

Samordningskansliet  
Emma Borg  
Tfn: 063-14 66 30  
E-post: emma.borg@regionjh.se

2021-06-01

## Utvärdering av den politiska organisationen för kollektivtrafikfrågor

I samband med regionfullmäktiges beslut i november 2019, § 132, om att flytta över verksamheten i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB till förvaltning från 1 juli 2020 så beslutades även hur frågorna skulle organiseras politiskt (utskott under regionala utvecklingsnämnden). En del i beslutet var också att en utvärdering av den politiska organisationen för kollektivtrafikfrågor skulle göras inför mandatperioden 2023–2026.

Den fullmäktigeberedning som tillsatts för översyn av den politiska organisationen inför kommande mandatperiod har det formella uppdraget även för denna utvärdering, och den kommer att vara en del av deras underlag inför eventuella förändringar i den politiska organisationen. Sekretariatet har fått i uppdrag att sammanställa ett underlag inför beredningens sammanträde den 18 juni. Underlaget består av en redogörelse av utskottets uppdrag och de ärenden som utskottet behandlat under året. Nedan finns också en sammanställning av hur verksamheten, nämndens presidium och utskottet själva upplevt att organisationen fungerat.

### Utskottets uppdrag och arbetssätt

Utskottets uppdrag definieras av regionfullmäktige genom regionala utvecklingsnämndens reglemente (RS/2343/2016). I reglementet anges följande gällande utskottets uppgifter: Utskottet har som uppgift att inom kollektivtrafikområdet arbeta med:

- *Fördjupning inom fokusområden och strategiska utvecklingsområden,*
- *framtidsbevakning och analys av långsiktiga utvecklingsområden,*
- *inspel till regionala utvecklingsnämndens arbete med planering och uppföljning, i synnerhet nämndens verksamhetsplan, samt*
- *bevaka att uppdraget som Regional kollektivtrafikmyndighet fullföljs.*

*Utskottet ska vara referensgrupp i upphandlingsfrågor inom kollektivtrafikområdet. En viktig utgångspunkt för de frågor som utskottet ska arbeta med är de strategier och övergripande mål som finns fastställda i regionplanen och nämndens verksamhetsplaner.*

Utskottets första sammanträde genomfördes i september 2020. Ytterligare två sammanträden hölls under hösten, i november respektive december. Utskottet lade under dessa sammanträden en del tid på att resonera kring deras uppdrag och ansvar, samt att lära känna verksamheten och sätta sig in i de frågor som varit aktuella inom området.

Inför 2021 fastställde nämnden ett särskilt dokument som definierade utskottets uppdrag för året, Uppdrag till regionala utvecklingsnämndens utskott för kollektivtrafikfrågor 2021 (RUN/590/202). I dokumentet anges att *Utskottets huvuduppdrag utgår från de uppgifter som anges i nämndens reglemente och de mål som finns formulerade i nämndens verksamhetsplan för 2021. Utöver detta ska utskottet hålla sig uppdaterade i aktuella frågor inom kollektivtrafikområdet, och agera bollplank till verksamheten i såväl strategiska som operativa frågor.* I dokumentet pekas ett antal frågor ut som utskottet särskilt ska fokusera på under året, däribland utvecklingen av Östersundslänken samt pandemins effekter på kollektivtrafiken. I uppdraget anges också att utskottet ansvarar för att vid behov lyfta aktuella frågor för diskussion eller beslut i nämnden.

Utifrån nämndens uppdrag har utskottet tagit fram en årsplanering för sina sammanträden under 2021 (§ 11/2020). Utöver aktuella frågor och fördjupning kring kommande beslutsärenden har utskottet under våren haft ett fokusområde per sammanträde (Färdtjänst, Trafikupphandling samt Svensk Kollektivtrafik) för extra fördjupning och utbildning för utskottets ledamöter.

Nämnden har valt att inte delegera något beslutsmandat till utskottet<sup>1</sup>. De beslutsärenden som utskottet har behandlat har rört utskottets eget arbete (sammanträdesplan samt årsplanering), samt att utskottet överlämnat förslag till beslut till regionala utvecklingsnämnden i frågan om varumärket Länstrafikens fortsatta användande. I övrigt har utskottet använts för fördjupning i olika frågor, samt som en del i beredningen av de ärenden som senare lagts fram för beslut i nämnden.

## Reflektioner kring nuvarande organisation

Nedan följer en kortare sammanställning av det som framkommit i de olika grupperingarna när deltagande personer fritt fått reflektera utifrån sin egen upplevelse av hur organisationen har fungerat, och vilka fördelar och nackdelar samt styrkor och svagheter man ser med nuvarande organisation.

## Verksamhet/tjänstemannaorganisation

Från verksamhetens håll framkommer ett tydligt önskemål om att hålla ihop ansvar och beslutsmandat, och att det är detta forum som behöver vara insatta i aktuella frågor. I dagens organisation så läggs mycket tid på att hålla utskottet och dess ledamöter uppdaterade och insatta i aktuella frågor, medan ansvaret och även allt beslutsmandat ligger hos nämnden. Även om utskottet skulle ha beslutsmandat i vissa frågor så är det fortsatt nämnden som har det formella ansvaret för alla frågor och de beslut som utskottet fattar i nämndens ställe. Eventuella brådskande ärenden kan endast beslutas av nämndens ordförande, och när denne inte är representerad i utskottet så skapas ett extra

---

<sup>1</sup> De ärendetyper som faller inom ramen för utskottets uppdragsbeskrivning och som nämnden delegerat till regiondirektör är beslut om färdtjänst och riksfärdtjänst (utifrån samverkansavtal med länets kommuner), beslut om utlösande av förlängningsoption i gällande trafikavtal samt förhandling och beslut om mindre tillägg och ändringar i gällande trafikavtal inom ramen för budgeterade trafik kostnader, varav de senare ska föregås av samråd med utskott för kollektivtrafikfrågors presidium. Upphandling av trafikavtal är inte delegerat.

informationsled mellan verksamhet och beslutsfattare. Det är också i första hand nämndens ordförande som får stå till svars medialt utifrån sin roll som ytterst ansvarig för nämndens verksamheter, vilket ställer höga krav på fungerande och snabba informationsflöden. Verksamheten ser ändå positivt på möjligheten att kunna diskutera frågor i en mindre gruppering och som en del i ärendeberedningen, men ser samtidigt att detta lika gärna skulle kunna ske inom ett nämndpresidium istället för inom ett utskott.

Representanter för verksamheten resonerar också kring de förslag som inkommit från flera partier om att dela upp regionala utvecklingsnämndens verksamhetsområden på fler nämnder. Verksamheten ser precis som partierna ett bekymmer med att samla så många frågor i en och samma nämnd i den struktur som finns idag, men ser samtidigt stora vinster med att hållbarhetsfrågor och kollektivtrafikfrågor samlas i samma forum, och att kollektivtrafiken betraktas som en viktig del i den regionala utvecklingen. Det stora problemet idag är att det upplevs som att frågorna inte hinns med på ett bra sätt, och att detta kanske skulle kunna lösas genom en annan struktur (bättre utnyttjande av sammanträdestid alternativt längre sammanträden/tvådagarsammanträden). Om nämndens uppdrag ska delas upp på flera nämnder ser verksamheten positivt på att kollektivtrafiken samlas under en egen nämnd, alternativt att fortsatt samla det regionala utvecklingsuppdraget och hållbarhetsfrågorna tillsammans med kollektivtrafiken i en nämnd, och att kultur- och bildningsfrågorna organiseras i en egen nämnd.

### Politisk organisation

I diskussionerna med de förtroendevalda framkom det tydligt att det finns delade åsikter bland ledamöterna kring hur man anser att kollektivtrafikfrågorna borde vara organiserade. Detta gjorde att partiernas reflektioner och preferenser gällande organisation fick större utrymme än ledamöternas egna reflektioner kring nuvarande organisations styrkor och svagheter. Samtliga var dock eniga om att det är svårt att utvärdera en organisation som endast varit på plats under knappt ett år, och att denna utvärdering ur det perspektivet borde genomföras i ett senare skede.

### Utskott för kollektivtrafikfrågor

Ledamöterna är eniga om att det är svårt att göra en riktig bedömning utifrån den korta tid som utskottet funnits, men att arbetssätten utvecklats för varje möte. Flera ledamöter framför att de förespråkar att kollektivtrafikfrågorna bör organiseras i en egen nämnd och inte i ett utskott; dels utifrån ett ekonomiskt perspektiv och dels för att kunna korta ner beslutsvägarna. Det faktum att utskottet idag saknar beslutsmandat tas också upp som en nackdel med nuvarande organisation. De ledamöter som tidigare suttit i länstrafikbolagets styrelse reflekterar också kring skillnaderna mellan dåvarande struktur och dagens organisation, där bolagets styrelse upplevdes mer involverad i verksamheten.

### Regionala utvecklingsnämndens presidium

Även presidiet framför att det är tidigt att utvärdera på ett bra sätt, men den samlade upplevelsen är att det ändå fungerat bra under den tiden som utskottet funnits. Meningarna går isär kring vilken organisationsform som förespråkas framåt där både fortsatt utskott och egen nämnd diskuteras. Presidiet för en kort diskussion kring informationsflöden och hur informationsöverföringen från utskottet till nämnden fungerat. Presidiets ledamöter anser sig ha fått till sig den information de behöver, men medger att detta ofta skett via andra

ledamöter och partikamrater snarare än inom ramen för nämnden. Informationen från utskottet som fördjupande organ till nämnden som ansvarigt organ behöver förbättras.

## Organisation och resurser

Inför fullmäktiges beslut i november 2019, § 132, så sammanställde sekretariatet ett PM som presenterade tre olika alternativ för hur kollektivtrafikfrågorna skulle kunna organiseras utifrån den befintliga nämndorganisationen;

- Alternativ 1. Verksamheten organiseras under regionala utvecklingsnämnden (ingen förändring av den politiska organisationen)
- Alternativ 2. Verksamheten organiseras under en egen nämnd (ny nämnd inrättas)
- Alternativ 3. Verksamheten organiseras under regionala utvecklingsnämnden, ett utskott för kollektivtrafikfrågor inrättas

I underlaget, [PM Framtida organisation för Länstrafiken – alternativ \(RS/224/2019\)](#) redogörs även för de administrativa resurser som krävs kopplat till den politiska organisationen och hur de skiljer sig mellan de olika alternativen. Där anges bland annat följande kopplat till sekretariatets ansvarsområden:

*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.*

Något som inte berörs i ovan nämnt PM, men som diskuterats i dialogerna med berörd verksamhet, är den ökade tidsåtgången för ansvariga tjänstepersoner i och med dagens organisation (utskott under regionala utvecklingsnämnden). För respektive politiskt organ krävs en ansvarig/föredragande tjänsteperson som tillsammans med sekreterare och ordförande planerar inför sammanträdet. Det innebär bland annat ansvar för och deltagande vid ärendeberedning med övrig tjänstemannaledning (Kansliberedning), ärendeberedning med politisk ledning (Presidieberedning) samt det politiska sammanträdet. För utskottet är det områdeschef Kollektivtrafik som är ansvarig tjänsteperson. Som områdeschef är denna också involverad i (om än inte ansvarig för) samma process för regionala utvecklingsnämndens sammanträden, dvs. deltar vid kansliberedning och vid behov även presidieberedning, samt vid nämndens sammanträden.

Detsamma gäller övriga tjänstepersoner inom området som ansvarar för de frågor och ärenden som utskott och nämnd behandlar, där tid behöver avsättas för deltagande i såväl utskottets som nämndens beredningsforum och sammanträden.

## Politisk organisation för kollektivtrafikfrågor i övriga regioner

Nedan följer en kort sammanställning över hur övriga regioner valt att organisera kollektivtrafikfrågorna under innevarande mandatperiod (2019–2022).

### **Egen nämnd för kollektivtrafikfrågor: 9 regioner**

(Blekinge, Dalarna, Kalmar, Kronoberg, Skåne, Stockholm, Värmland, Västmanland, VGR)

Benämning/namn: Kollektivtrafiknämnd, Trafiknämnd

### **Nämnd där kollektivtrafikfrågor samsas med hela eller delar av det regionala utvecklingsansvaret: 9 regioner**

(Gävleborg, Jönköping, Norrbotten, Sörmland, Uppsala, Västerbotten, Västernorrland, Örebro, Östergötland)

Benämning/namn: Regional utvecklingsnämnd, Hållbarhetsnämnd/Nämnden för hållbar utveckling, Samhällsbyggnadsnämnd/Trafik- och samhällsplaneringsnämnd/Trafik och samhällsutvecklingsnämnd, Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Av ovanstående har två regioner inrättat utskott för kollektivtrafikfrågor (utskott för regional samhällsplanering i Sörmland, kollektivtrafikutskott i Västerbotten)

### **Andra lösningar:**

I Region Halland ligger ansvaret för kollektivtrafikfrågor på regionstyrelsen (regionstyrelsen har även ansvaret för de regionala utvecklingsfrågorna i regionen).

I Region Gotland ligger ansvaret för kollektivtrafikfrågor på tekniska nämnden.