets- och miljöfrågor	X	X				X	
Station management, gater, monitorer	X	X					
Hantera Realtidssystem	X	X					
Driftfrågor vid exempelvis vägvästängningar	X	X					
Årlig gmg med samtliga intressenter för kommande trafikår. "V-37-möten"	X						
Kontakt med Trafikverket gällande ÄVS mm	X						
Tidtabellsarbete	X	X					
Tidtabellsproduktion	X	X				X	
Produktion av hpl-anslag	X	X				X	
Export av trafikdata	X	X				X	
Kontakter med externa intressenter	X	X				X	
Hållplats & resecentra	X	X					
Ansvar drift och underhåll skyltar och monitorer	X	X					
På-plats-analys vid ev. ny hpl, ex avseende trafiksäkerhet, snöröjning mm.	X	X					
Koordinatsättning och registrering avseende hpl	X	X					
Kontakt Trafikverket-, kommuner, byföreningar och trafikutövare.	X	X					
Hantering av samtligt hpl-material	X	X					
Skoltrafik (skolskjuts och linjelagd skoltrafik)	X	X			X		X
Kontakt med skolskjutshandläggare	X	X			X		
Kontakt med utförande entrernörer	X	X			X		
Produktionsberäkningar	X	X		X			
Delta i kommuners skolskjutsmöten	X	X					
Realtidssystem	X	X					
Omlappsplanering, skyltning mm	X	X					
Depåinventering (rätt fordon, på rätt omlapp, på rätt trafikavtal och på rätt depå)	X	X					
Rapportering av trafikstörningar	X	X				X	
Uppföljning av punktlighet mm	X	X					
Upphandling och avtal	X	X		X	X	X	
Ta fram underlag för trafikupphandlingar	X	X					
Granska anbud	X	X					
Avtalsuppföljning, månads- och trepartsmöten.	X						X
Betal- och biljettsystem	X	X					
Hantering av samtlig HW för betalsystemet		X					
Bearbetning av trafikdata		X					
Övrigt		X				X	
Växeltn		X	X				
Kundkontakter och "svårare" responsärenden.	X	X				X	
Förarmanualer, förarhandbok	X	X				X	
Manual - Lathund - för Realtid för chaufförer	X	X					

Roller och uppdrag i befintlig organisation: Särskild kollektivtrafik

- Särskild kollektivtrafik omfattas av fem tjänster:
 - Chef särskild kollektivtrafik
 - Fyra handläggare (+1 vikarie pga. 1 föräldraledig)
- Särskild kollektivtrafik rymmer den typen av resor som är riktad till en särskild grupp eller kräver ett särskilt tillstånd för att resa med.
- Enheten bedrivs, i större omfattning, som en separat verksamhet än Länstrafikens övriga enheter, men man menar på att det finns många fördelar med att vara samgrupperade med Länstrafiken.
- Enheten ansvarar över alla de delar som rör särskild kollektivtrafik, däribland:
 - Upphandla särskild kollektivtrafik ihop med övrig trafik
 - Upphandla beställningscentral
 - Utveckla och effektivisera särskild kollektivtrafik
 - Budgetarbete, ekonomi, analys och statistik
 - Handlägga färdtjänst, riksferdtjänst, sjukresebidrag, överklagan etc.
 - Information via telefon till framförallt vårdpersonal
- Enheten köper tjänster i from av:
 - Kundservice via telefon (BC Jämtland, Din Tur)



Aktiviteter som utförs av Särskild kollektivtrafik och hur de är fördelade

Aktiviteter	Chef Särskild kollektivtrafik	Handläggare 1	Handläggare 2	Handläggare 3	Handläggare 4 (FL)	Handläggare 5 (vikarie)	Skulle kunna utföras av stödfunktion	Ekonomi	IT	Trafikplanering	Marknad/Kund
I arbetsuppgifterna (enligt rollbeskrivning) ingår översiktligt följande:											
Chefen för särskild kollektivtrafik är chef för avdelningen för särskild kollektivtrafik och ingår i företags ledningsgrupp. Ansvar för personalledning av handläggarna av sjukresor och färdtjänst ingår. Huvuduppgifter är att direkt under VD ansvara för att leda och utveckla den särskilda kollektivtrafiken. Bla genom kvalitets- och effektivitetsutveckling, verksamhetsuppföljning och den ekonomiska delen med budget och resultatuppföljning. Administrativt ansvar inklusive besvärfrågor.	X										
Föreslå budget och "förhandla" med berörda ägare angående enhetens ekonomi	X							X			
Upprätta en budget till Länstrafiken avseende området	X										
Uppföljning budget	X										
Upprätta del-och helårsbokslut, både ekonomiskt och statistiskt	X										
Upprätta förslag till regelverk som ska behandlas i styrelsen	X										
Tolkning av regelverk	X										
Ta fram underlag för besvarande av motioner mm som rör sjukreseverksamheten	X										
Statistik till Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), länstrafiken m fl.	X										
Upphandla Beställningscentral, Färdtjänst och sjukresor med Taxi och specialfordon i samverkan med övrig personal på Länstrafiken	X									X	
Upprätta avtal	X										
Uppföljning av avtal	X									X	
Informationsträffar (sjukvårdsinrättningar, kommuner, organisationer m fl)	X										
Sammankallande för samrådsgruppen för särskild kollektivtrafik	X										
Telefonkontakter	X										
Kontakt med media angående frågor om sjukresor och färdtjänst i berörda kommuner	X										
Fakturahantering	X										
Framtagande av utbetalningsfil för utbetalning av sjukresor	X										
Framtagande av underlag till kundfakturer	X										
Kvartalsmöte med Beställningscentralen	X										
Länstrafikens representant i Anbudsgruppen (kvalitetsbarometer för anropsstyrd kollektivtrafik)	X										
Länstrafikens representant i Svensk kollektivtrafiks MERIT-grupp (sjukresor och färdtjänst)	X										
Länstrafikens representant i Landstingens regionala nätverk för sjukresor	X										
Länstrafikens representant mot Sam 3001 (datasystems leverantör)	X										
Omvärldsbevakning avseende lagstiftning, resemöjligheter, administrativa rutiner mm	X										
Ansvara för och leda avdelningens personal	X										
Ärendehantering färdtjänst och riksfärdtjänst	X	X	X	X	X	X					
Ärendehantering- överklagan färdtjänst riksfärdtjänst	X	X	X	X	X	X					
Ärendehantering sjukresebidrag	X	X	X	X	X	X					
Ärendehantering överprövan sjukresebidrag	X										
Uppgifter utanför rollbeskrivning											
Informationstelefon sjukresor (allmänhet vårdpersonal)	X	X	X	X	X	X			X		
Databas för efterarbeten med filer ur sam 3001 (statistik mm)	X										
Ansvara för Länstrafikens hemsida rörande SÅK (dokument, texter mm).	X										
Pressmeddelanden	X										
Ansvarig och sammankallande för Myndighetsutövningsgruppen inom MERIT nätverket. "Ilikriking färdtjänst inom riket" är den övergripande målsättningen". Dessutom framtagande av nyckeltal/ Benchmarking syftande till verktyg för att starta upp, följa upp verksamheten (ligger vi på banan)avseende Myndighetsutövning (avslag, domar, "normalproduktion" handläggare , produktion kostnader för handläggning, beställningskostnad per beställning, trafikkostnad mm per resa etc	X										
Styrelsemedlem i Svenska Färdtjänstföreningen. Ger övervakning på området samt bedriver opinion inom viktiga frågor exempelvis "Ny lagstiftning särskilda persontransporter". Utgör remissinstans och skriver emellanåt remissyttranden utöver i viktiga frågor mm mm	X										
Kundärendehantering särskild kollektivtrafik inkl avvikelshantering färdtjänst sjukresor	X										
Statistik och material till myndigheter (RKM, Trafikanalys, mm) samt kommuner och regionen.	X										
Utbildning gällande lagstiftning, regelverk, länstrafikens uppdrag inom området mm : råd, kommunstyrelser, vårdavdelningar, boenden mm	X										
Utveckla verksamheten, exvis förändringar för bättre kvalite alt bättre ekonomi för huvudmännen. (regelförändringar, tillämpningar, certifiering, digitalisering)	X										
Framtagande av informationsmaterial mm inom området	X										
Löpande uppföljning samverkan BC	X										
Brandskyddsansvarig	X						X				

Roller och uppdrag i befintlig organisation: Konsulter

- Utöver ordinarie verksamhet köper Länstrafiken in tjänster i form av två externa konsulter.

Upphandlingskonsult

- Köps in från Region Jämtland Härjedalens upphandlingsenhet, för hjälp och stöd i upphandlingsarbete.

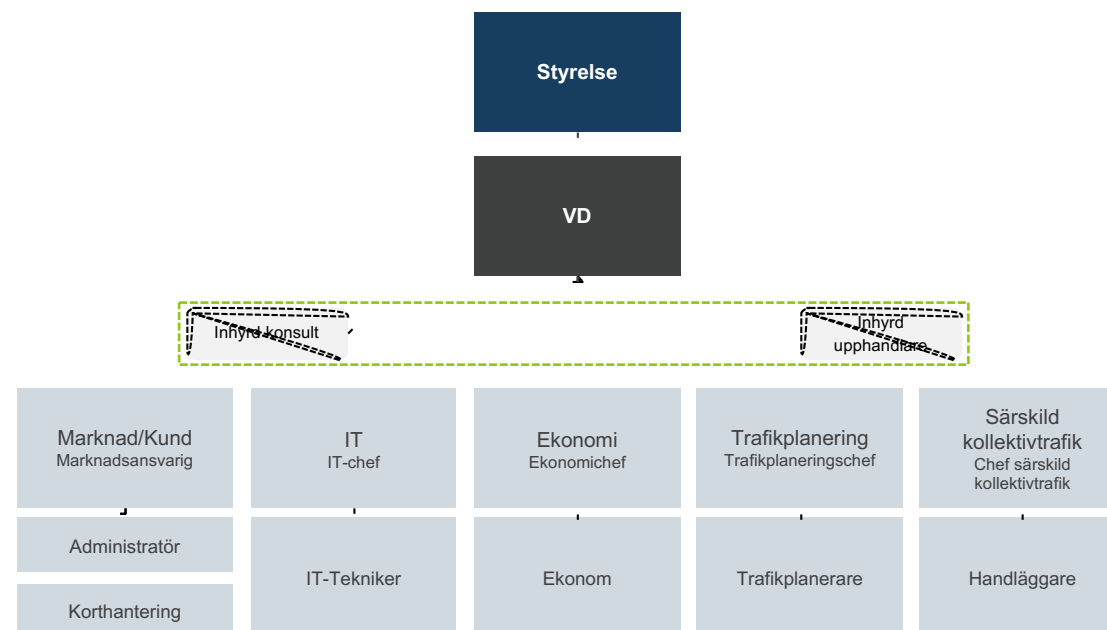
Resurskonsult

- En resurskonsult köps in från Advexa AB för stöd i bl.a.:
 - Projektledning
 - Utredningar
 - Löpande arbete i fordonsdatabasen FRIDA

- Från 2017 fram till mars 2019 har man köpt in ca 1500 konsulttimmar.

Bedömning av framtida behov

- I närtid väntas ett antal projekt där man bedömer att det finns behov av att tillsätta externa resurser.
 - Det avser bl.a. ombyggnad av busstorget, nytt resecentrum, Elbuss 2.0 och nytt biljettsystem
- Väntas en implementation av nytt regionbussavtal samtidigt som en upphandling av stadsbussarna, tror man att det även där kommer behövas anlita externa resurser.



Tjänster som köps in av externa aktörer

Tjänster som köps in av extern aktör	Aktör	System	Behov	Kommentar
Löneprocessen	Ekorrit	Visma Lön	Löpande	Kan hanteras centralt
Upphandling	Region JH		Löpande	Kan hanteras centralt
Projektledning, utredning, löpande arbete med FRIDA	Advexa AB		Löpande	Inköp med anledning av låg egen bemanning
Grafisk produktion	Grand North		Löpande	Kan hanteras/köpas in centralt, måste utredas
Webbbyråttjänster	Mina Bästa Polare	Wordpress	Löpande	Kan hanteras/köpas in centralt, måste utredas
Kommunikationsbyråttjänster	Trampolin PR		Löpande	Kan hanteras/köpas in centralt, måste utredas
Resvaneundersökning - Kollektivtrafikbarometern	Origo group/Sv. Koll.trafik	Dapresy	Löpande	
Kundservice telefoni	BC Jämtland		Löpande	Kan hanteras/köpas in centralt, måste utredas
Kundservice telefoni	DinTur		Löpande	Kan hanteras/köpas in centralt, måste utredas
Kundservice över disk (Receptionen bussterminalen)	Nettbuss		Löpande	Kan hanteras/köpas in centralt, måste utredas
Ledsagning	Trafikverket		Löpande	Kan hanteras/köpas in centralt, måste utredas
Biljettkontroll	Securitas		Löpande	
Revision	Deloitte		Löpande	Kan hanteras centralt
Rekrytering	Kornboden		Punktinsats	Kan hanteras centralt
Drift serverhall	ATEA		Löpande	Kan hanteras centralt
Projektledning nytt biljett- och betalsystem	Ej upphand ännu		Punktinsats	Samarbete med övriga Norrlandslän
Reparation och service kringutrustning biljettsystem och monitorer realtidssystem	APP IT		Löpande	
Reparation och service biljett- och betalsystem	FARA		Löpande	
Service och installation realtidssystem bussar	Mobic		Löpande	
Juristexpertis	Advokatfirman Lindahl KB		Punktinsats	Kan hanteras centralt
Redovisningstjänster	Evry		Löpande	Kan hanteras centralt
Fakturahantering	Asscendo		Löpande	Kan hanteras centralt

INNEHÅLL

- Bakgrund och uppdragsbeskrivning
- Befintlig organisation och roller
- Förslag till organisation i förvaltningsstruktur
- Utmaningar vid en övergång till förvaltningsorganisation
- Samordning av stödfunktioner i en förvaltningsorganisation
- Genomförandeplan
- Kommunikation och förankring

Appendix

- Roll- och uppdragsbeskrivning
- **Utvärdering organisationsalternativ**
- Detaljerad genomförandeplan

Alternativ 1: Länstrafiken en del av Regional Utveckling med befintlig nämnd

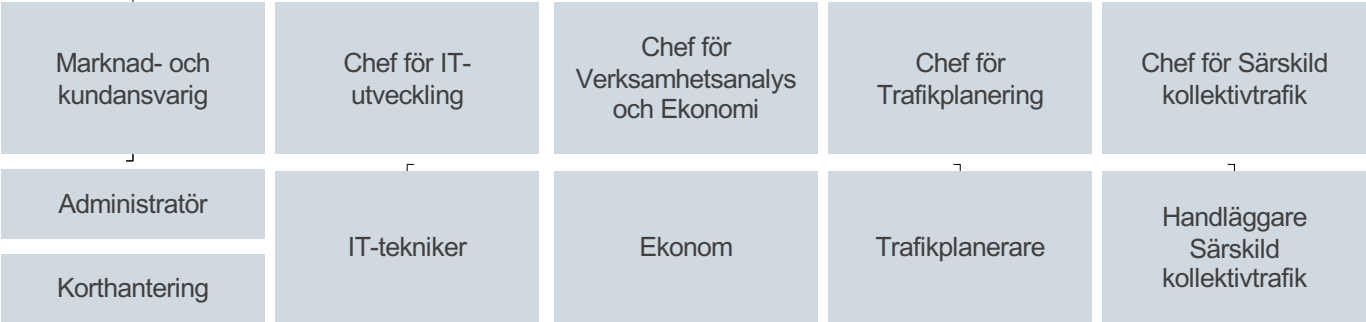
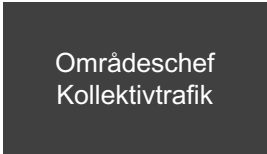
Politisk organisation



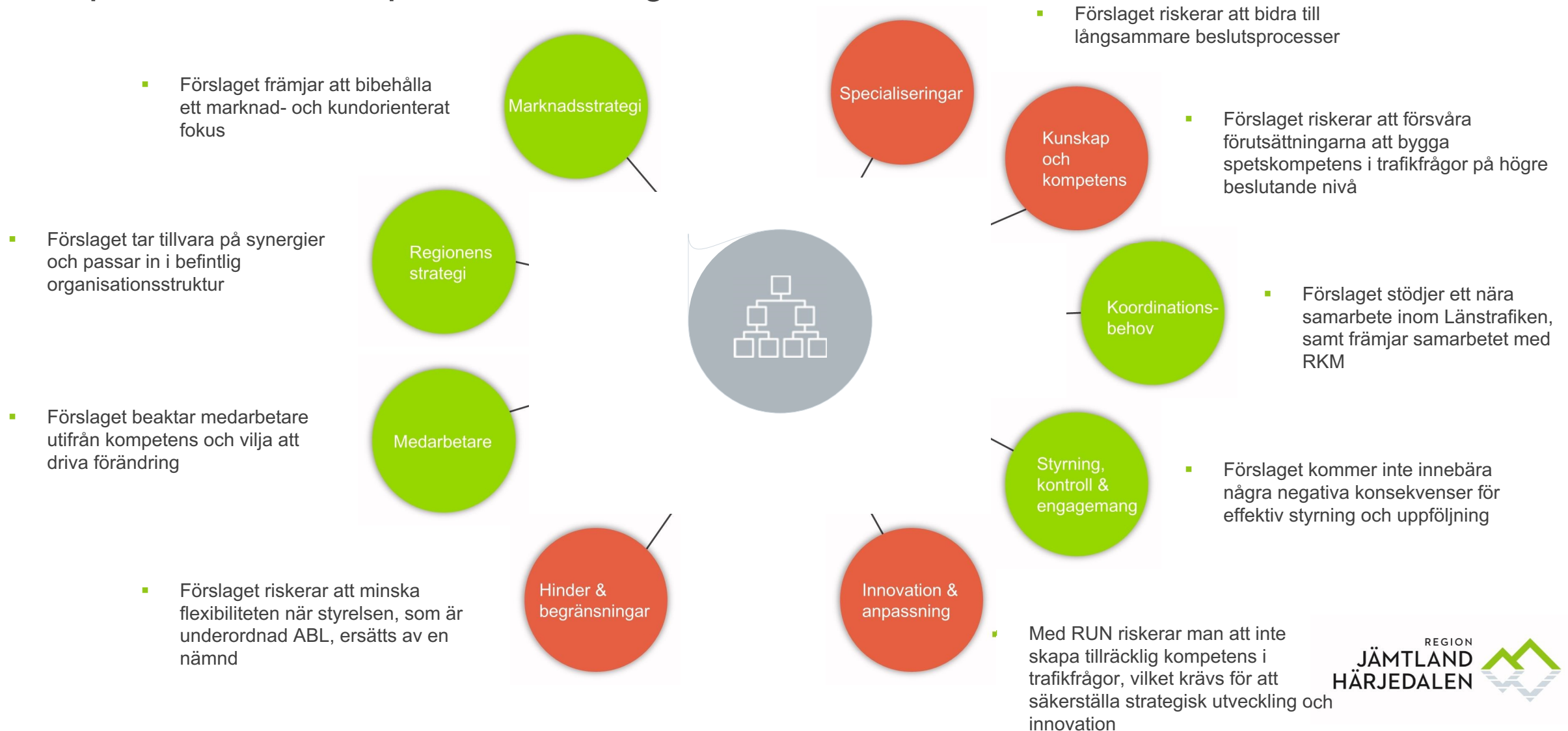
Förvaltningsområde



Område



Att organiseras under Regionala utvecklingsnämnden ger en tydlig struktur, men kan påverka beslutsprocessen negativt



Hur väl uppfyller organisationsförslaget de ställda kraven

Uppfyller

Brister

Principer	Utvärderingskriterier	Hur väl matchar organisationsförslaget ställda kriterier?	Konsekvensanalys	Åtgärd
Marknadsstrategi	Leder förslaget till att tillräckligt med uppmärksamhet läggs på utvalda marknadssegment?	Förslaget främjar att bibehålla ett marknad- och kundorienterat fokus, vilket säkerställs genom en funktion som dedikerat ansvar för marknadssidan och kundens upplevelse, vilken obehindrat kan samverka med övriga funktioner.	Det är av vikt att Länstrafikens kunder bearbetas som kunder och inte misstas för att vara patienter, inom en verksamhet där hälso- och sjukvårdsfrågor är dominerande. Länstrafiken som varumärke är väletablerat och bör tas tillvara på även i en förvaltningsorganisation.	
Regionens strategi	Skapar förslaget tillräcklig uppmärksamhet på hur synergier skapas mellan enheter inom regionen?	Organisationsstrukturen eftersträvar att ta tillvara på de synergier som finns inom regionens befintliga verksamhet, samt att efterleva regionens organisationsstrategi med centraliserade stödfunktioner i en stabstruktur. Strukturen passar redan befintlig organisationsstruktur.	För att på längre sikt effektivt centralisera mer omfattande processer av Länstrafikens uppgifter, bör processer kartläggas, standardiseras och gränssnitt förtydligas.	
Medarbetare	Innebär förslaget att behöva medarbetare både är villig och kunnig att få det att fungera?	Organisationen måste byggas med hänsyn till de personer som kommer att arbeta i den. Förslaget beaktar medarbetare utifrån kompetens och vilja att driva förändring.	Förslaget beaktar den uppfattning medarbetare uttryckt både inom region och bolag. I ett inledande skede bör hänsyn tas till bolagets befintliga arbetsprocesser, för att bevara viktiga nyckelpersoner. Nyckelpersoner bör hållas informerade från ett tidigt stadie.	
Hinder & begränsningar	Går förslaget att implementera? Har man tagit i beaktning de regler och restriktioner som finns?	Inga kända lagar eller paragrafer är identifierade som hinder för att driva igenom förslaget av ny organisationsstruktur. De hinder som identifierats rör främst interna begränsningar och motsättningar.	Identifierade hinder som bör beaktas och hanteras är främst av åsiktsskiljaktigheter, systemskillnader och odefinierade processer, vilket kan försvåra övergången till en förvaltningsorganisation.	Kartlägg vilka de är.
Specialiseringar	Vilka av organisationens enheter behöver mer oberoende/självstyre än vad förslaget tillåter?	Förslaget tillåter viss grad av självstyre, där enheternas dagliga verksamhet är oberoende annan part men där större beslut måste fattas högre upp i organisationen i Regionala Utvecklingsnämnden.	Det finns en risk att organisationsstrukturen resulterar i långsammare beslutsprocesser som ett resultat av att RUN belastas med en mängd trafikärenden som tidigare har behandlats av bolagsstyrelsen.	Regionala utvecklingsnämndens sammanträden utökas från en till två dagar.
Kunskap och kompetens	Skapar högre nivåer värdeskapande för de operationella nivåerna?	Organisationen eftersträvar att beslut som avser strategi, budget och mål ska fattas på politisk nivå, medan beslut som avser det operationella arbetet fattas nära verksamheten där kunskapen finns.	Länstrafiken har utvecklat verksamhetsunik kunskap som inte finns i förvaltningsområdet. Förvaltningsområdeschef och RUN ansvarar för flera olika områden, vilket kan försvåra förutsättningar att bygga spetskompetens inom trafikfrågor.	Se över delegationsordning.
Koordinations-behov	Finns det några samarbetsfördelar som blir svåra att uppnå?	Förslaget stöttar det nära och viktiga samarbetet inom Länstrafiken, samt främjar samarbetet med RKM genom att samordna dem. Principen är dock att alla de uppgifter som inte är värdeskapande för kärnverksamheten ska överföras till staben, i syfte att frigöra tid.	Grunden är att det är lättare att koordinera aktiviteter inom ett "område" än mellan olika "områden". För de uppgifter som förs över till staben bör nya gränssnitt definieras och process- och rutinbeskrivningar tas fram.	
Styrning, kontroll & engagemang	Skapar förslaget en lämplig kontrollprocess för varje enhet, där alla har effektiva och motiverande nyckeltal som de mäts på?	Förslaget kommer inte innebära några negativa konsekvenser för effektiv styrning och uppföljning.	Förslaget kommer inte innebära några negativa konsekvenser för effektiv styrning och uppföljning.	
Innovation & anpassning	Hjälper förslaget till med utvecklingen av nya strategier och är det tillräckligt flexibelt för att anpassa sig till framtida förändringar?	Förslaget tryggar ett nära samarbete mellan nyckelpersoner inom LTR där viktig kompetens om innovation och utveckling finns. Strukturen saknar dock en ledningsstruktur som säkerställer framskridande av innovation och strategisk utveckling.	Inom Länstrafiken finns utvecklingsmöjligheter, relaterade till såväl teknik och digitalisering som till det interna administrativa arbetet i verksamheten. Idag spelar bolagsstyrelsen en viktig roll i de strategiska utvecklingsfrågorna, vilken saknas i föreslagen struktur.	En samverkansgrupp etableras, vars uppgift blir att driva utvecklingsfrågor.

Alternativ 2: Länstrafiken en del av Regional Utveckling med en egen nämnd

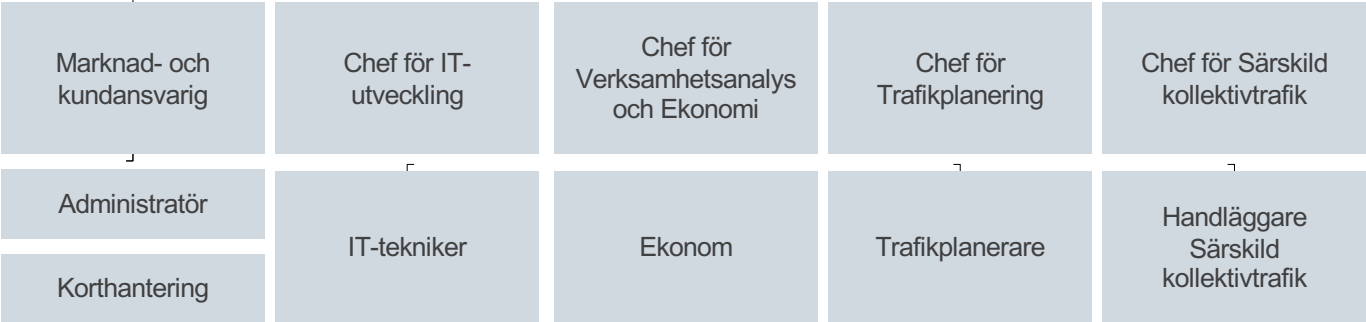
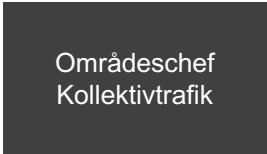
Politisk organisation



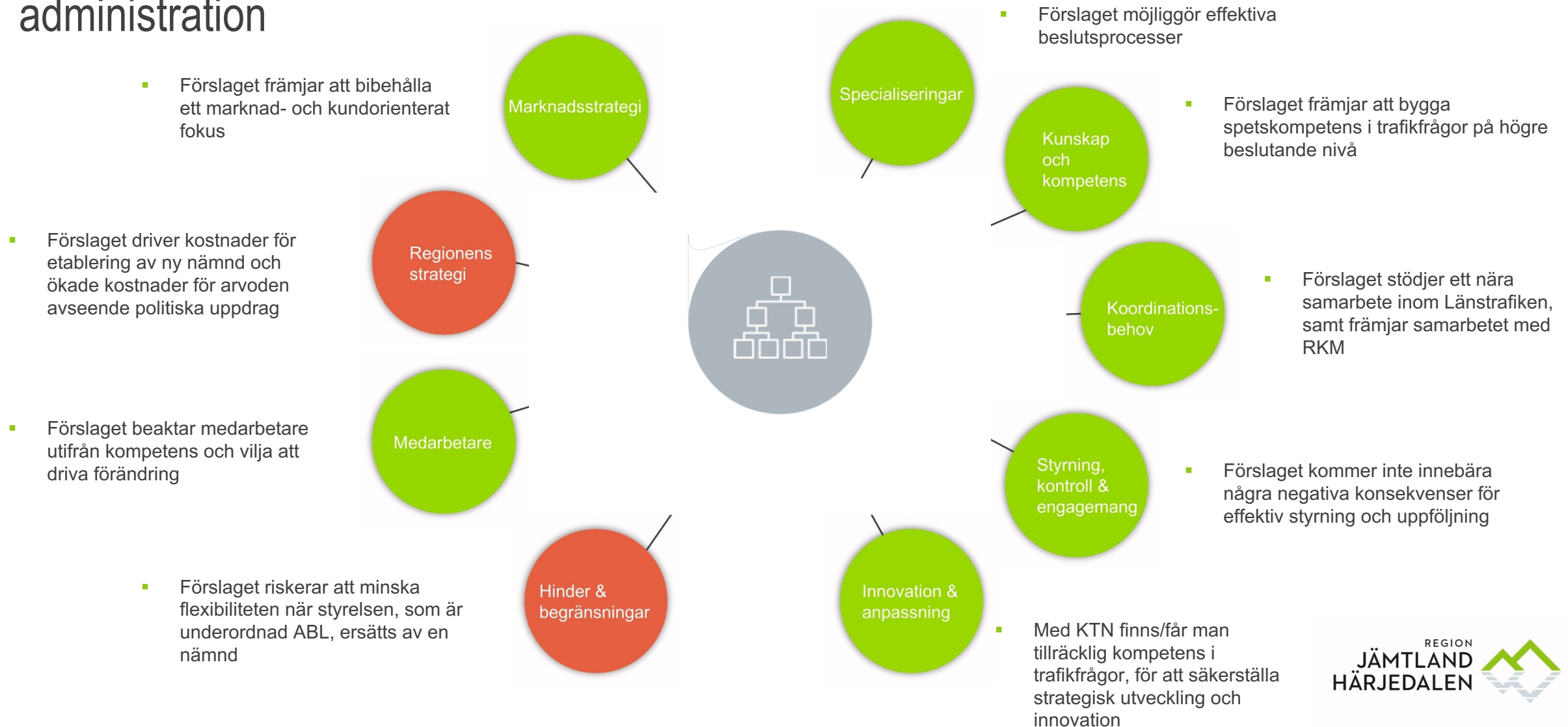
Förvaltningsområde



Område



Att organiseras under en Kollektivtrafiknämnd ökar förutsättningarna för en effektivare beslutsprocess och högre trafikkompetens i nämnden, men driver kostnader för administration



Hur väl uppfyller organisationsförslaget de ställda kraven

Uppfyller

Brister

Principer	Utvärderingskriterier	Hur väl matchar organisationsförslaget ställda kriterier?	Konsekvensanalys	Åtgärd
Marknadsstrategi	Leder förslaget till att tillräckligt med uppmärksamhet läggs på utvalda marknadssegment?	Förslaget främjar att bibehålla ett marknad- och kundorienterat fokus, vilket säkerställs genom en funktion som dedikerat ansvar för marknadssidan och kundens upplevelse, vilken obehindrat kan samverka med övriga enheter.	Det är av vikt att Länstrafikens kunder bearbetas som kunder och inte misstas för att vara patienter, inom en verksamhet där hälso- och sjukvårdsfrågor är dominerande. Länstrafiken som varumärke är väletablerat och bör tas tillvara på även i en förvaltningsorganisation.	
Regionens strategi	Skapar förslaget tillräcklig uppmärksamhet på hur synergier skapas mellan enheter inom regionen?	Förslaget eftersträvar att ta tillvara på synergier, samt att efterleva regionens organisationsstrategi med centraliserade stödfunktioner. En ny nämnd föreslås, vilket skiljer sig från den politiska organisation som fastställdes för mandatperioden 2019-2022.	Trafikfrågor antas få större utrymme i och med att en trafiknämnd bildas, utan att påverka övriga områden inom Regional utveckling. En ny nämnd innebär kostnader för etablering och ökade kostnader för arvoden avseende politiska uppdrag i ny nämnd.	Ombilda bolagsstyrelsen till trafiknämnd.
Medarbetare	Innebär förslaget att behöva medarbetare både är villig och kunnig att få det att fungera?	Organisationen måste byggas med hänsyn till de personer som kommer att arbeta i den. Förslaget beaktar medarbetare utifrån kompetens och vilja att driva förändring.	Förslaget beaktar den uppfattning medarbetare uttryckt både inom region och bolag. I ett inledande skede bör hänsyn tas till bolagets befintliga arbetsprocesser, för att bevara viktiga nyckelpersoner. Nyckelpersoner bör hållas uppdaterade från ett tidigt stadie.	
Hinder & begränsningar	Går förslaget att implementera? Har man tagit i beaktning de regler och restriktioner som finns?	Inga kända lagar eller paragrafer är identifierade som hinder för att driva igenom förslaget av ny organisationsstruktur. De hinder som identifierats rör främst interna begränsningar och motsättningar.	Identifierade hinder som bör beaktas och hanteras är främst av åsiktsskiljaktigheter, systemskillnader och odefinierade processer, vilket kan försvåra övergången till en förvaltningsorganisation.	Kartlägg vilka de är.
Specialiseringar	Vilka av organisationens enheter behöver mer oberoende/självstyre än vad förslaget idag tillåter?	Förslaget tillåter viss grad av självstyre, där enheternas dagliga verksamhet är oberoende annan part men där större beslut måste fattas högre upp i organisationen i en kollektivtrafiknämnd.	Införandet av en ny kollektivtrafiknämnd tros möjliggöra effektivare beslutsprocesser och understödjer förutsättningar att bygga spetskompetens i trafikfrågor hos den beslutande nämnden, som en konsekvens av att endast trafikfrågor kommer att beredas.	
Kunskap och kompetens	Skapar högre nivåer värdeskapande för de operationella nivåerna?	Organisationen eftersträvar att beslut som avser strategi, budget och mål ska fattas på politisk nivå, medan beslut som avser det operationella arbetet fattas nära verksamheten där kunskapen finns.	Införlivandet av en trafiknämnd antas underlätta utvecklingen av spetskompetens i trafikfrågor i högre beslutande organ och att bättre beslut kan fattas.	
Koordinations-behov	Finns det några samarbetsfördelar som blir svåra att uppnå?	Förslaget stöttar det nära och viktiga samarbetet inom Länstrafiken, samt främjar samarbetet med RKM genom att samordna dem. Principen är dock att alla de uppgifter som inte är värdeskapande för kärnverksamheten ska överföras till staben, i syfte att frigöra tid.	Grunden är att det är lättare att koordinera aktiviteter inom ett "område" än mellan olika "områden". För de uppgifter som förs över till staben bör nya gränssnitt definieras och process- och rutinbeskrivningar tas fram.	
Styrning, kontroll & engagemang	Skapar förslaget en lämplig kontrollprocess för varje enhet, där alla har effektiva och motiverande nyckeltal som de mäts på?	Förslaget kommer inte innebära några negativa konsekvenser för effektiv styrning och uppföljning.	Förslaget kommer inte innebära några negativa konsekvenser för effektiv styrning och uppföljning.	
Innovation & anpassning	Hjälper förslaget till med utvecklingen av nya strategier och är det tillräckligt flexibelt för att anpassa sig till framtida förändringar?	Föreslagen organisationsstruktur tryggar ett nära samarbete mellan nyckelpersoner där viktig kompetens om utveckling finns, strukturen säkerställer också att utrymme ges till frågor inom innovation och strategisk utveckling.	Inom Länstrafiken finns utvecklingsmöjligheter, relaterade till såväl teknik och digitalisering som till det administrativa arbetet. Idag spelar bolagsstyrelsen en viktig roll i strategiska utvecklingsfrågor, i föreslagen struktur drivs den typen av frågor i trafiknämnden.	

Kollektivtrafiken inom landets övriga regioner

Landsting/Kommun/Kommunalförbund	Form	Nämnd	Förvaltning	Område/Avdelning	Verksamhetsledare	RKM
Blekinge	Förvaltning	Trafiknämnd	Blekingetrafiken	Blekingetrafiken	Trafikdirektör	Region Blekinge
Dalarna	Förvaltning	Kollektivtrafiknämnd	Kollektivtrafikförvaltning	Kollektivtrafikförvaltning	Förvaltningschef kollektivtrafik	Region Dalarna
Gotland (Kommun)	Förvaltning	Tekniska nämnden	Teknikförvaltningen	Mark- och trafikavd.		Region Gotland
Gävleborg	Förvaltning	Hållbarhetsnämnd	Hållbarhetsförvaltningen	X-Trafik	Avdelningschef	Region Gävleborg
Halland	AB	Lokala nämnder		Hallandstrafiken	VD	Region Halland
Jämtland Härjedalen	AB	Regionala Utvecklingsnämnden		Länstrafiken i HJ AB	VD	Region JH
Jönköping	Förvaltning	Nämnd för Trafik/Infrastruktur/Miljö	Regional Utveckling	Länstrafiken	Trafikdirektör	Region Jönköping
Kalmar	Förvaltning	Kollektivtrafiknämnd	Kalmar Länstrafik	Kalmar Länstrafik	Trafikdirektör	Region Kalmar (nämnden)
Kronoberg	Förvaltning	Trafiknämnd	Länstrafiken Kronoberg	Länstrafiken Kronoberg	Trafikdirektör	Region Kronoberg
Norbotten	AB	RKM är organiserat som ett kommunalförbund med Region Norrbotten och länets 14 kommuner som medlemmar				RKM i Norrbotten (Kommunalförbund)
Skåne	Förvaltning	Kollektivtrafiknämnd	Skånetrafiken	Skånetrafiken	Trafikdirektör	Region Skåne
Stockholm	Förvaltning	Trafiknämnd	Trafikförvaltning	Trafikavdelning SL	Chef trafikavdelningen	Region Stockholm
Sörmland	Förvaltning	Regionala Utvecklingsnämnden	Hållbar regional utveckling	Kollektivtrafik	Enhetschef	Region Sörmland
Uppsala	Förvaltning	Trafik och samhällsutvecklingsnämnden	Trafik och samhälle			Region Uppsala (Förvaltningen)
Värmland	Förvaltning	Kollektivtrafiknämnd	Trafikförvaltning	Kollektivtrafik	Trafikdirektör	Region Värmland
Västerbotten	AB	Regionalutvecklingsnämnd	Regional utvecklingsförvaltning	Kollektivtrafik/Länstrafiken i Västerbotten AB	Myndighetschef kollektivtrafiken/VD	Region Västerbotten
Västernorrland	AB	Region styrelsen	Regional Utveckling	Kollektivtrafik, infrastruktur och sjukresor	Enhetschef kollektivtrafik och infrastruktur	RKM i Västernorrlands län
Västmanland	Förvaltning	Kollektivtrafiknämnd	Kollektivtrafikförvaltningen		Direktör Kollektivtrafikförvaltning	Region Västmanland
Västra Götaland	AB	Kollektivtrafiknämnd		Avdelningen kollektivtrafik och infrastruktur --> Västtrafik	VD	VGR
Örebro	Förvaltning	Nämnden för samhällsbyggnad	Regional utveckling	Trafik & samhällsplanering	Områdeschef Trafik & Samhällsplanering	Region Örebro
Östergötland	AB	Trafik- och samhällsplaneringsnämnden		Östgötrafiken	VD	Region Östergötland

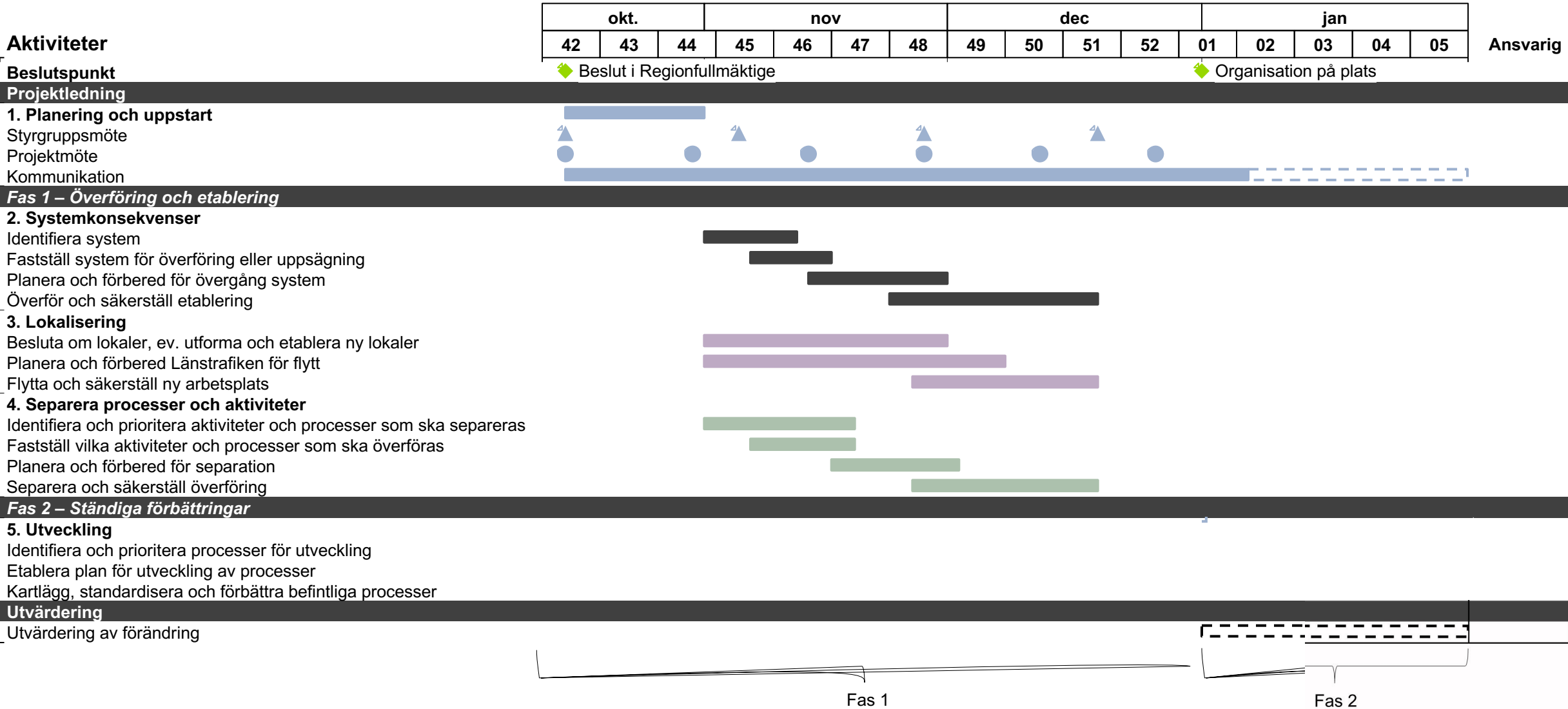
INNEHÅLL

- Bakgrund och uppdragsbeskrivning
- Befintlig organisation och roller
- Förslag till organisation i förvaltningsstruktur
- Utmaningar vid en övergång till förvaltningsorganisation
- Samordning av stödfunktioner i en förvaltningsorganisation
- Genomförandeplan
- Kommunikation och förankring

Appendix

- Roll- och uppdragsbeskrivning
- Utvärdering organisationsalternativ
- **Detaljerad genomförandeplan**

Förslag till genomförandeplan



Fas 1

1. Planering och uppstart

	1. Etablera	2. Informera	3. Kommunicera	4. Uppföljning
Syfte	Säkerställa att projektet är ordentligt planerat och att det finns resurser	Informera organisationen om projektet	Kommunicera status	- Säkerställa att styrgrupp och projektgrupp är uppdaterade på aktuell status - Forum för diskussion eventuella motsättningar
Aktiviteter	- Etablera styrgrupp - Utse och informera projektteamet - Identifiera berörda personer, fastställ och planera kommunikationsplan - Diskutera och besluta om angreppssätt för arbetsmöten på region och bolag - Identifiera och etablera kontakt med andra relevanta förändringsinitiativ (ex. sjukresebeställningar/särskild kollektivtrafik)	- Planera kick-off - Genomföra kick-off-workshop - förklara syftet med projektet - diskutera kommunikationsplan - fastställa tidplan för förändring och feedback - Utveckla projektplan och leveransschema - Ta fram plan för förändringsledning och förankra hos styrgrupp	- Kommunicera till berörda parter vad, hur, när och varför förändringen ska ske - Informera andra pågående utredningar - Kontinuerlig information genom hela förändringen, även om inget sker	- Regelbundna statusuppdateringar - Bevakning av risker/frågeställningar - Utvärdering av leveranser
Slutprodukt	- Styrgrupp på plats - Projektteam på plats - Fastställd kommunikationsplan - Fastställt program för arbetsmöten - Projektet kommunicerat till andra förändringsinitiativ	- Berörda intressenter är informerade om projektet - Alla nyckelspelare känner ägarskap för tidplanen - Eventuella frågetecken eller tveksamheter identifierade	- Alla berörda parter är informerade och införstådda i förändringen - Onödig oro och eventuella frågetecken är utredda	- Alla nyckelpersoner känner ägandeskap för tidsplan - Eventuella frågetecken eller tveksamheter identifierade

Fas 1

2. Systemkonsekvenser

	1. Uppstart	2. Identifiera och kravställ	3. Fastställ gemensamma systemstöd	4. Etablering	5. Kvalitetssäkra
Syfte	Säkerställa att arbetsgrupp är informerad och känner ägandeskap	- Identifiera befintlig systemflora - Identifiera alla infrastruktur frågor som måste hanteras	Identifiera gemensam systemflora	Etablera ny infrastruktur	Slutgiltig bekräftelse av systemöverföring
Aktiviteter	- Etablera arbetsgrupp för överföring av system - Styrgrupp informerar om projektupplägg - Fastställ tillvägagångssätt och tidsplan	- Identifiera befintlig systemflora hos Länsstrafiken - Identifiera verksamhetsspecifika behov (integrationer etc.) - Fastställ kravspecifikation av systemstöd	- Fastställ verksamhetsgemensam systemstöd - Fastställ verksamhetsunika systemstöd - Bestäm driftsavtal som ska sägas upp	- Utveckla och testa ny infrastruktur och verktyg/system - Utveckla metod för att föra över data/information - Säkerställ att hård- och mjukvara	- Testa ny infrastruktur - Testa behörigheter till samtliga nya system - Säkerställ åtkomst till försystem - Överföring av data mellan system - Revidera behörigheter till system
Slutprodukt	- Arbetsgrupp är etablerad och känner ägandeskap av uppdraget - Accepterad tidsplan	Kravspecifikation på systemstöd	- Förslag på systemstruktur - Handlingsplan för överföring av infrastruktur	Test av infrastruktur och system	Samtliga frågeställningar kring infrastruktur och IT lösta

Fas 1

3. Lokalisering

	1. Uppstart	2. Utforma och etablera	3. Flytta	4. Kvalitetssäkra
Syfte	Säkerställa att arbetsgrupp är informerad och känner ägandeskap	Fatta beslut om och säkerställa nya lokaler	Markera förändring och nystart	Slutgiltig bekräftelse av arbetsplatser och infrastruktur avseende kontorsytor
Aktiviteter	- Etablera arbetsgrupp för nya lokaler - Styrgrupp informerar om projektupplägg - Fastställ tillvägagångssätt och tidsplan	- Fatta beslut om flytt ska ske och identifiera möjliga lokaler - Utvärdera krav på lokaler, arbetsplatser, etc. och säkerställ att kontorsytor finns tillgängliga - Inred lokal och kontorsytor - Specificera och anskaffa eventuell ny utrustning	Genomför flytt av Länstrafiken till nya lokaler	- Säkerställ att arbetsplatser och ytor är kompletta - Säkerställ att infrastruktur (skrivare, intranät, passerkort, etc.) fungerar
Slutprodukt	- Arbetsgrupp är etablerad och känner ägandeskap av uppdraget - Accepterad tidsplan - Handlingsplan för konsolidering av lokalisering	- Utrustad lokal med fungerande infrastruktur (skrivare, intranät, passerkort, etc.) - Kontorslokaler färdigställda för användning	Inflyttade i nya lokaler	Samtliga frågeställningar kring lokalisering och arbetsplatsutformning är lösta

Fas 1

4. Separera processer och aktiviteter

	1. Uppstart	2. Identifiera och prioritera	3. Fastställ överföring	4. Etablering	5. Kvalitetssäkra
Syfte	Säkerställa att arbetsgrupp är informerad och känner ägandeskap	Identifiera de aktiviteter och processer som kan separeras och överföras	Fastställ vilka aktiviteter och processer som ska överföras till en stabstruktur omgående och på sikt	- Testa de nya processerna - Fastställ nya roller/uppdrag	Slutgiltig bekräftelse av separation och överföring av processer och aktiviteter
Aktiviteter	- Etablera arbetsgrupp för separering av aktiviteter och processer - Styrgrupp informerar om projektupplägg - Fastställ tillvägagångssätt och tidsplan	- Workshop - Identifiera dagens aktiviteter och processer - Prioritera aktiviteter och processer utifrån komplexitet - Identifiera verksamhetsspecifika behov - Kravspecifikation på ett framtida systemstöd	- Fastställ överföring - Etablera tidsplan för överföring - Identifiera processgränssnitt (dvs vad skall göras lokalt och vad skall göras inom staben) - Identifiera eventuella områdesspecifika behov som avviker från standardprocesserna - Ta fram/stäm av processbeskrivningar för att underlätta överföring	- Utveckla och testa nya processer - Säkerställ överföring av information - Genomför gap-analys på områdena - Etablera handlingsplaner för att stänga gapen mellan områdets processer och staben - Omvärdera arbetsbeskrivningar baserat på nya processer	- Säkerställ och kvalitetssäkra nya processer - Fortsätt arbeta med ständiga förbättringar
Slutprodukt	- Arbetsgrupp är etablerad och känner ägandeskap av uppdraget - Accepterad tidsplan	- Prioriterad lista över aktiviteter och processer som kan överföras - Kravspecifikation	- Kort- och långsiktig plan på överföring - Process gränssnitt fastställt - Processbeskrivningar framtagna/avstämde	- GAP analys mellan området och staben - Handlingsplan för eventuella åtgärder - Nya arbetsbeskrivningar	Samtliga frågeställningar kring processer, aktiviteter och uppdrag är lösta

Fas 2

5. Utveckling

Modifieras vid genomförande, förankras vid beslut

Aktiviteter	1. Planering & uppstart	2. Identifiera och utbilda	3. Process- kartläggning & utvecklings-potentialer	4. Förbättrings-workshops	5. Styrning & utveckling av det dagliga arbetet
	- Planera projektet med organisationen - Tid - Aktiviteter - Deltagare - Uppstartsmöte	- Identifiera och prioritera vilka processer som: - kan och bör utvecklas internt - kan överföras till staben nu eller över tid - Lean-spel med alla deltagare som en gruppövning för att lära sig- och uppleva ett processorienterat arbetssätt med fokus på ständiga förbättringar	- Definiera processer - Kartlägg huvudprocesserna i workshops med relevanta deltagare - Kvantifiera processerna med volymer, bemanning och kostnad - Definiera förbättringsområden i respektive process - Sammanställ förbättringsområden - Prioritera förbättringsområdena	- Driv förbättringsworkshops för att hitta lösningar till de identifierade förbättringsområdena - Skapa en plan (A3:a) för varje utvald förbättring innehållande en problemanalys, lösning och actionplan - Inför lösningarna i organisationen	- Etablera ett arbetssätt med fokus på team - Sätt upp en Styrtafla som på ett visuellt sätt skapar förutsättningar att styra sitt arbete (resurser, arbetsuppgifter, nyckeltal etc.) - Upprätthålla ett löpande förbättringsarbete, ständiga förbättringar i det dagliga arbetet - Inför regelbundna morgonmöte framför tavlan - Rapportering utifrån processflöden och integration med månatlig uppföljningsprocess

§165

Internremiss: Framtida organisation för Länstrafiken i Jämtlands län AB (RUN/461/2019)

Sammanfattning

Vid regionfullmäktiges sammanträde den 13 februari 2019, § 10, fick regionstyrelsen i uppdrag att utreda framtida organisation, finansiering och utveckling av kollektivtrafiken i länet, med utgångspunkt att verksamheten på sikt flyttas in i förvaltningen. Uppdraget skulle återredovisas till regionfullmäktige senast i oktober 2019.

Uppdragets har delats upp så att utredning av kollektivtrafikens utveckling i länet och tätorten görs separat och redovisas vid annat tillfälle. Konsultföretaget Claesson & partners har genomfört utredningen kring Länstrafiken i Jämtlands län AB:s framtida organisation. Utredningen redovisades för regionstyrelsen den 27 augusti 2019. Regionstyrelsen har därefter analyserat de förslag som presenteras i utredningen, och landat i att föreslå regionfullmäktige följande:

1. Verksamheten i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB överförs till förvaltning från 1 juli 2020, och organiseras under regionala utvecklingsnämnden.
2. Ett utskott för kollektivtrafikfrågor inrättas under regionala utvecklingsnämnden, bestående av fem ledamöter och fem ersättare.
3. Bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB behålls som avtalspart och avvecklas vid en senare tidpunkt.
4. Regionstyrelsen får i uppdrag att inför överföring av verksamheten ta fram förslag på reviderat reglemente för regionala utvecklingsnämnden, samt övriga aktuella styrdokument som berörs av organisationsförändringen.

Då regionstyrelsens förslag till framtida organisation för kollektivtrafiken påverkar regionala utvecklingsnämndens uppdrag, organisation och verksamhetsområden beslutade regionstyrelsen den 25 september 2019, § 146, att inhämta nämndens synpunkter på förslaget innan det överlämnas till regionfullmäktige för beslut.

Förslag till beslut

Svar på remiss gällande framtida organisation för Länstrafiken i Jämtlands län AB lämnas till regionstyrelsen enligt upprättat förslag.

Yrkanden

Jörgen Larsson (C): Regionala utvecklingsnämnden lämnar inget yttrande över styrelsens förslag, men uppmanar styrelsen att genomföra dialoger med samtliga partier innan ett förslag till framtida organisation för Länstrafiken överlämnas till regionfullmäktige.

Propositionsordning

Ordförande ställer proposition på regiondirektörens förslag och Jörgen Larssons ändringsyrkande, och finner Jörgen Larssons ändringsyrkande antaget.

Beslut

Regionala utvecklingsnämnden lämnar inget yttrande över styrelsens förslag, men uppmanar styrelsen att genomföra dialoger med samtliga partier innan ett förslag till framtida organisation för Länstrafiken överlämnas till regionfullmäktige.

Expedieras till

Regionstyrelsen

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Internremiss: Framtida organisation för Länstrafiken i Jämtlands län AB
- Svar på regionstyrelsens remiss gällande framtida organisation för Länstrafiken i Jämtlands län AB
- §146 Regionstyrelsen Framtida organisation för Länstrafiken i Jämtlands län AB

§146

Framtida organisation för Länstrafiken i Jämtlands län AB (RS/224/2019)

Sammanfattning

Vid regionfullmäktiges sammanträde den 13 februari 2019, § 10, fick regionstyrelsen i uppdrag att utreda framtida organisation, finansiering och utveckling av kollektivtrafiken i länet, med utgångspunkt att verksamheten på sikt flyttas in i förvaltningen. Uppdraget skulle återredovisas till regionfullmäktige senast i oktober 2019.

Uppdragets har delats upp så att utredning av kollektivtrafikens utveckling i länet och tätorten görs separat och redovisas vid annat tillfälle. Konsultföretaget Claesson & partners har genomfört utredningen kring Länstrafiken i Jämtlands län AB:s framtida organisation. Utredningen redovisades för regionstyrelsen den 27 augusti 2019.

I utredningen presenteras två alternativ; att verksamheten organiseras under regionala utvecklingsnämnden eller att verksamheten organiseras under en ny renodlad kollektivtrafiknämnd. Utredarna pekar på att en organisering under befintlig nämnd ger en tydlig struktur, men att det kan påverka beslutsprocessen negativt. En renodlad kollektivtrafiknämnd anses öka förutsättningarna för en effektivare beslutsprocess och högre trafikkompetens i nämnden, men driver kostnader för administration. Av de två alternativen föreslår utredarna att en kollektivtrafiknämnd inrättas, där all verksamhet som berör kollektivtrafiken i regionen samlas. Detta innebär även de uppgifter som kommer av regionens ansvar som regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) som idag är organiserade under regionala utvecklingsnämnden.

Utredningens analys av för- och nackdelar med olika alternativ finner att fördelarna överväger för att en kollektivtrafiknämnd inrättas. Detta motiveras med att regionala utvecklingsnämnden redan har ett digert område att omfatta och det bedöms svårare att bygga upp en spetskompetens kring trafikfrågorna där. Man anger också att en kollektivtrafiknämnd innebär en effektivare beredning av ärenden och snabbare beslut jämfört med att organisera verksamheten under regionala utvecklingsnämnden.

Regionstyrelsen delar utredarnas analys gällande förutsättningarna för att bygga spetskompetens inom den politiska organisationen, men ser inte inrättande av en ny nämnd som den enda tänkbara lösningen. Styrelsen ställer sig också frågande till att beslutsprocessen skulle kunna effektiviseras avsevärt inom en egen nämnd, då regionen har en gemensam ärendehanteringsprocess som är lika för alla nämnder. Regionstyrelsen föreslår därför ett annat alternativ som inte tas upp i utredningen, och som inte heller medför lika omfattande organisationsförändringar som kommer av inrättande av en ny nämnd. Styrelsen föreslår att Länstrafikens verksamhet organiseras under regionala utvecklingsnämnden, samt att ett utskott för kollektivtrafikfrågor inrättas under nämnden. På så vis kan nämnden på ett bättre sätt bygga spetskompetens kring kollektivtrafikfrågor, där utskottet får tid och möjlighet till

fördjupning, omvärldsbevakning och långsiktigt strategiskt arbete kring framtidens kollektivtrafik och dess utmaningar.

I utredningen finns även förslag kring hur verksamheten ska organiseras i förvaltningsorganisationen. Utredningen föreslår att Länstrafikens verksamhet organiseras i ett eget område, där all verksamhet som berör kollektivtrafiken i regionen samlas. Utredningens överväganden är bland annat att Länstrafikens nuvarande organisation bedöms vara effektiv sett till antalet anställda i jämförelse med motsvarande organisation i andra regioner. Man arbetar tvärfunktionellt och har utvecklat flerfunktionella kompetenser. Utredningen bedömer att det är viktigt att i ett inledande skede bevara verksamhetens enheter intakta, för att bibehålla leverans kvalitet och viktiga nyckelpersoner i verksamheten. Vissa processer och arbetsuppgifter kan flyttas till regionstaben, exempelvis inom IT, ekonomi, lön, diarium och arkiv. Tid kan därigenom frigöras för kärnverksamheten och det strategiska utvecklings- och analysarbetet, men innebär istället en ökad belastning på regionstabens funktioner. Utredningen har inte kunnat identifiera några större effektiviseringar som skulle kunna ge ekonomiska besparingar. De kostnader som finns idag kopplat till bolagets styrelse kommer istället att behöva överföras till förtroendemannabudgeten för att täcka ökade arvodeskostnader som en följd av en utökad politisk organisation.

Utredningen presenterar även en genomförandeplan, där Länstrafikens verksamhet föreslås övergå i förvaltning från 1 januari 2020. Regionstyrelsen anser att detta är väldigt kort tid för att på ett bra sätt kunna förbereda för en verksamhetsövergång och kunna dra nytta av de samordningsvinster som identifierats för bland annat stödfunktioner. Regionstyrelsen föreslår istället att verksamheten flyttas in i förvaltning från den 1 juli 2020.

Länstrafikbolaget bedriver sin verksamhet genom upphandling och har ett stort antal avtal att förvalta. Överföring av avtal kräver en omfattande utredning och administration i syfte att säkerställa att inte några rättigheter går förlorade. Det vanliga förfarandet, som rekommenderas, är att när verksamhet i länstrafikbolaget har lagts i förvaltning har bolaget behållits vilande som avtalspart. En överföring av avtal görs successivt när avtalen löper ut och bolaget avvecklas om något år.

Sammanfattningsvis kommer regionstyrelsen att föreslå regionfullmäktige följande:

1. Verksamheten i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB överförs till förvaltning från 1 juli 2020, och organiseras under regionala utvecklingsnämnden.
2. Ett utskott för kollektivtrafikfrågor inrättas under regionala utvecklingsnämnden, bestående av fem ledamöter och fem ersättare.
3. Bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB behålls som avtalspart och avvecklas vid en senare tidpunkt.
4. Regionstyrelsen får i uppdrag att inför överföring av verksamheten ta fram förslag på reviderat reglemente för regionala utvecklingsnämnden, samt övriga aktuella styrdokument som berörs av organisationsförändringen.

Regionstyrelsen

2019-09-25

Då regionstyrelsens förslag till framtida organisation för kollektivtrafiken påverkar regionala utvecklingsnämndens uppdrag, organisation och verksamhetsområden vill regionstyrelsen inhämta nämndens synpunkter innan förslaget överlämnas till regionfullmäktige för beslut.

Förslag till beslut

Regionstyrelsens förslag till fullmäktige om framtida organisation för Länstrafiken i Jämtland AB lämnas till regionala utvecklingsnämnden för yttrande.

Yrkanden

Anton Hammar (S) yrkar i första hand på återremiss med följande motivering:
"Förslaget om framtida organisation för Länstrafiken ska tas upp för diskussion mellan samtliga partier innan förslaget skickas på remiss till regionala utvecklingsnämnden."

Och i andra hand avslag på punkterna 1, 2 och 4 i förslaget.

Elin Hoffner (V) yrkar bifall till Anton Hammars återremissyrkande och avslagsyrkande.

Lennart Ledin (L), Marcus Danielsson (SD), Anton Nordqvist (MP) och Britt Carlsson (S) yrtrar sig.

Proposition

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

Ordföranden ställer proposition på Anton Hammars yrkande om avslag till punkterna 1, 2 och 4 och finner det avslaget.

Ordföranden ställer proposition på regiondirektörens förslag och finner det antaget.

Beslut

Regionstyrelsens förslag till fullmäktige om framtida organisation för Länstrafiken i Jämtland AB lämnas till regionala utvecklingsnämnden för yttrande.

Reservationer

Anton Hammar (S), Jenny Sellsve (S), David Adervall (S), Britt Carlsson (S), Bengt Bergqvist (S) och Elin Hoffner (V) reserverar sig till förmån för Anton Hammars yrkanden.

Expedieras till

Regionala utvecklingsnämnden

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Framtida organisation för Länstrafiken i Jämtlands län AB

Regionstyrelsen

2019-09-25

- Slutrapport - Utredning av Länstrafikens framtida organisation
- §10 Regionfullmäktige Svar på motion från Lennart Ledin (L) om att avveckla Länstrafiken i Jämtlands län AB och överföra verksamheten till regionala utvecklingsnämnden

§10

Svar på motion från Lennart Ledin (L) om att avveckla Länstrafiken i Jämtlands län AB och överföra verksamheten till regionala utvecklingsnämnden (RS/806/2018)

Sammanfattning

Liberalerna inkom den 10 april 2018 med en motion (RS/806/2018) med följande förslag i två punkter:

1. Länstrafiken Jämtlands län AB:s verksamhet inordnas i förvaltningen för regional utveckling från och med 2019-01-01.
2. Regionala utvecklingsnämnden får i uppdrag att organisera verksamheten.

Argument som lyfts fram i motionen är principen att verksamhet som kan bedrivas i förvaltning också ska bedrivas i förvaltning. I motionen så framhålls att det inte finns något skäl att driva länstrafikverksamheten i bolagsform då bolaget ägs till 100 % av Region Jämtland Härjedalen. Grundläggande för all verksamhet är att den ska vara till nytta för medborgarna i regionen, och nyttan för medborgarna måste också vara tydlig för valet att lägga verksamhet i bolag och föreningar. I motionen dras slutsatsen att nyttan för regionens medborgare är större om verksamheten bedrivs i förvaltningsform.

2012 trädde en ny lag om kollektivtrafik i kraft (SFS 2010:1065). I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM). Sedan 2015 är Region Jämtland Härjedalen RKM. Verksamheten skatteväxlades då, regionen har det politiska och ekonomiska ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken och dess framtida utveckling. RKM ska upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram som omfattar all allmän kollektivtrafik i regionen/länet, fatta beslut om allmän trafikplikt inför varje upphandling av allmän kollektivtrafik och ta emot anmälningar om kommersiell trafik. Kommuner kan överlåta ansvaret för färdtjänst till RKM.

Den nuvarande organisationen tydliggör rollerna; vad-frågorna tillhör regionen och den politiska nivån, medan hur-frågorna tillhör bolaget. Hur rollfördelningen ska se ut om verksamheten läggs i förvaltning behöver ses över för att se hur drift- och myndighetsfrågor bäst kan organiseras. Att bedriva verksamhet i förvaltningsform ger en viss inbesparing. En egen styrelse behövs inte, och administrativa system kan samordnas. I bolaget finns ett stort antal avtal, dessa kan inte enkelt överföras till Region Jämtland Härjedalen. Läggs verksamheten i förvaltning bör bolaget behållas vilande, som avtalspart under en övergångsperiod.

Regionfullmäktige beslutade i februari 2018, § 27, om en ny politisk organisation för Region Jämtland Härjedalen från 1 januari 2019. Förändringarna innebär bland annat att regionala utvecklingsnämndens förvaltning avvecklas. Istället inrättas en gemensam förvaltning under

regionstyrelsen. Samtidigt inrättas en ny nämnd, hälso- och sjukvårdsnämnden, som övertar ansvaret för hälso- och sjukvården från regionstyrelsen. Regionstyrelsen får ett tydligare och mer renodlat ansvar för regionens ekonomi och organisation. Utifrån de organisatoriska förändringar som gjorts är det inte självklart var i förvaltningen som Länstrafikens verksamhet skulle placeras. Med anledning av detta bör frågan utredas med ett bredare perspektiv innan beslut om bolag eller förvaltning kan fattas.

Regionstyrelsen behandlade ärendet 2019-01-30 § 23 och tillstyrker första och tredje punkten i regionala utvecklingsnämndens förslag men föreslår att andra punkten ändras till att regionstyrelsen får uppdraget att utreda framtida organisation mm istället för regionala utvecklingsnämnden.

Förslag till beslut

1. Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige
 - a. Motionen avslås.
 - b. Regionala utvecklingsnämnden får i uppdrag att utreda framtida organisation, finansiering och utveckling av kollektivtrafiken i länet, med utgångspunkt i att verksamheten på sikt flyttas in i förvaltningen.
 - c. Uppdraget ska återredovisas till regionfullmäktige senast i oktober 2019.

2. Regionstyrelsen tillstyrker punkt a och c i regionala utvecklingsnämndens förslag och föreslår regionfullmäktige att punkt b ändras till:
Regionstyrelsen får i uppdrag att utreda framtida organisation, finansiering och utveckling av kollektivtrafiken i länet, med utgångspunkt i att verksamheten på sikt flyttas in i förvaltningen.

Yrkanden

Lennart Ledin (L), Elin Hoffner (V) och Elise Ryder Wikén (M) och Karin Thomasson (MP) yrkar bifall till regionstyrelsens förslag.

Bengt Bergqvist (S) yrkar bifall till punkt a i regionala utvecklingsnämndens förslag och avslag till punkt b och c.

Abbas Khanahmadi (S) yttrar sig.

Proposition

Ordföranden ställer proposition på regionala utvecklingsnämndens förslag, regionstyrelsens förslag och Bengt Bergqvists yrkande och finner regionstyrelsens förslag antaget.

Beslut

1. Motionen avslås.
2. Regionstyrelsen får i uppdrag att utreda framtida organisation, finansiering och utveckling

Regionfullmäktige

2019-02-13

av kollektivtrafiken i länet, med utgångspunkt i att verksamheten på sikt flyttas in i förvaltningen.

3. Uppdraget ska återredovisas till regionfullmäktige senast i oktober 2019.

Reservationer

Niklas Rhodin, Ann-Marie Johansson, Bengt Bergqvist, Anders Frimert, Jenny Sellsve, Ella Wallberg, Christer Nordqvist, Gudrun Olsson, Karin Näsmark, David Adervall, Roger Östlund, Thomas Hägg, Leif D Sivertsson, Abbas Khanahmadi, Cathrine Blomqvist, Maud Fortuna, Maria Nerpin och Maria Jakobsson (samtliga S) reserverar sig till förmån för Bengt Bergqvists yrkande.

Expedieras till

Lennart Ledin (L)

Länstrafiken Jämtlands län AB

Områdeschef Infrastruktur och kommunikationer

Beslutsunderlag

- §14 Regionala utvecklingsnämnden Svar på motion från Lennart Ledin (L) om att avveckla Länstrafiken i Jämtlands län AB och överföra verksamheten till regionala utvecklingsnämnden
- §23 Regionstyrelsen Svar på motion från Lennart Ledin (L) om att avveckla Länstrafiken i Jämtlands län AB och överföra verksamheten till regionala utvecklingsnämnden
- PM Länstrafiken i Jämtlands län AB bolag eller förvaltning
- Motion från Lennart Ledin (L) om Avveckla Länstrafiken i Jämtlands län AB och överför verksamheten till Regionala utvecklingsnämnden (RUN)



6

Regionens helikopterverksamhet efter

2021-12-31

RS/745/2019



2019-11-20

Hälso- och sjukvårdspolitiska
avdelningen
Ingela Jönsson
Tfn: 063-14 77 62
E-post:

RS/745/2019

Regionens helikopterverksamhet efter 2021-12-31

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen har lång erfarenhet av ambulanshelikopterverksamhet där tjänsten varit upphandlad och driftad av privat operatör. Nuvarande operatör är Babcock Scandinavian Air Ambulance. Grundavtalet tecknades med Scandinavian Medicopter AB, SMC, år 2013. SMC köptes 14-07-01 upp av Babcock International. Avtalet förlängdes 2018 med fyra år till 2021-12-31, ingen ytterligare möjlighet till förlängning finns.

Arbete pågår nu i samtliga norrlandsregioner, förutom Västernorrland som inte har någon ambulanshelikopter, att se hur ambulanshelikopterverksamheten ska se ut när nuvarande avtal går ut. Alternativen är en upphandling enligt LOU eller ett medlemskap i Kommunalförbundet Svensk Luftambulans, SLA.

I beslutsunderlaget finns en rapport som beskriver nuvarande verksamhet och jämför det med vad det innebär att regionen blir medlem i SLA och köper helikoptertjänsten via det förbundet.

I beslutsunderlaget finns också en rapport som beskriver förfarandet om regionen gör upphandling enligt LOU, och jämför det med ett medlemskap i SLA.

SLA är ett Kommunalförbund med direktion. Ändamålet med verksamheten är att ansvara för och driva ambulanshelikopterverksamhet på ett kostnadseffektivt sätt. Två representanter från varje medlem, vilka utses av respektive medlems fullmäktige, ingår i direktionen. Det innebär direktinflytande för varje medlem. Beslut fattas i förbundsdirektionen med majoritet. Vissa större frågor ska godkännas av samtliga medlemmars fullmäktige. Regleras i "Förbundsordningen".

Förbundschefen har en styrgrupp med två representanter från varje medlem, lämpligen en representant från regionledning och en från verksamheten. Samverkan och samordning i medicinska frågor sker genom en gruppering med medicinsk personal från respektive medlem.

I ett "Samverkansavtal" regleras ambitionsnivån för verksamheten samt ansvars- och rollfördelning mellan SLA och medlemmar.

För medlemskap måste ansökande acceptera förutsättningarna

- att kommunalförbundet ansvarar för att driva verksamheten med egna helikoptrar och den besättning som medlemmen beslutar om och också finansierar.
- att kommunalförbundet upphandlar helikoptrar efter att finansiering och villkor klargjorts i ett samverkansavtal.

Övriga medlemmars fullmäktige ska godkänna inträde av ny medlem.

Förbundets overheadkostnader och övriga administrativa kostnader delas lika mellan medlemmarna. Kostnad för helikopter och vald besättning kan se olika ut mellan medlemmarna. Direktionen fastställer utifrån ovanstående en budget för respektive medlem före oktober månads utgång varje år.

Kommunalförbundet har rätt att ta upp lån/checkkredit för att klara likviditetsfluktuationer i den löpande verksamheten.

Medlemmar är för närvarande Värmland, Dalarna, Västra Götaland och Uppsala. Norrbotten har nyligen tagit beslut om medlemskap och är nu medlem. Beslut är taget i Västerbotten att ansöka om medlemskap. Värmland och Dalarna bedriver sin flygverksamhet via kommunalförbundet, Uppsala och Västra Götaland är medlemmar men har en övergångslösning med extern aktör i avvaktan på tillgång till en större helikoptermodell än den som finns tillgänglig via SLA.

När nuvarande avtal med Babcock upphör 2021-12-31 innebär det att nuvarande helikopter AW 169 byts mot H 145 eftersom SLA nu har upphandlat den typen. SLA har påbörjat upphandling av större helikopter, men den kommer inte att finnas tillgänglig 2022-01-01.

Upphandlingsrapporten beskriver upphandlingsprocessen och val av upphandlingsförfarande som beslutas utifrån upphandlingsobjekt och kostnad för objektet. De upphandlingsförfaranden som beskrivs är: förhandlat förfarandet, selektivt förfarande, öppet förfarande, konkurrenspräglad dialog.

Konkurrenspräglad dialog tillåter dialog under hela upphandlingsprocessen. Upphandlingsförfarandet är tidskrävande då själva dialogen tar tid i anspråk.

En upphandling bör vara klar minst sex (6) månader innan nuvarande avtal upphör att gälla. En eventuell överprövning tar vanligtvis mellan fyra (4) till sex (6) månader i Förvaltningsrätten innan dom meddelas. En upphandling beräknas i tid ta mellan ett (1) och ett och ett halvt (1,5) att genomföra. Om en upphandling påbörjas i januari 2020 bör denna vara klar och nytt avtal vara tecknat i juni 2021.

Om regionen väljer medlemskap i SLA krävs beslut om att ansöka om medlemskap, anta förbundsordningen, anta samverkansavtalet om medlemskapet och ett

Samverkansavtal om gemensam reservhelikopter mellan Region Jämtland Härjedalen, SLA och Norrbotten och Västerbotten. Vidare att tillåta att SLA upptar lån för att köpa helikopter för Region Jämtland Härjedalens användande, uppdra att avtalen undertecknas och välja två ledamöter, två ersättare och en revisor till Förbundsdirektionen i SLA.

Om regionen väljer upphandling i egen regi krävs att upphandlingen kan starta senast i januari 2020.

Trots att utredningar gjorts för att kunna bedöma vilket av alternativen, medlemskap i SLA eller upphandling i egen regi, kvarstår frågor och tveksamheter kring vilket alternativ som bäst tillvaratar Region Jämtland Härjedalens behov och ekonomi. Därför föreslår regiondirektören att regionstyrelsen ska göra upphandling i egen regi. Medlemskap i SLA kan på nytt prövas senare med då aktuella förutsättningar.

Regiondirektörens förslag

1. Region Jämtland Härjedalen ska inte nu ansöka om medlemskap i Kommunalförbundet Svensk Luftambulans.
2. Regiondirektören får i uppdrag att omedelbart starta upphandling så att ha ett nytt avtal och en verksamhet är på plats 2022-01-01.

I tjänsten
Hans Svensson
Regiondirektör

Ingela Jönsson
Planeringschef

Utdrag till

Upphandlingschef Lena Larsson
Utredare Anita Secher
Kommunalförbundet Svensk Luftambulans

Ambulanshelikopter efter 2021-12-31

Anita Secher

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	FÖRKORTNINGAR OCH DEFINITIONER.....	4
2	BAKGRUND	4
3	UNDERLAG FÖR RAPPORTEN.....	5
4	KOMMUNALFÖRBUNDET SVENSK LUFTAMBULANS, SLA	5
4.1	Kommunalförbundet	5
4.1.1	<i>Ledning och styrning</i>	6
4.2	Medlemskap	6
4.3	Förutsättningar för verksamheten	6
4.4	Sammanfattning av audit av SLA genomförd av Region Västerbotten	7
4.5	Kostnad för anslutning fram till driftstart	8
4.6	Tidsplan för medlemskap Region Jämtland Härjedalen	8
5	MEDLEMSKAP I SLA RESPEKTIVE NUVARANDE VERKSAMHET/UPPHANDLING AV TJÄNST, FÖR- OCH NACKDELAR	8
5.1	Övergångslösning	9
5.2	Omvärldsspaning helikopteroperatörer	9
6	OLIKA HELIKOPTERTYPER	10
7	STÄLLNINGSTAGANDE ANDRA REGIONER	11
7.1	Region Västerbotten.....	11
7.2	Region Norrbotten	11
7.3	Region Gotland	11
7.4	Region Uppsala	12
7.5	Region Västra Götaland	12
7.6	Sydöstra sjukvårdsregionen	12
8	BESKRIVNING AV REGION JÄMTLAND HÄRJEDALENS VERKSAMHET	12
8.1	Finns behov av övergångslösning vid ett medlemskap i SLA?	15

8.2	Uppdragsstatistik	15
9	EKONOMI.....	16
9.1	Kostnader fram till driftstart 2022	18
9.2	Kostnad helikopteravtal Uppsala, Stockholm och Västra Götaland	19
10	SAMMANSTÄLLNING AV JÄMFÖRELSE AV VERKSAMHET RJH OCH MEDLEMMAR I SLA	19
11	FÖRSLAG TILL BESLUT	20
11.1	Medlemskap i SLA eller upphandling	20
11.2	Bemanning flygbesättning	21
11.3	Helikoptertyp	21
11.4	Tillgänglighet vid tekniskt underhåll	21
11.5	Sjukvårdsbemanning	22
11.6	Slutsummering ekonomi	22
11.6.1	Förändringar	22
11.6.2	<i>Sammanställning av kostnader för rekommendationer vid medlemskap i SLA jmf med dagens kostnader samt prognos på kostnad vid ny upphandling, 800 flygtimmar.....</i>	23

1 Förkortningar och definitioner

HEMS	Helicopter Emergency Medical Service
HCM	HEMS Crew Member
BSAA	Babcock Scandinavian Air Ambulance
LOU	Lagen om Offentlig Upphandling
MLU	Läkare med medicinskt ledningsuppdrag
SLA	Kommunalförbundet Svensk LuftAmbulans
KSA	Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg
SKL	Sveriges Kommuner och Landsting
AOC	Air Operativ Certificate (flygtillstånd)
Primäruppdrag	Transport av sjuk eller skadad från skadeplats till vårdinrättning
Sekundäruppdrag	Transport av patient mellan vårdinrättningar

2 Bakgrund

Region Jämtland Härjedalen har lång erfarenhet av ambulanshelikopter verksamhet där tjänsten varit upphandlad och driftad av privat operatör. Nuvarande operatör är Babcock Scandinavian Air Ambulance. Grundavtalet tecknades med Scandinavian Medicopter AB, SMC, år 2013. SMC köptes 140701 upp av Babcock International. Avtalet förlängdes 2018 med fyra år till 2021-12-31, ingen ytterligare möjlighet till förlängning finns. I samband med förlängningen tecknades avtal om utbyte av helikopterindivid. Den nya helikoptern togs i drift i januari 2018, ett år efter planerad driftstart. Det är en helikopter av modell AW 169. Antal uppdrag per år är ca 600 - 700 och flygtiden ca 750 - 850 timmar.

Helikoptern bemannas av en pilot och HCM, vilken är ambulanssjuksköterska eller ambulanssjukvårdare. I vårdutrymmet arbetar en anestesisjuksköterska. Under vintersäsong är bemanningen förstärkt med läkare dagtid och vid vissa uppdrag annan tid under året medföljer läkare. Utlarmning av helikoptern sköts av SOS Alarm på kriterier som tas fram av ambulansverksamheten i regionen. Kriterierna är i stort samma som för vägambulanserna men med avstånd till sjukvård och väglös terräng som ytterligare kriterier. Idag har norra regionens tre helikopterbaser avtal med samma operatör och samma helikoptermodell. Avtalet för Region Norrbotten går ut 2021-05-31 med möjlighet till förlängning till 2022-05-31. För Region Västerbotten är tidsplanen 2021-12-31 med möjlighet till förlängning till 2022-05-31.

Arbete pågår nu i samtliga norrlandsregioner, förutom Västernorrland som inte har någon ambulanshelikopter, att se hur ambulanshelikopter verksamheten ska se ut när nuvarande avtal går ut. Vid en upphandling enligt LOU krävs en tidsperiod av minst två år för att ha ett nytt avtal och en verksamhet på plats i rätt tid. Ett möjligt alternativ till en upphandling är ett medlemskap i Kommunalförbundet Svensk Luftambulans, SLA. Föreliggande rapport kommer att redogöra för de två olika alternativen.

3 Underlag för rapporten

- Intervjuer med sektionsansvarig sjuksköterska och MLU ambulanshelikopter Region Jämtland Härjedalen
- Material från audit av SLA genomförd av representanter från region Västerbotten
- Besök i Karlstad för genomgång av SLA:s verksamhet med tjänstemannaledningen för SLA och ett studiebesök på helikopterbasen
- Förbundsordning för Kommunalförbundet Svensk Luftambulans
- Samverkansavtal mellan Kommunalförbundet Svensk Luftambulans och dess medlemmar
- Studiebesök helikopterbasen Mora
- Statistik från Regionens system och helikopterverksamhetens eget system
- Kostnadsprognos från BSAA
- Information om framtidsprognos av behandling av blodpropp i hjärnan, tromboektomier, från specialistläkare medicinkliniken
- SKL:s rapport "Vård på vingar"
- Kontakter med verksamhetsansvariga för helikopterverksamhet i norra regionen
- Tidigare erfarenhet som verksamhetschef för ambulanshelikopterverksamheten

4 Kommunalförbundet Svensk luftambulans, SLA

4.1 Kommunalförbundet

Kommunalförbundet Svensk Luftambulans bildades av landstingen i Värmland och Dalarna i maj 2014. Förbundets högste tjänsteman är förbundschefen. Chef för flygverksamheten är Accountable manager (AM). Medlemmar i SLA är delägare i kommunalförbundet och har inflytande över verksamheten, dels ingår man i en politisk direktion som fastställer verksamhetsplan och budget, dels ingår tjänstemän från varje medlem i en styrgrupp bestående av chefer vilka bereder ärenden till direktionen

Grunden för verksamheten är SKL:s utredning "Vård på vingar" från 2011/2012. I Sverige finns för närvarande nio helikopterbaser – Mora, Karlstad, Göteborg, Uppsala, Stockholm, Visby, Gällivare, Lycksele och Östersund. Utredningen visar att det inte finns någon nationell samordning av ambulanshelikopterverksamhet vilket gör det svårt med samverkan och ett effektivt resursutnyttjande. Visionen för SLA är att verka för ökad nationell samordning av ambulanshelikopterverksamheten, skapa en nationellt gränslös samverkansorganisation samt utveckla den prehospitala vården nationellt.

Grundprinciperna är att verksamheten bedrivs i egen regi med egna helikoptrar, har max två olika helikoptertyper, har egen flygverkstad och flygskola, att helikoptern är läkarbemannad och att medlemmarna bemannar med sjukvårdspersonal. Sammantaget innebär det att kommunalförbundet är ett flygbolag.

Länk till information om SLA, [Kommunalförbundet Svensk Luftambulans](#)

4.1.1 Ledning och styrning

SLA är ett Kommunalförbund med direktion. Ändamålet med verksamheten är att ansvara för och driva ambulanshelikopterverksamhet på ett kostnadseffektivt sätt. Två representanter från varje medlem, vilka utses av respektive medlems fullmäktige, ingår i direktionen. Det innebär direktinflytande för varje medlem. Beslut fattas i förbundsdirektionen med majoritet. Vissa större frågor ska godkännas av samtliga medlemmars fullmäktige. Regleras i "Förbundsordningen".

Förbundschefen har en styrgrupp med två representanter från varje medlem, lämpligen en representant från regionledning och en från verksamheten. Samverkan och samordning i medicinska frågor sker genom en gruppering med medicinsk personal från respektive medlem.

I ett "Samverkansavtal" regleras ambitionsnivån för verksamheten samt ansvars- och rollfördelning mellan SLA och medlemmar.

4.2 Medlemskap

För medlemskap måste sökande acceptera förutsättningarna

- att kommunalförbundet ansvarar för att driva verksamheten med egna helikoptrar och den besättning som medlemmen beslutar om och också finansierar.
- att kommunalförbundet upphandlar helikoptrar efter att finansiering och villkor klargjorts i ett samverkansavtal.

Övriga medlemmars fullmäktige ska godkänna inträde av ny medlem.

Förbundets overheadkostnader och övriga administrativa kostnader delas lika mellan medlemmarna. Kostnad för helikopter och vald besättning kan se olika ut mellan medlemmarna. Direktionen fastställer utifrån ovanstående en budget för respektive medlem före oktober månads utgång varje år.

Kommunalförbundet har rätt att ta upp lån/checkkredit för att klara likviditetsfluktuationer i den löpande verksamheten.

Medlemmar är sedan tidigare Värmland, Dalarna, Västra Götaland och Uppsala. Norrbotten och Västerbotten har under hösten ansökt och blivit medlemmar. Värmland och Dalarna bedriver sin flygverksamhet via kommunalförbundet, Uppsala och Västra Götaland är medlemmar men har en övergångslösning med extern aktör i avvaktan på tillgång till en större helikoptermodell än den som finns tillgänglig via SLA. Värmlandsbasen i Karlstad startade 2014 och Dalarna/Morabasen 2016.

4.3 Förutsättningar för verksamheten

SLA medger två olika alternativ för besättning på helikoptern, tvåpilotsystem med kapten och styrman alternativt en pilot och HCM. I tvåpilotsystem är lämplig sjukvårdsbemanning läkare och sjuksköterska. I enpilotsystem är bemanningen läkare och HCM vilken är en specialistutbildad sjuksköterska med prehospital erfarenhet. Medlemmen avgör själv vilken besättning man ska ha liksom storlek på helikopter. Kostnaden ser då olika ut för de olika alternativen.

Fördelning av kostnader

Fördelningen av kostnader mellan SLA och medlem sker enligt nedanstående gränsdragningslista.

SLA	Medlem
Driftkostnader för helikoptrar	Sjukvårdsbemanning läkare och ev sjuksköterska
Tillstånd för verksamheten	Medicinteknisk utrustning och material
Löner för piloter, HCM, tekniker och administrativ personal	Kostnader för lokal bas*
Kapitalkostnader för helikoptrar	Akutbil/ambulans (frivilligt)
Huvudkontor	Landnings- och startavgifter*
	Patientsystem
	Avtal SOS Alarm/alarmering och dirigerings

*kostnad för bas samt landnings- och startavgifter ingår i vårt nuvarande avtal. Övriga kostnader som åligger medlem ligger utanför vårt nuvarande avtal och tillkommer som kostnad för regionen, det innebär alltså ingen skillnad mellan upphandling och medlemskap i SLA.

4.4 Sammanfattning av audit av SLA genomförd av Region Västerbotten

Region Jämtland Härjedalen har tagit del av den granskning av SLA som Västerbotten genomfört på uppdrag av Regiondirektör Kent Ehliasson. De som genomfört granskningen är överläkare/projektledare Helge Brändström, avdelningschef för helikoptern i Lycksele Ann-Sofi Kyrk och förbundsdirektör för KSA Andreas Eriksson vilken deltog som flygoperativ rådgivare.

Syftet med granskningen var att undersöka SLA:s möjligheter att utöka sin verksamhet på ett säkert och kostnadseffektivt sätt för Region Västerbotten samt att få svar på en del frågeställningar kring bemanning, helikoptermodeller och tekniskt underhåll. Inför audit granskades handlingar rörande flygverksamheten, förbundsordning, förbundets årsredovisningar för 2017 och 2018 samt rapporter från Transportstyrelsens verksamhetskontroller. Intervjuer genomfördes med verksamhetsansvarig AM/VD Johan Agin och förbundschef Gunnar Blomquist och man gjorde en besiktning av helikopterbasen i Karlstad.

Sammanfattning:

- Säkerhetskulturen i företaget bedöms som mycket god
- Arbetsmiljön bedöms vara välfungerande

- SLA har en bra dialog med leverantören av helikopter och reservdelar vilket ger möjlighet till kostnadseffektiv och högkvalitativ underhållsverksamhet
- SLA upphandlar och äger helikoptrar, har eget tekniskt underhåll, egen flygbesättning, egen pilotutbildning och eget AOC vilket sammantaget innebär att kommunalförbundet är ett flygbolag
- Det är god teknisk tillgänglighet på helikoptern, 99 %
- Ska sträva efter att minimera antalet maskintyper. Idag finns tillgång till lätt helikopter, H 145, men man avser att upphandla en medeltung helikopter.
- Vid fastställande av budget för kommande år fastställs också respektive medlemsbidrag. Det baseras dels på gemensamma administrativa kostnader som delas lika mellan medlemmarna, dels på kostnader knutna till helikoptern.
- Respektive region har ansvar att ordna en bas med lokaler för personal och uppställningsplats för helikoptern. Baschef tillsätts och avlönas av SLA.
- Både SLA och ny medlem måste beakta risken med nya medlemmar då nya kulturer kommer in i verksamheten och risken med ytterligare en helikoptermodell.
- Projektledare har efter utförd granskning gett rekommendation att Region Västerbotten ska ansöka om medlemskap i SLA.

4.5 Kostnad för anslutning fram till driftstart

Innan övergång från nuvarande helikopteroperatör till SLA tillkommer en del tillfälliga kostnader samt start av delar av driftkostnader.

- Anslutningsavgift till SLA 3 kr/invånare, 130 280 invånare motsvarar 390 840 kr
- Administrativa kostnader från 2020 till driftstart ca 350 000 kr/år. Ingår från 2022 i budgeterad kostnad.
- Räntekostnader för handpenning på helikopter, 1 + 1/3 backup, från kontrakt till leverans motsvarande 20 % av köpeskillingen. Motsvarar ca 425 tkr per år.
- Typerating (utbildning) av piloter sker i egen flygskola, kostnad under 2021 ca 1,25 mkr.

4.6 Tidsplan för medlemskap Region Jämtland Härjedalen

För att möjliggöra ett övertagande av operativ drift av SLA till 2022-01-01 krävs ett inriktningsbeslut om medlemskap i SLA och avrop av helikopter av Regionstyrelsen på mötet 5-6 november och ett fullmäktigebeslut 26-27 november. Detta för att möjliggöra ett avrop på helikopter via SLA, avrop är möjligt fram till 2019-12-10. Vid beslut om att inte ansluta till SLA finns behov av att snarast påbörja upphandling av extern operatör.

5 Medlemskap i SLA respektive nuvarande verksamhet/upphandling av tjänst, för- och nackdelar

Båda driftsformerna har för- och nackdelar. Fördelar med medlemskap i SLA är medinflytande, inget vinstintresse och siktet mot en nationell vision om en sammanhållen helikopterverksamhet. Nackdelar är att det ännu är få medlemmar som har drift av helikopter via förbundet, kort erfarenhet och det krävs ett engagemang från regionens sida. Fördelar med upphandling av privat operatör är att det förmodligen blir en operatör med lång erfarenhet och etablerad verksamhet. Litet engagemang krävs från Regionens sida. Nackdelar är den osäkerhet som finns i en upphandlingsprocess, operatören har ett vinstintresse och Regionen har inget inflytande i företaget.

Fördelar

Babcock	SLA
Nuvarande operatör med etablerad verksamhet och lång erfarenhet	Kommunalförbund med transparens
Företaget kan köpa vilken helikopter de vill utifrån kravspecifikation från kund	Inflytande, direktion
Litet krav på engagemang från Regionen	Icke vinstdrivande
	Ingen upphandling för regionen
	Nationell vision
	Enligt kostnadsprognoser billigare
	Färdig option på lätt helikopter
	Möjlighet till gemensamt kommunalförbund med KSA (kommunalförbundet Svenskt ambulansflyg) på sikt

Nackdelar

Babcock/extern aktör	SLA
Monopolsituation?	Kort erfarenhet och liten aktör
Affärsmässighet	Ingen medeltung helikopter finns ännu upphandlad
Aviserade kostnadsökningar vid nytt avtal	Övergångslösning kan krävas vid behov av större helikopter
Upphandling enligt LOU	Eventuella oförutsedda kostnadsökningar får tas av medlemmar/medlemmen
Regionen har inget inflytande	

5.1 Övergångslösning

Vid medlemskap finns idag möjlighet till avrop av helikopter H145. De regioner som anser att det är en helikopter som inte passar verksamheten som en permanent lösning har behov

av en övergångslösning. Som övergångslösning finns två olika alternativ, att avropa H145 och använda den tills den större helikoptern finns upphandlad eller att göra en egen upphandling/leasing av en större helikopter under den tiden. Tiden för övergångslösning är förmodligen 3-5 år från befintligt avtals utgång.

5.2 Omvärldsspaning helikopteroperatörer

Vid en upphandling skulle nedanstående leverantörer eventuellt vara möjliga anbudsgivare: Babcock SAA är den största operatören. De har i Sverige verksamheten i Jämtland, Norrbotten, Västerbotten, Stockholm, Gotland, Västra Götaland och Uppsala. De har även nyligen startat upp verksamhet på Åland.

Skärgårdshavets Helikoptertjänst AB är en liten aktör med tre baser i Finland. Regeringen i Finland har nyligen beslutat att helikopterverksamheten ska tas över av staten med ägande av helikoptrar.

I Norge finns Norsk luftambulans, NLA, som bedriver verksamheten i nationella Luftambulansetjenesten, en stor aktör med helikoptrar på 12 baser och även driver fyra baser i Danmark. Lufttransport AS är ytterligare norsk operatör som möjlig anbudsgivare.

6 Olika helikoptertyper

Inom SLA ska finnas möjlighet att avropa två olika helikoptrar, en lätt och en medeltung helikopter. Den helikopter som finns tillgänglig är Airbus H145, en lätt helikopter som är väl beprövad som HEMS-helikopter. De olika helikoptertyper som förmodas vara aktuella vid upphandling av större helikopter är H160 från den franske tillverkaren Airbus och AW 139 från den italienske tillverkaren Agusta Westland.

H145 och AW 169 är de mindre helikoptrarna från respektive företag där den senare har ett större vårdutrymme. I nuläget finns enbart H145 möjlig att tillgå via SLA. AW 169 är tyngre och kan flyga något längre sträcka på full tank. Båda klarar av att flyga de uppdrag vi normalt utför i regionen. Båda kan starta från sjukhusplattor med maximal vikt. Marschfart för H145 är 130 knop. AW 169 flyger med samma hastighet men kan öka till 135 knop men med ökad bränsleförbrukning.

De större helikoptrarna kan flyga längre sträckor utan behov av tankning. H160 klarar att starta från sjukhusplattor vilket inte AW 139 kan. Farten för de större helikoptrarna är 140 - 150 knop med möjlighet att flyga upp till 160 knop.

Ju större helikopter desto högre inköpskostnad, högre bränsleförbrukning och driftskostnad.

Tillgänglig helikopter i SLA, Airbus H145

H 145 klarar att lyfta med full utrustning, full tank, 4 personer i crew och en patient. Marginellt långsammare speed än AW 169, något kortare range och mindre bränsleåtgång. Inga problem med övervikt vid behov av "full" last. SLA fick svara på möjligheten att flyga enligt några uppdragsrutter som kan vara aktuella i vårt län. Alla går bra att genomföra med de tankningsmöjligheter som finns idag.

Östersund-Blåsjön-Umeå fungerar. Tankning i Umeå innan hemfärd.

IVA-transport Umeå till Östersund fungerar. Tankning i Umeå innan hemfärd.

IVA-transport Uppsala t o r fungerar. Tankning Uppsala eller Arlanda.

Uppdrag med patient som hämtas på HC Funäsdalen och transporteras direkt till Uppsala fungerar.

Upphandling av större helikoptertyp i SLA

En upphandling av större helikopter påbörjades i SLA för två år sedan men avbröts i början av 2018 på grund av att endast ett anbud inkom och det inte uppfyllde alla skall-krav.

Direktionen beslutade då att avvakta med upphandlingen till en bättre konkurrenssituation föreligger, vilket inträffar när även Airbus har certifierat den nya helikoptern och kan lägga anbud med den.

Upphandlingen är därför planerad att gå ut i början av 2020. Framtagande av underlag för upphandlingen skall göras tillsammans med nuvarande och tillträdande medlemmar.

Tidsplanen är att upphandlingen ska vara avklarad under 2020 med planerad leverans av helikoptrarna vid årsskiftet 2022/23.

7 Ställningstagande andra regioner

7.1 Region Västerbotten

Västerbotten har idag en helikopter, AW 169, stationerad på Lycksele flygplats.

Vårdpersonalen finns på sjukhuset och hämtas upp vid uppdrag. Besättningen på helikoptern är två piloter, läkare och sjuksköterska.

Under hösten togs ett politiskt beslut att ansöka om medlemskap i SLA utifrån fördelar med medlemskap kontra upphandling och extern operatör. Verksamheten har beräknats bedrivas till en lägre kostnad. Rekommendationen är även fortsatt ett tvåpilotsystem utifrån säkerhetsperspektiv med hänseende på uppdragens innehåll och långa flygsträckor, många uppdrag är från inlandet till Umeå vilket innebär en flygtid på ca 1 timme 15 minuter.

Sjukvårdsbemanningen rekommenderas att vara läkare och sjuksköterska, besättningen på helikoptern blir alltså fyra personer vilket är samma som Västerbotten har i nuvarande verksamhet. Fördelningen av uppdrag är ca 60 % primäruppdrag och 40 % sekundär.

Verksamheten ser behov av en större helikopter än H145 som en permanent lösning men H145 kommer att avropas som övergångslösning.

7.2 Region Norrbotten

Norrbotten har idag helikopter AW 169 stationerad på en nybyggd bas på Gällivare flygplats. Besättningen på helikoptern är två piloter, läkare och sjuksköterska.

Region Norrbotten är nyblivna medlemmar i SLA. Beslutet är grundat på ekonomi, möjlig prestanda och arbetsmiljö liksom möjligheter till en gemensam nationell helikopterverksamhet i framtiden. Fördelningen av uppdrag är ca 60 % primäruppdrag och 40 % sekundäruppdrag och har liksom Västerbotten en stor andel långa uppdrag med patienttransporttider på över 2 timmar. Ser liksom Västerbotten behov av större helikopter än H145 som permanent lösning. Det finns ännu inget beslut om avrop på helikopter H145 (191118).

7.3 Region Gotland

Region Gotland har avtal med BSAA t o m 2021-03-21. Under hösten 2018 togs beslut om att göra en ny upphandling vilken pågår. I valet att upphandla beaktades bl a att regionen har erfarenhet av att upphandla tjänster ex drivs ambulanssjukvård och njursjukvård på entreprenad, viss tveksamhet till ekonomiska underlaget från SLA och att Babcock äger basen på Visby flygplats. (uppgifter från Rolf Forsman, beställarchef). Avtalslängden i nya avtalet planeras till 5 år + option på 2+2 år.

7.4 Region Uppsala

Region Uppsala har idag, som övergångslösning i SLA, ett avtal med BSAA t o m 2020-12-31. Eftersom ingen större helikopter finns tillgänglig i SLA innan nuvarande avtal går ut så pågår nu en upphandling av tjänst med tillgång till en ”större” helikopter. Det pågår också byte till rymligare helikopter under nuvarande avtal, byte till AW 169. Avtalstid som kommer att efterfrågas i nya upphandlingen är 3 år med option på 1+1+1+1 år alternativt 4 år med option på 1+1+1 år. Det är kortare tid är brukligt med hänsyn till medlemskap i SLA och den upphandling som ska genomföras i SLA av större helikopter.

7.5 Region Västra Götaland

Är medlem i SLA men har en övergångslösning med Babcock med helikopter AW 169. Avtalslängd till 2021-12-31 + option på 2 år.

7.6 Sydöstra sjukvårdsregionen

Sydöstra sjukvårdsregionen har gjort en utredning kring förutsättningar att starta upp helikopterverksamhet i regionen. Medlemskap och drift via SLA är det som förordas om en sådan verksamhet ska införas. Beslut är nu taget att inte starta upp verksamhet p g a det ekonomiska läget i regionen.

8 Beskrivning av Region Jämtland Härjedalens verksamhet

Regionen har haft samarbete med nuvarande operatör, även om det varit under olika namn och att verksamheten blivit uppköpt, sedan 2001. Samarbetet har till största delen varit mycket gott. Babcock International är ett stort multinationellt företag med en omsättning på 65 miljarder kr per år och bl a ca 400 helikoptrar i drift.

Helikopterverksamheten bedrivs idag genom ett avtal med Babcock Scandinavian Air Ambulance, BSAA, sedan 2013 enligt avtal LS 478/2011. Avtalet reglerar ansvarsfördelningen mellan företaget och landstinget/regionen. Företaget ska tillhandahålla en helikopter för ambulansuppdrag med pilot och HCM. Placeringen av helikoptern ska vara inom en radie av 1-2 km från Östersunds sjukhus, max 15 minuters anspanningstid för helikoptern och 10 minuter för vägambulans. Företaget tillhandahåller viss kommunikationsutrustning samt skyddskläder och hjälmar till all personal i helikoptern. Regionen ska bemanna med vårdpersonal för närvarande anestesijuksköterska med förstärkning av anestesiläkare under vintersäsongen och vid vissa uppdrag övrig tid. Ansvar för inköp och underhåll av medicinteknisk utrustning och viss kommunikationsutrustning åligger regionen. Verksamheten ska ha tillgång till backup-helikopter inom 24 timmar vid oplanerat driftstopp, planerad service och underhåll ska inte ge någon driftstörning. Vi delar i nuvarande verksamhet en backuphelikopter mellan Jämtland, Västerbotten, Norrbotten och Västra Götaland. Uppsala är på gång med att byta helikopter till AW 169 och då kommer ytterligare backup att tillföras inom företaget.

Helikopterns placering i Östersund gör att större delen av länet nås inom 30 minuters flygtid. Uppdragen består huvudsakligen av primäruppdrag inom länet, betydligt högre andel än alla andra regioner med ambulanshelikopter. Dalarna är det län som har en uppdragsprofil, sett till fördelning mellan primär- och sekundäruppdrag, som mest liknar Jämtland. Ett fåtal primäruppdrag utförs utanför länets gränser, det är gränslös dirigerings av ambulansresurser i norra sjukvårdsregionen. Ett avtal finns med Gävleborg att utföra upp till 25 st prio 1-uppdrag per år i nordvästra Hälsingland och då kan det bli flygtransporter till sjukhuset i Hudiksvall eller Gävle. Regionen har mindre andel sekundäruppdrag, < 10 %, än övriga regioner. Ett sekundäruppdrag innebär oftast en längre flygsträcka än primäruppdragen, de går oftast till regionsjukhus i Umeå eller Uppsala. Sekundäruppdragen till Umeå minskade betydligt när PCI-verksamheten startade i Östersund. Tillgängligheten att utföra uppdrag är 98,6 % utifrån teknik och service. Väderförhållanden är det som oftast begränsar möjlighet att genomföra ett flyguppdrag och då är det siktförhållanden och risken för nedisning, knappt 20 % av tillfrågade uppdrag kan inte genomföras på grund av risker med väderförhållandena. Största problemen är under perioden sen höst och vinter.

Helikopterbas

Ambulanshelikoptern är placerad i Göviken, enligt BSAA har de ett hyresavtal med Diös. Det är ett 10-årskontrakt som tecknades när det krävdes en ombyggnation av hangaren vid bytet till nya, större helikoptern 2017. Det finns inga begränsningar i antal start och landningar i Göviken. Om inte Göviken är åtkomlig eller aktuell vid medlemskap i SLA behöver ett annat alternativ tas fram, det är förmodligen Frösö flygplats som skulle vara aktuell som bas. Grundbehovet är en hangarplats för helikoptern, en garageplats för ambulansen och arbetsplats för personalen. Idag är personalen stationerad på samma plats som helikoptern och de har tillgång till ambulans som kräver en garageplats. Ambulansen krävs för att transportera patienter från helikoptern till sjukhuset. Den nyttjas också till vanliga väguppdrag när det inte är möjligt att flyga t ex på grund av väderförhållanden. Omlastningen från helikopter till ambulans är ett moment som skulle försvinna om det byggdes en landningsplatta på sjukhustaket. Alla förflyttningar med och av patienter är

riskmoment med risk för vårdskador och transporten tar tid som kan vara avgörande för patientens framtida hälsotillstånd. Från landning i Göviken tills patienten är på akutmottagningen eller IVA tar det ca 10 - 15 minuter. En landningsplatta på sjukhustaket tar bort omlastningsmomentet och ger möjlighet att ett lämpligt sjukhusteam möter upp patienten. Landningsplatta finns med i fastighetsutvecklingsvisionen.

Bemannning

Grundbemanningen är en pilot, en HCM och en anestesijuksköterska. HCM är sjuksköterska eller ambulanssjukvårdare med kompetens och erfarenhet av prehospital sjukvård. I ett särskilt avtal med BSAA är reglerat att de vid behov får arbeta utifrån sin specialistkompetens som sjuksköterskor och regionen tar vårdgivaransvaret exempelvis vid vägambulansuppdrag.

Anestesiläkare kompletterar bemanningen i helikoptern dagtid under vintersäsongen, från start av sportlovsveckor till efter påsk alt slutet av april, ca 14 veckor per år. Övrig tid finns kriterier framtagna vid vilka larm som anestesijuksköterska ska söka anestesijour för att eventuellt medfölja på uppdraget. Se rutin nr 44200-1 i Centuri, utlarmning av narkosläkare till ambulanshelikopter. Helikoptern har en läkare med medicinskt ledningsuppdrag, MLU, på deltid vilken ansvarar för de medicinska rutinerna.

Regionens helikopter har alltid varit bemannad med en pilot, utifrån uppdragets art har det inte funnits behov av två pilotsystem. Ett tvåpilotsystem innebär inte att det går att genomföra fler uppdrag där vi idag får avböja, oftast p g a väder, och kostnaden skulle bli betydligt högre, ca 1 - 1,5 mkr/år.

Under senare år har läkare kompletterat bemanningen under del av året och vid vissa uppdrag. Att besättningen ser olika ut vid olika uppdrag är inte optimalt utifrån säkerhet i samarbete i flygverksamhet och patientsäkerhet. Behov finns av läkarkompetens vid vissa uppdrag. Alla vägambulanser är idag bemannade med sjuksköterskor, oftast specialistutbildade, och helikoptern bemannad med anestesijuksköterska tillför då inte någon högre kompetens vilket den gjorde innan ambulanser var bemannade med sjuksköterskor.

Läkare kan ta beslut om vårdnivå och transportmål vilket innebär en effektivare logistik. Genom att påbörja intensivvårdsbehandling prehospitalt finns ökad chans att minska dödlighet och sjuklighet. De har även högre kompetens i det medicinska arbetet exempelvis att bedöma differentialdiagnoser, lägga olika former av bedövningar och infarter inför transport, göra diagnostiska ultraljudsundersökningar och ta beslut om att avbryta hjärt-lung-räddning, HLR.

Helikopterfordonet

AW 169 introducerades i början av 2018. Det är en modern helikopter med ny teknik som har haft en del inkörningsproblem. Det har varit problem med bårens och sjukvårdsutrustningens placering. Vibrationer i taket har förstört medicinteknisk utrustning. Piloter har nu lärt sig att flyga "mer vibrationsvänligt" och problemen har då minskat. Vid en upphandling där samma helikoptertyp skulle bli aktuell, skulle "barnsjukdomar" med AW 169 vara över.

Teknisk tillgänglighet för befintlig helikopter 2017 var 98,7 % (föregående helikopter) och 2018 98,6 % (nuvarande helikopter).

I BSAA:s regi används helikopter AW 169 av Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Göteborg. Uppsala är på gång med byte till AW 169. Helikopter H 145 används av Gotland och Stockholm.

AW 169 uppfyller regionens behov av helikoptertyp vad gäller range, smidighet i terräng och möjlighet till vård i helikoptern. Helikoptern är utrustad för en liggande patient, det är möjligt att även ta med en sittande patient. Kuvöstransporter är möjliga att genomföra. Anhörig kan tas med liksom person i utbildning.

H145 skulle uppfylla behoven av att ge vård i helikoptern vid 3-crew bemanning.

Kuvöstransport är möjlig men det blir trångt. En person i utbildning kan medfölja dock inte samtidigt som anhörig. Det är inte möjligt att ta med två patienter. Helikoptertypen är den som används i Norge med 3-crew bemanning.

Helikoptrar kräver service och underhåll. Av vikt för en tillgänglig helikopter verksamhet är därför snabb tillgänglighet till tekniker och en backup-helikopter vid planerade stopp och längre oplanerade stillestånd. Det krävs tekniker tillgängliga dygnet runt och en uppbyggd serviceorganisation.

All planerad service av BSAA:s samtliga helikoptrar utförs på Frösön, 35 tekniker är anställda. Om all helikopter verksamhet försvinner från norra regionen finns risk att verksamheten flyttas söderut. Det innebär risk för att arbetstillfällen och skatteintäkter försvinner.

Framtid

Behandling av blodpropp i hjärnan med trombectomi i Umeå, vilket kräver snabb transport, förväntas öka från ett fåtal till ca 20 st per år. I övrigt ses ingen ny verksamhet som kräver fler sekundär- eller långa transporter. Helikoptern bör användas som idag där den till största delen nyttjas som en akutresurs inom länet. Ambitionen i Nära vård/samverkande sjukvård är att vägambulansresursernas ska finnas tillgängliga för bedömning och behandling nära medborgarna och göra färre transporter till sjukhuset. Helikoptern skulle då eventuellt kunna användas något mer än idag som transportresurs vid längre transporter inom länet.

Att bemanna helikoptern med läkare på heltid skulle förbättra säkerheten i helikoptern genom att man alltid har samma bemanning och samtidigt öka patientsäkerheten. Läkaren blir då specialist i prehospital akutsjukvård och kan verka som ett bakre stöd till all ambulansverksamhet och vid fjällräddningsuppdrag, något som saknas idag.

8.1 Finns behov av övergångslösning vid ett medlemskap i SLA?

Den helikopter som finns tillgänglig via SLA är något mindre än regionens nuvarande. Prestandan flygmässigt är i stort jämförbar men vårdutrymmet är mindre. Vid medlemskap kan H145 avropas och användas under en övergångsperiod, förmodligen två till tre år, och regionen kan då överväga om behov finns att teckna sig för byte till en större när upphandling är klar. Fungerar H145 tillfredställande finns inget behov att byta till en större helikopter, en större helikopter innebär en högre kostnad.

8.2 Uppdragsstatistik

Uppdrag för ambulanshelikopter 5940

	År 2017	År 2018
Antal uppdrag tillfrågade från SOS Alarm	965	922
Genomförda med patient	632	582
• Varav prio 1	530	490
• Prio 2	94	80
• Prio 3	8	12
Avböjda uppdrag totalt	333	340
• P g a väder	181	163
• P g a omprioritering av SOS Alarm	54	90
• P g a avböjda av vägambulans/inget hkp-behov	98	87
Antal flygtimmar	840,5	756,7
IVA transporter	20	28
Intubationer med läkemedel	24	20
Läkare medföljer på uppdrag (utöver vintersäsongsbemanning)	39	44
Antal kuvöstransporter	2	2
Avlämnade på Universitetssjukhus	35	36
• NUS (Umeå)	23	28
• UAS (Uppsala)	8	7
• KS (Stockholm)	2	0
• Trondheim	2	1

2018 hkp avlämnat i Hudiksvall 2, Gävle 2, Mora 1

Uppdrag för helikopterns vägambulans 9910

	2017	2018
Antal uppdrag tillfrågade från SOS alarm	413	517
Genomförda med patient	344	432
Varav prio 1	233	286
Prio 2	86	124
Prio 3	25	22
Ej utförda uppdrag	69	85
Varav omprioriterade	43	58
Avböjt av vägambulans	26	27
Intubationer med läkemedel	15	11
Sekundärtransporter/IVA	0	0
Läkare medföljer	11	6

9 Ekonomi

Den ekonomiska kalkylen innefattar fast kostnad (avtal), rörlig kostnad (flygtimmar) och kostnad för bas/hangar. Kostnader för sjukvårdspersonal redovisas separat med skillnader mellan nuvarande sjuksköterskebemannning och läkarbemannning. Kostnader för läkemedel, sjukvårdsmaterial, ambulansfordon redovisas inte då de kostnaderna är oberoende av operatör. Även kostnaderna för sjukvårdspersonal är oberoende av operatör.

Fast kostnad i nuvarande avtal indexuppräknas årligen. Rörlig kostnad är beräknad på 800 flygtimmar och snittpriset för år 2019 har använts. Eurokurs och bränslepris påverkar båda operatörernas rörliga kostnader per flygtimme. I nuvarande avtal med Babcock ingår kostnad för bas/hangar, en kostnad som tillkommer till redovisad kostnad från SLA vid medlemskap. Verksamheten för extern operatör innebär att kostnad för moms tas ut med 10 %, verksamheten i SLA är momsfri.

Kostnaderna för SLA:s H145 och H160 är offererade där precisionen är högre för H145 eftersom det är den helikopter som används av Dalarna och Värmland. Precisionen för H160 är lägre eftersom det är en helt ny helikoptermodell som behöver upphandlas. Långivare till SLA är Nordiska Investeringsbanken och för vissa korta lån Nordea. Kommuninvest är inte möjlig långivare p g a att Västra Götaland inte är medlem.

Kostnader i 2019 års nivå vid 800 flygtimmar, mkr:

	BSAA AW 169	SLA H145	SLA H160	Prognos ökad kostnad BSAA vid nytt avtal	Krav på ökad kostnad i nuvarande avtal
Fast kostnad (avtal)	33,1	33,4	?	38,6	
Rörlig kostnad (flygtimme)	10,5	8,4	?	14,7	
Start/landningsavg (uppskattad)	-	0,2	0,2	-	
Bas (uppskattad kostnad)	-	1,0	1,0	-	
summa	43,6	43,0	46,8	53,3	50

BSAA har under året ställt krav på högre ersättning än det avtalade utifrån ökade kostnader. Kraven motsvarar ca 6,6 mkr per år i återstående avtalstid. Det motsvarar då en kostnad av ca 50 mkr jmf med nuvarande 43,6. De oförutsedda kostnadsökningarna består av lönekostnader för piloter och tekniker, service och reservdelar, svårigheter att avyttra de gamla helikoptrarna till rätt pris, mer behov av service än beräknat och högre bränsleåtgång. Höga kostnader för driftsättningsproblem och ökade myndighetskrav av olika slag. Kraven på ökad avgift har inte tillgodosetts av regionen. Babcocks ökade kostnader skulle delas mellan norrlandsregionernas helikopterverksamheter vilket innebär att även Norrbotten och Västerbotten har fått krav på ökad avgift.

I december 2018 lämnade Babcock en prognos vad kostnaden skulle vara för nuvarande tjänst vid ett nytecknande av avtal. Kostnadsprognosen grundar sig på avtalskostnaden för

Västra Götaland. Kostnaden skulle öka med ca 10 mkr per år för Region Jämtland Härjedalen. AW 169 är en helikopter som är dyrare i inköp och drift än H145. Vid en upphandling där H145 skulle vara aktuell helikoptermodell skulle förmodligen avtalskostnaden bli lägre än i ett avtal med AW169.

Kostnad olika bemanningsalternativ

- Jämförelse mellan en- och tvåpilotsystem

Bemanning med två piloter i stället för en pilot och HCM ökar årskostnad med ca 1 - 1,5 mkr. Då förväntas även en bemanning med både läkare och sjuksköterska, alltså en besättning på 4 personer. Vårdpersonalkostnader ökar då med ett flertal mkr.

- Jämförelse mellan sjuksköterskebemanning och läkarbemanning

Nuvarande bemanning är sju anestesijuksköterskor som delar på uppdraget att bemanna dygnet runt. De arbetar 50 % på helikopter och 50 % på centraloperation. Under sommaren arbetar de enbart på helikopter. Det motsvarar ca 4 årsarbetare på helikoptern. Under vintersäsongen, ca 14 veckor, har läkare under senare år kompletterat bemanningen i helikoptern dagtid kl 8-17 motsvarande ca 0,6 årsarbetare per år.

Kostnaden för bemanning är enbart beräknad på en uppskattad grundlön. Eventuella övertidskostnader och ersättning för jour- och beredskap till kommer. Utfallet 2018 var en lönekostnad på 3,3 mkr för sjuksköterskorna.

Det är svårt att räkna mer exakt utifrån osäkerheten hur ett avtal för läkare skulle se. Avtal och förutsättningar ser olika ut i alla övriga helikopterverksamheter. I exempelvis Värmland är det åtta anestesiläkare och en MLA som delar på uppdraget. De tjänstgör 50 % på helikopter och 50 % på operation, totalt åtgår 4,5 årsarbetare för helikoptern. I Lycksele delar sex anestesiläkare på uppdraget och tjänstgör var 6:e vecka i helikoptern.

Olika bemanningsalternativ	Sjuksköterskor 4 åa	Läkare 4,5 åa	Nuvarande ssk/läk
Kostnad grundlön inkl soc avg	2,8 mkr	5,5 mkr	3,5 mkr

Kostnad för bas

Kostnad för lokal för personal, hangar för helikopter och garage för ambulans tillkommer till redovisad kostnad från SLA. Hur hög kostnaden skulle bli är osäker. Kostnad för basen i Göviken är enligt uppgift 1 mkr/år.

Som jämförelse:

Kostnader för basen på Lycksele flygplats: Region Västerbotten har ett 15 årigt hyresavtal. I hyran ingår till- och ombyggnadskostnader som beräknats till 20 mkr. Även kostnader för värme, el och vatten ingår. Årshyra 0,4 mkr.

Kostnader för basen på Gällivare flygplats är 3,7 mkr per år.

Kostnad för basen i Karlstad: Nybyggnation pågår på Karlstad flygplats. Karlstad Airport gör investeringen. Beräknad årshyra ca 2,1 mkr.

9.1 Kostnader fram till driftstart 2022

Nuläge: Kostnad för 1 hkp och 1/3 backup hkp motsvarar ca 114 mkr (86 mkr/st).

Handpenning 20 % är ca 22,8 mkr, räntekostnad 1,87 % ränta ger 425 tkr. Anslutningsavgift 3 kr per medborgare. Administrativ avgift beräknas till ca 350 tkr/år. Utbildning av piloter och HCM sker innan driftstart. Kostnad ca 250 tkr per pilot och 5 piloter ska utbildas. Total kostnad fram till driftstart ca 3,2 mkr.

Tillkommer ev också investering och inköp av medicinteknisk utrustning enligt ordinarie investeringsprocess.

	2019	2020	2021
Räntekostnad för handpenning, tkr		425	425
Anslutningsavgift, tkr		390	
Admin avgift, tkr		350	350
Utbildning 5 piloter och HCM, tkr			1250
Summa per år, tkr		1165	2025

9.2 Kostnad helikopteravtal Uppsala, Stockholm och Västra Götaland

Uppsala har ett avtal med BSAA från 2010. I kostnaden ingår piloter och helikoptern. Avgiften per år är 36 mkr i fast avgift och 14 866 kr per flygtimme. Uppsala räknar med en högre kostnad vid nytt avtal från 2021-01-01.

Stockholm har ett avtal med BSAA med start 2017-12-01. I kostnaden ingår pilot, HCM och anestesijuksköterska. Avgiften från avtalsstart var fast avgift på 38,9 mkr och 9928 kr per flygtimme. Priset är förmodligen något högre idag efter prisjusteringar och ett bränslepris som ökat med ca 3 kr per liter.

Västra Götaland, VGR, har som övergångslösning ett avtal med BSAA från 2018-06-01. I kostnaden ingår piloter och helikopter. Avgiften per år är 43,3 mkr i fast avgift och 18 358 kr per flygtimme.

Beräknad kostnad vid 800 flygtimmar, mkr:

	Uppsala	Stockholm	VGR
Fast kostnad (avtal)	36	38,9	43,3
Rörlig kostnad (flygtimme)	11,9	7,9	14,7
Summa	47,9	46,8	58

10 Sammanställning av jämförelser av verksamhet RJH och medlemmar i SLA

	RJH	VB	NB	Dalarna	Värmland	VGR	Uppsala
Antal uppdrag 2018	582	517	454	412	432	758	777
Flygtimmar	756	?	679	645	614	850	1068
Antal och andel primär/sek uppdrag	546/36 94/6	300/21 7 58/42	281/173 62/38	334/78 89/11	310/122 72/28	611/147 81/19	202/57 5 26/74
Bemannning	1 pilot, HCM, ssk	2 piloter, läkare, ssk	2 piloter, läkare, ssk	1 pilot, HCM, läkare	1 pilot, HCM, läkare	2 piloter, läkare, ssk	2 piloter, läkare, ssk
Behov av hkp	lätt	medelstor	medelstor	lätt	lätt	medelstor	medelstor
Basens placering	Gövik en	Lycksele flygplats	Gällivare flygplats	Mora flygplats	Karlstad flygplats	Säve flygplats	
Vägambulansuppdrag	432	0	0	52	220	0	0

11 Förslag till beslut

11.1 Medlemskap i SLA eller upphandling

Medlemskap i SLA innebär att gå från ett långt och gott samarbete med extern operatör till något nytt.

Fördelar med medlemskap är medinflytande och insyn i verksamheten och det finns inget vinstintresse. Enligt redovisade kostnader från SLA och kostnadsprognoser på sikt från nuvarande operatör kan verksamheten i SLA bedrivas till en lägre kostnad än vad som förväntas bli kostnaden vid en upphandling. På sikt finns stora möjligheter till en nationellt sammanhållen helikopterverksamhet med samverkan över länsgränser. Samverkan ger även ökade möjligheter till forskning och utveckling av den prehospitalkvården. I framtiden finns också möjligheter att gå samman i ett gemensamt kommunalförbund med kommunalförbundet för svenskt ambulansflyg, KSA.

Nackdelar är att SLA hittills varit en liten aktör med kort erfarenhet. Det kommer också att krävas ett engagemang och tid från regionen, både från politiken och verksamheten. När Västerbotten och Norrbotten går med och även ska avropa helikoptrar via SLA ökar verksamheten med det dubbla. Tillkommer även Jämtland mer än fördubblas verksamheten

vilket måste tas med i planering och riskbedömning. Eventuella oförutsedda kostnadsökningar som tillkommer i verksamheten får tas av medlemmen eller medlemmar.

Fördelar med upphandling av extern aktör är att det förmodligen blir en aktör med lång erfarenhet och etablerad verksamhet. Det krävs inget engagemang från regionen förutom under upphandlingsprocessen. Eventuella tillkommande oförutsedda kostnadsökningar tas av företaget, regionen drabbas inte.

Nackdelar vid upphandling enligt LOU är en osäkerhet i vilken operatör som blir aktuell. En extern aktör bedriver en affärsmässig verksamhet med vinstintresse och regionen har ingen insyn i verksamheten. Västerbotten och Norrbottens medlemskap i SLA gör att det inte finns några samverkansmöjligheter i en upphandling av tjänsten.

Rekommendation:

Region Jämtland Härjedalen ansöker om medlemskap i SLA utifrån beskrivna fördelar med medlemskap.

11.2 Bemanning flygbesättning

Flygsäkerhetsmässigt är två piloter säkrare än en pilot och HEMS Crew, HCM, vid en eventuell situation där piloten drabbas av exempelvis sjukdom under flygning. Regionen har alltid haft en-pilotsystem och erfarenheten är att det inte varit några incidenter där det funnits behov av två piloter. Dubbelpilotsystem ger en ökad kostnad men ökar inte möjligheten att utföra fler uppdrag än idag. Vid dubbelpilotsystem krävs också att sjukvårdsbemanningen består av både läkare och sjuksköterska.

Rekommendation:

Besättning bestående av en pilot och HCM

11.3 Helikoptertyp

Den helikopter som SLA kan leverera från start är H145, en lätt helikopter. Fördel med en lätt helikopter är en bättre förmåga att landa i trånga utrymmen och lägre inköps- och driftskostnader. Den är mindre i vårdutrymmet än nuvarande AW 169 men den vård som bedrivs i fordonet kommer att vara möjlig att genomföra i H145. Arbetsmiljön för vårdpersonalen kan upplevas något sämre i det mindre vårdutrymmet samtidigt som placering av utrustning kommer närmare vårdaren och blir mer lättåtkomlig. H145 är en lättare helikopter med lägre bränsleförbrukning än nuvarande. Praktisk räckvidd för H145 är tillräcklig för regionens förekommande uppdrag. AW 169 kan flyga med något högre hastighet men drar då betydligt mer bränsle så i praktiken är flyghastigheten densamma, en marschfart på 130 knop.

SLA kommer under våren 2020 att upphandla en medeltung helikopter. En medeltung helikopter kommer inte att finnas tillgänglig för driftstart 2022-01-01. Finns behov av en medeltung helikopter eller en helikopter med större vårdutrymme måste det till en övergångslösning tills den större helikoptern är tillgänglig. Det innebär att regionen själv måste göra en upphandling eller se över möjligheten att leasa en större helikopter under en övergångsperiod. Att teckna avtal med privat operatör för en övergångsperiod innebär

förmodligen minst 4 år. Det innebär att ett medlemskap i SLA inte bör vara aktuellt i dagsläget.

Rekommendation:

Att ge SLA i uppdrag att enligt befintlig option avropa helikopter H145 för verksamhet i Region Jämtland Härjedalen.

11.4 Tillgänglighet vid tekniskt underhåll

Ett fungerande tekniskt underhåll är mycket viktigt för att upprätthålla tillgängligheten i verksamheten. SLA ansvarar för att tekniker finns utbildade och tillgängliga på varje bas dygnet runt. Löpande underhåll ska ske på basen. Större planerade underhåll och service sker på verkstad i Karlstad. För planerade underhåll och oplanerade tekniska problem med längre stillestånd finns behov av backup-helikopter för att upprätthålla verksamheten. Idag är kravet att backup-helikopter ska vara på plats inom 24 timmar vid oplanerade stopp, vid planerade stopp ska det inte vara något avbrott i tillgängligheten. Regionen delar backup-helikopter med Västerbotten, Norrbotten och Västra Götaland. Innan VGRs avtal med Babcock delades backup-helikoptern mellan de tre norrlandstingen. Viss problematik har funnits med tillgängligheten med nuvarande backup-möjligheter motsvarande en reservhelikopter på fyra ordinarie. Att säkra tillgänglighet är kostsamt. Bedömningen är att rimlig tillgång till och kostnad för backup är tillgång till en reservhelikopter som delas mellan tre verksamheter.

Rekommendation:

Att avropa tillgång till en tredjedels backup-helikopter utöver en ordinarie.

11.5 Sjukvårdsbemanning

Grundkravet i SLA är att helikoptern är bemannad med läkare. Jämtland särskiljer sig mot de flesta övriga ambulanshelikoptrar genom att den i grunden är bemannad med sjuksköterska. Även Gotlands helikopter är bemannad med sjuksköterska men verksamheterna skiljer sig stort mellan de två verksamheterna. Över tid har det skett en ökning av uppdrag som kompletterats med läkarkompetens. Att alternera med bemanning mellan uppdragen är inte optimalt varken ur säkerhet i luften eller patientsäkerhet. Många av de läkare som medföljer är inte tränade för prehospitalt arbete. Behovet är vid de flesta uppdragen när läkare medföljer läkarkompetensen, inte både läkare och sjuksköterska. Idag är alla vägambulanser bemannade med sjuksköterska och/eller specialistutbildad sjuksköterska. För att öka kompetensen i prehospital akutsjukvård bör helikoptern bemannas med anestesiläkare. Det innebär att nuvarande sjuksköterskor ersätts med anestesiläkare. Läkare kan ta beslut om vårdnivå och transportmål vilket innebär effektivare logistik. Genom att påbörja intensivvårdsbehandling prehospitalt finns ökad chans att minska dödlighet och sjuklighet. De har även kompetens att bedöma differentialdiagnoser, lägga bedövningar och blockader inför transport, göra diagnostiska ultraljudsundersökningar samt ta beslut om att avbryta hjärtlungräddning. Läkare kan också utgöra ett bakre stöd till vägambulans och fjällräddningen. HCM är specialistutbildade sjuksköterskor med erfarenhet av prehospitalt arbete och bistår läkaren i medicinsk vård på plats innan transport.

Det finns möjlighet till avsteg från kravet på läkarbemanning. Avsteget får då regleras i ett samverkansavtal.

Rekommendation:

Att Region Jämtland Härjedalen godtar grundkravet på läkarbemanning i helikoptern. Det innebär att besättningen på helikoptern är pilot, HCM och läkare.

11.6 Slutsummering ekonomi

11.6.1 Förändringar

Ovanstående rekommendationer innebär att kostnader för dagens verksamhet förändras enligt nedan

SLA med helikopter H145	
Kostnad helikopter	minskar
Tillgång till backup	oförändrad
Bemanning pilot och HCM	oförändrad
Kostnad sjukvårdsbemanning med läkare	ökar
Kostnader innan driftstart	tillkommer

11.6.2 Sammanställning av kostnader för rekommendationer vid medlemskap i SLA jmf med dagens kostnader samt prognos på kostnad vid ny upphandling, 800 flygtimmar

	BSAA AW 169	SLA H145	Prognos ökad kostnad BSAA vid nytt avtal	Kostnad innan driftstart vid medlemskap i SLA
Fast kostnad (avtal)	33,1	33,4	38,6	
Rörlig kostnad (flygtimme) 800 flygtimmar	10,5	8,4	14,7	
Start/landningsavg (uppskattad)	-	0,2	-	
Bas (uppskattad kostnad)	-	1,0	-	
Kostnad sjukvårdsbemanning (grundlön)	3,5 ¹	5,5 ²	3,5 ¹	
summa	47,1	48,5	56,8	3,2

¹ bemanning med sjuksköterska + enstaka

läkarveckor

² bemanning med läkare

Rapport upphandlingsprocess ambulanshelikopter

Beslutad xxxx-xx-xx, av:

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	BAKGRUND	3
2	SYFTE MED RAPPORTEN.....	3
3	UPPHANDLINGSPROCESSEN	3
3.1	Planering	3
3.2	Upphandlingsdokument.....	4
3.3	Upphandlingsförfarande	4
3.3.1	<i>Förhandlat förfarande</i>	4
3.3.2	<i>Selektivt förfarande</i>	4
3.3.3	<i>Öppet förfarande</i>	5
3.3.4	<i>Konkurrenspräglad dialog</i>	5
4	GENOMFÖRANDE OCH TIDPLAN	5
5	FÖR OCH NACKDELAR ATT UPPHANDLA HELIKOPTER RESPEKTIVE ETT MEDLEMSKAP I SLA	6
5.1	Fördelar	6
5.2	Nackdelar	6

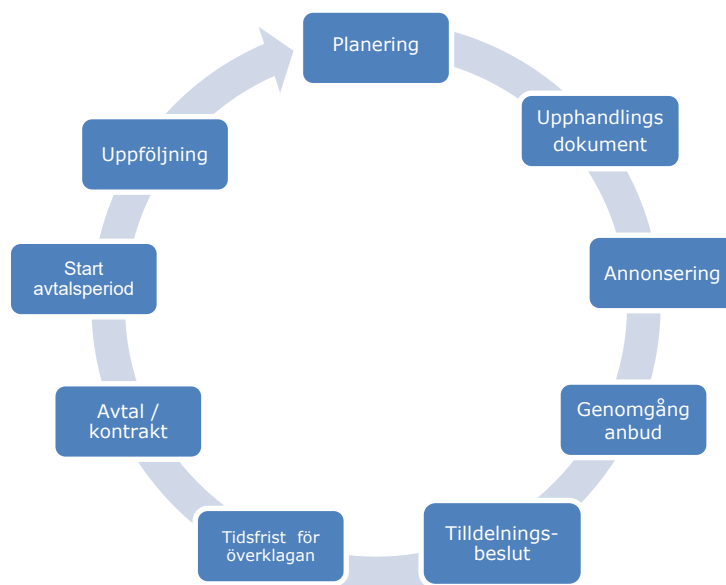
1 Bakgrund

Region Jämtland Härjedalen har idag ett avtal på en ambulanshelikopter av större modell med Babcock Scandinavian Air Ambulance. Avtalet upphör att gälla 2021-12-31 då ett nytt avtal behöver vara klart alternativt att regionen är medlemmar i Kommunförbundet Svensk LuftAmbulans, SLA.

2 Syfte med rapporten

Syftet med rapporten är att belysa några av upphandlingsprocessens olika steg och fördelar och nackdelar med att dels genomföra en upphandling av ambulanshelikopter, dels att gå in som medlem i SLA.

3 Upphandlingsprocessen



3.1 Planering

Planering är det viktigaste i hela upphandlingsprocessen. I planering ingår både behovsanalys och marknadsanalys. Behovs- och marknadsanalysen ska ge tillräcklig information om varan eller tjänsten för att kunna utforma upphandlingsdokumenten. Behovsanalysen genomförs i första hand av uppdragsgivaren eller av de personer som uppdragsgivaren utser men sker även i samarbete med ansvarig upphandlare. Deltagarna ska ha god kunskap om upphandlingsobjektet och regionens behov.

Marknadsanalys kan genomföras bl.a. genom:

- Request for information, RFI - annonserad informationsförfrågan om hur marknaden ser ut gällande efterfrågad vara/tjänst
- Hearing – inbjudan till marknads leverantörer som får presentera sitt koncept gällande efterfrågad vara/tjänst

3.2 Upphandlingsdokument

Genom upphandlingsdokumenten ska den upphandlande myndigheten säkerställa att upphandlingen:

- tillgodoser verksamhetens behov
- utnyttjar konkurrensen på marknaden
- genomförs rättssäkert och effektivt

3.3 Upphandlingsförfarande

I samband med planeringen tas också ställning till val av upphandlingsförfarande som beslutas utifrån upphandlingsobjekt och kostnad för objektet.

Upphandlingsförfarandet utgår från upphandlingsobjektets värde.

3.3.1 Förhandlat förfarande

Förhandlat förfarande är ett undantagsförfarande och ska inte var första val vid en upphandling.

Upphandlingsformen får genomföras under vissa omständigheter bl.a. om den upphandlande myndigheten inte med tillräcklig precision kan utarbeta tekniska specifikationer med hänvisning till en standard, europeisk teknisk bedömning, gemensam teknisk specifikation eller teknisk referens. Denna omständighet skulle troligtvis kunna vara aktuell i samband med upphandling av ambulanshelikopter.

Upphandlingsförfarandet sker i två steg, och medger förhandling.

Upphandlingsförfarandet är tidskrävande då förhandlingarna tar en del tid.

3.3.2 Selektivt förfarande

Selektivt förfarande är ett förfarande där leverantörerna kan ansöka om att få delta i upphandlingen. Den upphandlande myndigheten eller enheten bjuder sedan in de anbudssökande som uppfyller kraven på leverantörerna att lämna anbud.

Upphandlingsförfarandet medger inte förhandling.

Selektivt förfarande är mer resurskrävande i tid jämfört med öppet förfarande eftersom det krävs prövning i två steg.

3.3.3 Öppet förfarande

Öppet förfarande är ett förfarande där alla leverantörer får lämna anbud och är den vanligaste formen av upphandlingsförfarande över tröskelvärdena.

Förfarandet genomförs i ett steg utan förhandling.

Förfarandet har lagstadgade tidsfrister men ställer höga krav på kravställningen.

3.3.4 Konkurrenspräglad dialog

Konkurrenspräglad dialog får användas i samma situationer som det förhandlat förfarande med föregående annonsering får användas. Förfarandet får användas när det som ska upphandlas uppfyller ett eller flera av följande kriterier:

- kräver anpassning av lättillgängliga lösningar;
- avser formgivning eller innovativa lösningar;
- förutsätter förhandling på grund av dess art, komplexitet, rättsliga eller ekonomisk utformning eller risker; eller
- är av sådant slag att det inte går att utarbeta användbara tekniska specifikationer.

Det sista kriteriet gäller troligtvis i samband med upphandling av ambulanshelikopter. Konkurrenspräglad dialog tillåter dialog under hela upphandlingsprocessen. Upphandlingsförfarandet är tidskrävande då själva dialogen tar tid i anspråk.

Alla angivna upphandlingsförfaranden kan användas vid upphandling av ambulanshelikopter men tar också olika lång tid att genomföra och har olika fördelar och risker.

4 Genomförande och tidplan

Innan en eventuell upphandling påbörjas behöver ett antal parametrar beslutas, bland annat:

- Uppdraget för helikoptern
- Storlek på helikopter utifrån uppdrag
- Bemanning av helikoptern

En upphandling bör vara klar minst sex (6) månader innan nuvarande avtal upphör att gälla. En eventuell överprövning tar vanligtvis mellan fyra (4) till sex(6) månader i Förvaltningsrätten innan dom meddelas.

En upphandling beräknas i tid ta mellan ett (1) och ett och ett halvt (1,5) att genomföra. Om en upphandling påbörjas i januari 2020 bör denna vara klar och nytt avtal vara tecknat i juni 2021.

5 För och nackdelar att upphandla helikopter respektive ett medlemskap i SLA

5.1 Fördelar

Upphandla helikopter	SLA
Regionen kan ställa krav på storlek på helikopter utifrån regionens behov	Regionen behöver inte genomföra en upphandling vilket tar tid
Regionen kan ställa krav på ställtider	Delade kostnader för medlemmarna (om kostnaderna blir låga)
Regionen kan ställa krav för att undvika att drabbas av oförutsedda kostnader	Ingen direkt tidspress att besluta om bemanning och uppdrag för helikoptern
Konkurrensutsatt prisbild	Accepteras en mindre helikopter kan eventuellt kostnaden motsvara nuvarande kostnad
Kostnadskontroll under avtalstiden	
Rätt storlek på helikopter direkt, inget byte och ingen avyttringskostnad	

5.2 Nackdelar

Upphandla helikopter	SLA
Stort engagemang under upphandlingsprocessen från regionen	Ny större helikoptertyp kan resultera i idag okända ökade kostnader samt avyttringskostnader för H145 vid ett eventuellt byte om ca 3-5 år
Marknaden för en extern aktör minskar vid ökat medlemskap i SLA	Ingen kontroll över kostnaderna som ska fördelas
Tidspress för kommande upphandling att besluta om bemanning och uppdrag för helikoptern	Inom överskådlig framtid finns ingen möjlighet till val av storlek av helikopter
En upphandling skulle kunna resultera i för stora oväntade kostnader	Delade kostnader för medlemmarna (om kostnaderna blir höga)
Risk för ökade kostnader då regionen blir ensam i norra sjukvårdsregionen att upphandla	Övergångslösning vid behov av en större helikopter (motsvarande nuvarande), 3-5 år
	Om flygverksamheten och arbetstillfällen försvinner från norr resulterar det i minskade skatteintäkter
	Idag finns ingen uppgift om vilken kostnad det skulle innebära med egen bas

Bilaga 1.

Förbundsordning för Kommunalförbundet Svensk Luftambulans

§ 1 Namn

Kommunalförbundets namn är Svensk Luftambulans (SLA).

§ 2 Säte

Kommunalförbundet har sitt säte i Karlstad, Värmlands län.

§ 3 Medlemmar

Medlemmar i förbundet är Region Värmland, 232100–0156, Region Dalarna, 232100–0180, Västra Götalandsregionen, 232100–0131, Region Uppsala, 232100–0024, Region Norrbotten, 232100–0230, Region Västerbotten, 232100-0222 och Region Jämtland Härjedalen, 232100-0214.

§ 4 Ändamål

Ändamålet med kommunalförbundet är att ansvara för och driva ambulanshelikopterverksamheten och annan därtill anknuten verksamhet åt medlemmarna.

Ändamålet är också att skapa en stark, kostnadseffektiv och kompetent part för att på bästa sätt tillvarata medlemmarnas intressen och bidra till den regionala och nationella utvecklingen inom förbundets verksamhetsområde.

§ 5 Uppgifter

Organisationen ska bedriva verksamhet med kommunalförbundets egna ambulanshelikoptrar. Verksamheten bedrivs vid sju baser, en för varje medlem och med en besättningskonstellation, i respektive helikopter, som medlemmen beslutar om och finansierar.

Kommunalförbundet ska, under förutsättning att finansiering och villkor klargjorts i samverkansavtal med en eller flera medlemmar, upphandla helikoptrar för verksamheten.

Kommunalförbundet ska sluta samverkansavtal med medlemmarna som tydliggör ambitionsnivå för verksamheten samt ansvars- och rollfördelning mellan kommunalförbundet och dess medlemmar.

§ 6 Organisation

Svensk Luftambulans är ett kommunalförbund med direktion.

§ 7 Förbundsdirektionen

Direktionen består av fjorton ledamöter och fjorton ersättare.

Medlemmarnas fullmäktige väljer vardera två ledamöter och två ersättare. Dessa väljs för fyra år i taget, från den 1 januari året efter det att val till landstingsfullmäktige har ägt rum i hela landet.

Direktionen skall ha en ordförande och en vice ordförande som innehar respektive uppdrag två år i taget. Uppdraget som ordförande cirkulerar mellan medlemmarna i turordning: Region Värmland, Region Dalarna, Västra Götalandsregionen, Region Uppsala, Region Norrbotten, Region Västerbotten och Region Jämtland Härjedalen. Uppdraget som vice ordförande har ledamoten från den medlem som står på tur att ha uppdraget som ordförande kommande period.

Vid förfall för ledamot skall ersättare från samma medlem inträda.

§ 8 Revision och ansvarsfrihet

Förbundet ska ha sju revisorer. Respektive medlem väljer varsin revisor. Revisorerna utser inom sig en ordförande för två år i taget från den medlem som ej innehar ordförandeposten i direktionen.

Revisorernas mandatperiod är densamma som för ledamöterna och ersättarna i direktionen med skillnaden att mandatperioden avslutas när revisionsarbetet för sista verksamhetsåret är avslutat.

Revision sker i enlighet med bestämmelserna om revision i kommunallagen. Revisorernas berättelse skall tillsammans med årsredovisningen överlämnas till medlemmarnas fullmäktige, som var och en beslutar om ansvarsfrihet för direktionen i dess helhet. Överlämnandet skall ske vid sådan tidpunkt att materialet kan behandlas av medlemmarnas fullmäktige samtidigt med respektive medlems egen årsredovisning och revisionsberättelse.

§ 9 Arvode och ekonomiska förmåner

9.1 Arvode

Ledamöter och ersättare i direktionen och revisorerna arvoderas enligt de ersättningsregler som gäller för förtroendevalda i Region Värmland. Härutöver skall inte utgå annat arvode för uppdraget i direktionen eller för uppdraget som revisor.

9.2 Kostnadsersättning

Ledamöter och ersättare i direktionen samt revisorer har rätt till ersättning för förlorad arbetsinkomst, traktamente, reseersättning samt övriga kostnadsersättningar enligt de ersättningsregler som gäller för förtroendevalda i Region Värmland

9.3 Finansiering och utbetalning

Arvoden samt övriga kostnadsersättningar till direktionen och revisorer bekostas av kommunalförbundet.

§ 10 Initiativrätt

Ärenden i direktionen får väckas av;
Ledamot och tjänstgörande ersättare i direktionen.

Medlem genom framställan från medlemmarnas fullmäktige eller styrelse.

Organ under direktionen om direktionen medgett sådan rätt.

Chefen för förbundets tjänstemannaorganisation.

§ 11 Närvarorätt och yttranderätt

Vid direktionens sammanträden har även icke tjänstgörande ersättare närvaro- och yttranderätt.

Direktionen avgör om någon som inte är ledamot eller ersättare i direktionen har rätt att närvara och rätt att yttra sig vid direktionens sammanträden.

§ 12 Sammanträdesformer

Direktionens möten får genomföras som video- och telefonsammanträden.

§ 13 Beslutsärenden

§ 13.1 Majoritetsbeslut

Beslut fattas i förbundsdirektionen med majoritet. Vid lika röstetal har ordföranden utslagsröst

§ 13.2 Underställande av beslut

I nedan följande frågor, föreskrivs för att beslut skall äga giltighet, att det godkänns av respektive medlemsfullmäktige.

Ingå borgen, ta upp lån eller andra ansvarsförbindelser, överstigande 50 prisbasbelopp i andra fall än som avses i § 17.

Förvärva och avyttra fastigheter, bilda företag eller annan juridisk person eller förvärva andelar/aktier i företag.

Innan förbundsdirektionen fattar beslut om avtal med större vikt eller större investeringar ska samråd ske med medlemmarna.

Fastställande av årligt bidrag till kostnadstäckning från medlemmarna.

§ 14 Tillkännagivande om justering av protokoll m.m.

Kommunalförbundets kungörelser, protokoll och andra tillkännagivanden ska anslås på kommunalförbundets officiella anslagstavla. Region Värmlands officiella anslagstavla är officiell anslagstavla för kommunalförbundet.

Tid och plats för kommunalförbundets budgetsammanträde ska kungöras på samtliga medlemmars officiella anslagstavlor.

§ 15 Fördelning av intäkter och kostnader

Förbundets overheadkostnader och övriga administrativa kostnader ska delas lika mellan medlemmarna. Medlemmar, som ännu inte ingår i den operativa driftverksamheten, svarar endast för del av kostnader som rör direktionsadministrationen samt gemensamma kostnader för Med-SLA. Storleken på den andelen av kostnaderna fastställs samtidigt som budgeten fastställs för kommande verksamhetsår.

Intäkter och övriga kostnader fördelas utifrån vad varje medlem genererat om inte annat bestäms.

Administrativt stöd ska i första hand avropas från Region Värmland.

§ 16 Kostnadstäckning

Kostnaderna för kommunalförbundets verksamhet skall, i den mån de inte täcks på annat sätt, täckas med bidrag från förbundsmedlemmarna. Bidrag enligt den fastställda budgeten skall erläggas mot faktura med en fjärdedel per kvartal i förskott.

§ 17 Finansiering

Kommunalförbundet har rätt att ta upp lån/checkkredit för att klara likviditetsfluktuationerna i den löpande verksamheten. Beslut om storleken på checkkrediten fattas som en del av det årliga budgetbeslutet för kommande års verksamhet.

§ 18 Investeringar

Investeringar i verksamheten och dess finansiering anges i kommunalförbundets budget.

Vid upphandling av helikoptrar regleras i särskilt avtal mellan medlemmarna och kommunalförbundet vilken eller vilka medlemmar som ansvarar för finansieringen, vilken eller vilka medlemmar som bär kostnaden för investeringen och hur den ska hanteras vid en likvidation och upplösning av kommunalförbundet.

§ 19 Budgetprocessen

Direktionen fastställer kommunalförbundets budget före oktober månads utgång varje år. En preliminär budget ska presenteras för medlemmarna senast före april månads utgång varje år inom den ram som medlemmarna enats om.

Budgeten skall innehålla en plan för verksamheten och ekonomin under budgetåret samt en plan för ekonomin under den kommande treårsperioden.

När budgeten fastställs bestämmer direktionen storleken på bidragen som medlemmarna skall erlägga till förbundet enligt grunderna i §§ 15 och 16.

Direktionen ska samråda med medlemmarna om förslaget till budget senast 15 september.

Budgetförslaget ska vara tillgängligt för allmänheten från och med kungörandet av det sammanträde med direktionen då budgeten ska fastställas.

Budgetuppföljning ska göras minst tre gånger per år, tertial 1, tertial 2, tillika delårsbokslut samt årsbokslut.

§ 20 Insyn och kontroll

Förbundsmedlemmarna har rätt till insyn i förbundet och rätt att utöva kontroll över dess verksamhet.

Direktionen skall varje tertiäl avlämna verksamhetsrapport till medlemmarna. Direktionen skall därutöver avlämna de rapporter över verksamheten som förbundsmedlem efterfrågar.

Direktionen svarar också, på eget initiativ, för att informera medlemmarna om principiella händelser eller andra händelser av större vikt för förbundet eller någon av dess medlemmar.

Årsbokslut för kommunalförbundet skall avlämnas till respektive medlem senast den 28 februari året efter det år bokslutet avser.

Då förbundet omfattas av offentlighetsprincipen har medborgare samt tillstånds- och tillsynsmyndigheter full insyn i verksamheten med de begränsningar som gäller enligt offentlighets- och sekretesslagen.

§ 21 Anslutningsavgift

Varje medlem inbetalar en anslutningsavgift om 3 kr per invånare. Antalet invånare beräknas utifrån invånarantalet vid senaste kalenderårsskiftet det år inträde sker i kommunalförbundet. Region Värmland och Region Dalarna har fullgjort avsättning av anslutningsavgift genom tagna kostnader i samband med kommunalförbundets bildande.

Anslutningsavgiften får endast disponeras efter särskilt beslut i direktionen.

§ 22 Andel i tillgångar och skulder

Förbundsmedlemmarna har vid varje tidpunkt andelar i kommunalförbundets tillgångar och skulder, motsvarande förbundsmedlemmens antal invånare senast föregående årsskifte.

Fördelningsgrunden gäller även för täckande av brist om förbundet saknar medel att betala sina skulder i verksamheten samt vid skifte av förbundets behållna tillgångar eller skulder som föranleds av förbundets upplösning.

Större gemensamma investeringar regleras i särskilt avtal mellan parterna och undantas från denna bestämmelse.

§ 23 Utvidgad medlemskrets

Ny medlem får inträda i förbundet förutsatt att denne accepterar förutsättningarna i §§ 4 och 5 och att samtliga medlemmar är överens om villkoren för inträdet samt även är eniga om nödvändiga förändringar av förbundsordningen. Beslut härom ska fattas av medlemmarnas respektive fullmäktige.

§ 24 Likvidation, upplösning och utträde

Uppsägningstiden är tre år räknat från utgången av det år uppsägningen skedde. Medlem som önskar utträda skall göra det skriftligt i rekommenderat brev.

Regleringen av de ekonomiska mellanhavandena mellan kommunalförbundet och den utträdande medlemmen skall bestämmas i ett särskilt avtal. Medlemmens andel av förbundets tillgångar och skulder enligt § 22 i denna förbundsordning ska utgöra den huvudsakliga grunden till sådant avtal.

Om överenskommelse inte kan nås, ska frågan handläggas i den ordning som anges för tvister i § 25.

Skulle förbundet likvideras skall direktionen vara likvidator och tillgångarna fördelas efter bestämmelserna i § 22. Likvidator har rätt att förvandla egendom till kontanter. Verksamheten får fortsätta tillfälligt om det behövs för en ändamålsenlig avveckling.

När direktionen fullgjort sitt uppdrag som likvidator skall en slutredovisning över förvaltningen avges. Redovisningen skall innehålla en förvaltningsberättelse och redovisning av skiftet av kommunalförbundets tillgångar liksom anvisningar om arkivering av förbundets handlingar.

§ 25 Tvister

Twist mellan kommunalförbundet och dess medlemmar ska alltid söka lösas genom förhandlingar men, om överenskommelse inte kan nås på annat sätt, slutligt avgöras genom skiljedom enligt Stockholms Handelskammares Skiljedomsinstitutets (SCC) Regler för Förenklat Skiljeförfarande.

§ 26 Ändringar i förbundsordningen

Ändring av eller tillägg till förbundsordningen skall antas av direktionen och fastställas av medlemmarnas fullmäktige.

§ 27 Arkiv

Förbundets arkiv sköts av Region Värmland.

§ 28 Ikraftträdande

Denna förbundsordning gäller från och med den tidpunkt då samtliga medlemmars fullmäktigebeslut har vunnit laga kraft.

Bilaga 2.

Samverkansavtal mellan kommunalförbundet Svensk Luftambulans och dess medlemmar

§ 1 Parter

Föreliggande samverkansavtal har tecknats mellan Svensk Luftambulans, Region Värmland, Region Dalarna, Västra Götalandsregionen, Region Uppsala, Region Norrbotten, Region Västerbotten och Region Jämtland Härjedalen.

§ 2 Avtalets syfte

Avtalet ska tydliggöra ambitionsnivå för verksamheten samt ansvars- och rollfördelning mellan kommunalförbundet och dess medlemmar.

§ 3 Grundprinciper för helikopterverksamheten

- Svensk Luftambulans (SLA) bedriver verksamheten genom medlemsägda eller egna helikoptrar.
- Helikopterverksamheten bedrivs i egen regi av SLA.
- Det medicinska ansvaret för verksamheten åvilar berörd medlem.
- Verksamheten samordnas genom en styrgrupp bestående av ansvariga representanter från medlemmarna och SLA
- Den medicinska verksamheten samordnas genom en medicinsk ledningsgrupp.
- SLA och medlemmarna ska sträva efter att minimera antalet maskintyper till en större typ och en mindre.
- Flygverksamheten bedrivs antingen genom enpilotsystem med HEMS-crew (sjuksköterska med navigations- och kommunikationsuppdrag i helikoptern) eller tvåpilotsystem.
- Reservhelikopters kostnader delas lika mellan de medlemmar som utnyttjar den. Vid längre aktiv placering hos någon av medlemmarna belastar detta ekonomiskt användaren.
- Uppdrag åt andra medlemmar i SLA regleras mellan berörda regioner enligt prislista fastställd av den samverkansnämnd utföraren tillhör.

- Uppdrag åt regioner som inte är medlemmar i kommunalförbundet regleras mellan berörd medlem och beställande landsting.
- De medlemmar som inte redan överlåtit driften av sin ambulanshelikopter verksamhet till Svensk Luftambulans, ska verka för att detta sker så snart det är praktiskt möjligt.

§ 4 Parternas åtaganden

§ 4.1 Medlemmarnas uppgifter och ansvar

- Medlemmen ansvarar för att bemanna den egna helikoptern med medicinsk personal, alltid läkare (undantag kan beviljas av direktionen) och i förekommande fall sjuksköterska.
- Medlemmen svarar för lokaler för helikopterbasen i den egna regionen.
- Medlemmen svarar för medicinskteknisk utrustning i helikopter och i förekommande fall akutbil, enligt av förbundet fastställd lägstanivå. Samordning av utrustning ska eftersträvas.
- Medlemmen svarar för sjukvårdsmaterial och läkemedel.
- Medlemmarna ska medverka i fortsatt FoU kring prehospital vård.
- Medlemmarna ska medverka i utbildningen av förbundets personal.
- Medlemmarna ska vara behjälpliga vid bemanning av medicinsk personal i förbundets samtliga helikoptrar.
- Medlemmen beslutar om larmkriterier inom området, anspänningstider och tillgänglighet. En strävan ska vara att, så långt som möjligt, komma överens om gemensamma larmkriterier, anspänningstider och tillgänglighet mellan medlemmarna.
- Medlemmen beslutar om uppdragsvolym, uppdragsområde samt placering av helikoptern.
- Medlemmen sätter nivån på verksamheten utifrån en grundnivå som SLA fastställer. Medlemmen anger till exempel typ av helikopter, besättningskonfiguration; flygande personal (piloter och HEMS-crew) och medicinsk personal (läkarbemanning är obligatorisk. Undantag kan beviljas av direktionen). Medlemmen anger lägsta kompetenskrav på den medicinska personalen. Medlemmen anger omfattning av utbildningsverksamhet som bedrivs inom ambulanshelikopter verksamheten även för annan personal (medåkare).
- Medicinskt center för kompetensutveckling och forskning förläggs till Västra Götalandsregion. Verksamheten bedrivs i samverkan med övriga medlemsregioner och samordnas genom den medicinska ledningsgruppen.

§ 4.2 Svensk Luftambulans uppgifter och ansvar

- SLA ansvarar för upprätthållandet av verksamhetens flygtillstånd, AOC (Air Operativ Certificate)
- SLA anställer och har det fulla arbetsgivaransvaret för ledningspersonal, piloter, HEMS-crew, tekniker och eventuell administrativ personal.
- SLA svarar för tekniskt underhåll och försäkring av helikoptrarna.
- SLA svarar för nödvändigt administrativt stöd för verksamheten.
- SLA svarar för utbildning av den egna personalen.
- SLA svarar för upphandling av helikopter i den mån finansiering och villkor klargjorts i samverkansavtal mellan en eller flera medlemmar.

§ 5 Avtalstid och förändringar

Avtalet gäller från 2020-01-01 och tills vidare. Avtalet upphör omedelbart att gälla för den part som upphört att vara medlem i SLA.

Parterna ska under avtalstiden påtala behov av förändringar i avtalet. En uppföljning av avtalet ska ske inom tre år från ikraftträdandet.

För Svensk Luftambulans
2019-

Gunnar Blomquist
Förbundschef

För Region Värmland
2019-

Anneli Snobl
Regiondirektördirektör

För Region Dalarna
2019-

Karin Stikå Mjöberg
Regiondirektör

För Västra Götalandsregionen
2019-

Ann-Sofi Lodin
Regiondirektör

Joakim Björk
Ekonomidirektör

Region Uppsala
2019-

Emma Lennartson
T.f. Regiondirektör

Region Norrbotten

....
Regiondirektör/Regionstyrelsens ordförande

Region Västerbotten

....
Regiondirektör/Regionstyrelsens ordförande

Region Jämtland Härjedalen

...
Regiondirektör/Regionstyrelsens ordförande

Bilaga 3.

Samverkansavtal mellan Svenskt Luftambulans och dess medlemmar angående finansiering av och driftkostnadsfördelning för helikoptrar för operativ drift i Region Norrbotten, Region Västerbotten och Region Jämtland Härjedalen samt kostnadsfördelning för gemensam reservhelikopter.

§ 1 Parter

Föreliggande samverkansavtal har tecknats mellan Svensk Luftambulans (SLA) och Region Värmland, Region Dalarna, Västra Götalandsregionen, Region Uppsala, Region Norrbotten, Region Västerbotten och Region Jämtland Härjedalen.

§ 2 Avtalets syfte

Avtalet ska reglera ansvarar för finansieringen, fördelning kostnader samt reglering av ansvaret vid en likvidation och upplösning av kommunalförbundet, enligt § 17 förbundsordningen.

§ 3 Avrop av helikopter till Region Norrbotten, Region Västerbotten och Region Jämtland Härjedalen samt del i reservhelikopter

Region Norrbotten, Region Västerbotten och Region Jämtland Härjedalen har ansökt om att få bli medlemmar i Svensk Luftambulans. Det finns därför behov av att avropa en helikopter var till dessa regioner för deras operativa verksamhet samt en reservhelikopter. De har också behov av att nyttja förbundets reservhelikopter. Helikoptrarna ska ägas av Svensk Luftambulans. Medlemmarnas respektive fullmäktige har godkänt begäran och beviljat kommunalförbundet rätt att uppta lån för att täcka kostnaderna.

§ 4 Nyttjanderätt till reservhelikoptern

Region Norrbotten, Region Västerbotten och Region Jämtland Härjedalen äger rätt att disponera en helikopter H 145 var, för sin operativa verksamhet.

Region Värmland, Region Dalarna, Region Norrbotten, Region Västerbotten och Region Jämtland Härjedalen äger rätt att nyttja reservhelikoptrar när ordinarie helikopter är tagen ur drift, för planerat eller oplanerat underhåll. Driftkostnaden fördelas utifrån flygtimmar.

Medlem äger också rätt att disponera reservhelikoptern vid situationer med hög belastning eller vid utbildning. Medlemmen svarar då för driftkostnaderna. Möjligheten att disponera helikoptern för dessa ändamål gäller under förutsättning av att den inte behövs för att täcka stillestånd hos annan medlem.

§ 4 Finansiering

Ordinarie helikopter

Kostnaderna för helikoptrarna täcks genom lån. Räntekostnader, amorteringar och försäkringskostnader täcks av Region Norrbotten, Region Västerbotten och Region Jämtland Härjedalen.

Reservhelikopter

Kostnaderna för reservhelikoptern täcks genom lån. Räntekostnader, amorteringar och försäkringskostnader fördelas lika mellan de medlemmar som nyttjar helikoptern. Driftkostnader fördelas efter flygtimmar.

Vid eventuellt borgensåtagande för lånet fördelas borgensåtagandet solidariskt mellan medlemmarna oavsett om samtliga medlemmar står för borgen för var sin del eller om en medlem är huvudborgenär för hela lånesumman.

§ 5 Ansvar vid en likvidation och upplösning av kommunalförbundet

Vid en likvidation av SLA kan helikoptrarna antingen överlåtas till en eller flera medlemmar till kostnaden av bokfört värde. Om ingen medlem vill överta helikoptern ska den avyttras på ett marknadsmässigt sätt. Eventuella lån på helikoptern ska lösas med den likvid som erhålls vid avyttringen/övertagandet av helikoptern. Kvarstående skulder och tillgångar fördelas lika mellan medlemmarna.

§ 6 Anslutning av ny medlem

Om en ny medlem ansluts till SLA och denne önskar nyttja reservhelikoptern, upphör detta avtal att gälla. Ett nytt samverkansavtal ska då upprättas, med samtliga medlemmar, som reglerar medlemmars ansvar för finansiering, del i skulder och tillgångar samt möjligheten att nyttja helikoptern.

För Svensk Luftambulans
2019-

Gunnar Blomquist
Förbundschef

För Region Värmland
2019-

Anneli Snobl
Regiondirektördirektör

För Region Dalarna
2019-

Karin Stikå Mjöberg
Regiondirektör

För Västra Götalandsregionen
2019-

Ann-Sofi Lodin
Regiondirektör

Joakim Björk
Ekonomidirektör

Region Uppsala
2019-

Emma Lennartsson
T.f. Regiondirektör

Region Norrbotten

...
Regiondirektör/Regionstyrelsens ordförande

Region Västerbotten

...
Regiondirektör/Regionstyrelsens ordförande

Region Jämtland Härjedalen

...
Regiondirektör/Regionstyrelsens ordförande