

2017-11-20

RS/2517/2017

## Svar på Interpellation från Lennart Ledin (L), om sjukvårdsproduktionen vid sjukhuset

Lennart Ledin (L) har inkommit med en interpellation om sjukvårdsproduktionen vid sjukhuset. Interpellationen ska besvaras av regionrådet Ann-Marie Johansson (S). Johansson har överlåtit frågan att besvaras av regionrådet Christer Siwertsson (M).

Lennart Ledin frågar:

1. Finns uppföljning inom respektive specialitet på sjukhuset hur många öppenvårdsbesök på mottagning som respektive läkare producerar i genomsnitt per dag under måndag/kvartal/år etc? Om så är fallet, hur står sig antalet i förhållande till produktionen per läkare vid andra länssjukhus?

### Svar:

Nej, det finns ingen färdig statistik på hur många öppenvårdsbesök per mottagning respektive läkare producerar i genomsnitt per dag under måndag/kvartal/år etc. Det beror på flera saker. Läkarna på sjukhuset är i regel anställda på särskilda läkaravdelningar, men arbetar både på mottagningar och vårdavdelningar inom samma område och även ofta på akutmottagningen och centraloperation. De arbetade timmarna bokförs dock bara på läkaravdelningens kostnadsställe. Det går därför inte att se hur många läkartimmar som spenderats på mottagningsbesök på en viss mottagning. För att kunna göra meningsfulla jämförelser av genomsnittlig produktion på mottagningsnivå skulle man behöva ta fram utförd tid för varje läkare på individnivå, och sedan med hjälp av scheman få fram den tid som denne arbetat på en viss mottagning. Detta skulle kräva ett mycket omfattande manuellt arbete med uttag av uppgifter från personalsystemet och vårdsystemet, samt sammanställande och beräkningar i kalkylprogram.

En grov bild går att ta fram på områdesnivå. Genom att dividera antalet läkarbesök genom arbetade timmar för läkargruppen får man fram ett nyckeltal som visar antalet öppenvårdsbesök per arbetad timme. Nyckeltalet innehåller dock *all* arbetad tid som läkargruppen på ett område utfört. I denna tid ingår ronder på vårdavdelningar, operationer, arbetsplatsträffar, multidisciplinära konferenser, utbildning av studenter och handledning av läkare under utbildning mm. Nyckeltalet visar därmed inte hur många läkarbesök som hinns med på den tid som avsatts för mottagningsbesök. Det kan möjligen indikera ökning eller minskning över tid, men ger inte svar på varför nyckeltalet har förändrats. Begreppet öppenvårdsbesök i sig är komplext eftersom det kan utgöras av både enskilda mottagningsbesök, på alltifrån 10 till 60 minuter, intygsutfärdande, hembesök mm.

**Öppenvårdsbesök läkare per arbetad timme (inkl  
hyrläkare)**

Jan - sep	2016	2017
Akutvård	0,93	0,92
Barn- och ungdomsmedicin	0,23	0,22
Barn och unga vuxna	0,28	0,28
HNR och HIM	0,36	0,37
Kirurgi	0,27	0,29
Kvinna	0,52	0,50
Ortopedi	0,22	0,23
Psykiatri	0,35	0,33
Ögon och öron	0,72	0,73
<b>Totalt sjukhuset</b>	<b>0,359</b>	<b>0,359</b>

Förutom tidsåtgången påverkas kostnaderna för vården av *vad* som utförs och av vilken *personalkategori*. Om syftet är att jämföra sig med andra sjukhus är därför KPP-måttet lämpligare att använda. KPP (kostnad per patient) är ett sätt att försöka mäta hur kostnadseffektivt vården bedrivs, där tidsåtgången för en viss värdeperiod endast är en av de komponenter som ger upphov till den totala produktionskostnaden för en viss behandling. När det gäller KPP har beräkningar gjorts för somatisk slut- och öppenvård på Östersunds sjukhus och jämförelser med andra landsting pågår. Framöver planeras en fördjupning av analysen för vissa DRG och/eller diagnosgrupper tillsammans med annat landsting. **I förlängningen av den analysen kan det bli aktuellt med diskussion angående produktionsplanering på enskild medarbetarnivå. I så fall behövs det ett passande system för att det ska vara möjligt.**

2. Finns uppföljning inom respektive opererande specialitet/klinik på sjukhuset hur många operationer som respektive läkare producerar i genomsnitt per vecka/månad/kvartal/år etc? Om så är fallet, hur står sig antalet i förhållande till produktionen per läkare vid andra länssjukhus inom regionsjukvården respektive privata sjukhus?

**Svar:**

Samma svar som under fråga 1 är tillämpligt, **där KPP-jämförelser även här är det bästa sättet att jämföra sig med andra sjukhus/län. Det kan också bli aktuellt med produktionsplanering på individnivå för operationsverksamhet.**

Christer Siwertsson

Regionråd och vice styrelseordförande Region Jämtland Härjedalen

2017-11-20

RS/2542/2017

## Svar på Interpellation från Jörgen Larsson (C), om regionalt godstransportsystem

Jörgen Larsson (C) har inkommit med en interpellation om regionalt godstransportsystem. Interpellationen ska besvaras av regionrådet Robert Uitto (S).

Jörgen Larsson frågar:

1. Vilket ansvar för ett fungerande regionalt godstransportsystem som når alla delar av vårt län tycker majoriteten att Region Jämtland Härjedalen genom Regionala utvecklingsnämnden har eller ska ta?
2. Kommer det i kommande upphandling upphandlas bussar med godskapacitet, eller kommer all godskapacitet på Länstrafikens bussar nu att helt avvecklas?
3. Finns det några nyproducerade ekonomiska analyser/underlag som visar på storlek och när i tid (tidsaxel) majoritetens uppskattade besparingar kommer att infinna sig?
4. Vilka lösningar har majoriteten för de företag och människor i Region Jämtland Härjedalen som nu kommer att drabbas negativt av beslutet att lägga ner bussgods?

### Svar på fråga 1:

Det finns inget lagkrav på Region Jämtland Härjedalen att upprätta ett regionalt godstransportsystem. Majoriteten anser att regionen ska ta det ansvaret under förutsättningarna att det är kostnadsneutralt mot övriga godsentreprenörer och inte subventioneras med skattepengar. De förutsättningarna förelåg inte när fullmäktiges beslutade den 7/11 att Länstrafiken i Jämtlands län AB fick i uppdrag att avveckla avdelningen bussgods inom bolaget.

### Svar på fråga 2:

Fullmäktiges beslut att avveckla Bussgods innebär att inga fordon med godskapacitet kommer att handlas upp framöver. I avtalet Buss 2018, som omfattar landsbygdstrafik i hela länet utom Åre och Ragunda kommuner ersätts bussgodsfordon med andra fordon som har erforderlig passagerarkapacitet. Fordon i andra avtal som har godskapacitet kommer att avvecklas antingen under pågående avtalstid eller senast vid kommande upphandling.

I dagsläget kan vi inte säga mycket mer då inget är klart men från alla inblandade är vi överens om att det inte skall blir något glapp mellan att vi lägger av och någon ny tar över.

Vidare så finns ju Bussgodsutrymmena kvar så länge befintliga avtal löper och där skall vi hitta en lösning så dessa kan utnyttjas av ny operatör.

Vad gäller framtiden så är vår inställning att vi inte kommer att förbjuda nya bussoperatörer att köra gods i sina underrum på bussarna, enda förbehållet är att det inte får inverka negativt på tidtabeller och kundupplevelse.

Detta möjliggör att man kan ta "bussanpassat gods" som ex kvällstidningar med sig men detta blir i så fall en uppgörelse mellan ny operatör och Bussgods Sverigefrakt och deras ombud

**Svar på fråga 3:**

Under 2018 kommer Bussgods att avvecklas. Det pågår förhandlingar med Bussgods Sverigefrakt, i dagsläget är inte förhandlingarna avslutade. Några kostnader för avveckling av Bussgods eller inbesparingar kan därför inte redovisas i nuläget.

I december 2018 börjar trafikering utifrån avtalet Buss 2018, där de dyrare, godsbärande fordonen exkluderas. Då upphandlingen pågår hänvisar Länstrafiken i Jämtlands län AB till de uppgifter som redovisades vid extra Regionfullmäktige 7 november 2017. Ur svar på återremiss "I det fall Bussgods avvecklas under 2018 så kan omlopp och effektivisering göras i trafiken i det kommande avtalet Buss 2018, som ger ytterligare kostnadsreduceringar. Trafikstart är december 2018. Länstrafiken bedömning är att avtalet Buss 2018 borde bli 5-10 miljoner billigare per år om bussgods exkluderas."

**Svar på fråga 4:**

Om några av Bussgods kunder inte kommer att få sina transportbehov lösta kommer regionen tillsammans med berörd kommun att arbeta för att lösa dem.

Robert Uitto

Regionråd och ordförande utvecklingsnämndens Region Jämtland Härjedalen

2017-11-20

RS/2543/2017

## Svar på Interpellation från Jörgen Larsson (C), om svaret på Trafikverkets förslag till "Nationell plan för transportsystemet 2018- 2029"

Jörgen Larsson (C) har lämnat in en interpellation om svaret på Trafikverkets förslag till "Nationell plan för transportsystemet 2018-2029". Interpellationen ska besvaras av regionrådet Robert Uitto (S).

### Jörgen Larsson frågar:

1. Tycker majoriteten att Region Jämtland Härjedalen får tillräckliga anslag för underhåll och utveckling av regionens vägar?
2. Varför vill majoriteten inte påtala Norra stambanans betydelse för Region Jämtland Härjedalen i svaret gällande "Nationell plan för transportsystemet 2018-2029"?

### **Svar på fråga 1:**

Vi anser inte att tillräckliga anslag tilldelas för vare sig underhåll eller utveckling av det statliga vägnätet i Jämtlands län.

Vi vill i detta sammanhang klargöra spelreglerna när det gäller dessa frågor. Vi vill också beskriva vad som hittills har gjorts för att tillräckliga medel ska avsättas till vägarna i vårt län.

Regionen får inga anslag alls för "underhåll och utveckling av regionens vägar".

Det är Trafikverket som ansvarar för underhåll av hela det statliga vägnätet i Jämtlands län. Dessa underhållsmedel ingår den Nationella planen för transportsystemet. Region Jämtland Härjedalen har i olika sammanhang, senast i yttrandet över förslaget till Nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029, framfört vikten av att Trafikverket anvisas tillräckliga medel för underhåll av hela det statliga vägnätet.

När det gäller "utveckling" av vägnätet, det vill säga investeringar i vägnätet, så har Region Jämtland Härjedalen i uppdrag av regeringen att, inom ramen för av regeringen anvisade medel i en regional transportplan, den så kallade "Länstransportplanen", prioritera investeringar i det

statliga vägnätet i länet förutom vägarna E 14 och E 45 vilka prioriteras inom ramen för den nationella planen.

Region Jämtland Härjedalen har i många olika sammanhang framfört att modellen för fördelning av medel till Länstransportplanerna inte avspeglar behoven på ett tillfredsställande sätt. Bland annat tas inte tillräcklig hänsyn till antal km statlig väg eller trafikarbetet på detta vägnät. Istället väger folkbokförd befolkning alldeles för tungt i den modell för fördelning av de länsvisa ramarna som Näringsdepartementet använder sig av. Region Jämtland Härjedalen menar att den av Näringsdepartementet använda modellen för fördelning av medel medför att Regionen inte tilldelas tillräckliga medel för utveckling av det statliga vägnätet.

Dessa synpunkter har under de senaste åren framförts i många olika sammanhang, bland annat i ett brev till Trafikverket 2015-09-17, i ett yttrande till Näringsdepartementet 2016-03-01, vid en hearing med Näringsdepartementet 2016-03-30, vid ett remissmöte med Näringsdepartementet 2016-09-05 och i ett brev till Näringsdepartementet 2016-11-14.

Motsvarande synpunkter har framförts också tidigare av Regionförbundet Jämtlands län och dessförinnan av Länsstyrelsen Jämtlands län som tidigare var ansvariga för att ta fram den så kallade länstransportplanen.

### **Svar på fråga 2:**

Norra Stambanan är, som Jörgen Larsson skriver, snabbtågsanpassad och dessutom den kortaste järnvägsförbindelsen mellan Jämtland och Stockholm. Ytterligare partier av dubbelspår eller mötesspår efter banan skulle möjliggöra ännu kortare restider.

I förslaget till Nationell plan finns medel anvisade för dubbelspår på Norra Stambanan mellan Kilafors och Holmsveden. Denna investering är redan påbörjad och föreslagna medel avser fullföljande av denna investering.

I förslaget till Nationell plan finns också medel anvisade till åtgärder på Mittbanan mellan Ånge och Sundsvall. Dessutom finns behoven av medel till ytterligare åtgärder på Mittbanan mellan Ånge och Östersund och mellan Östersund och Storlien tydligt angivna och prioriterade om investeringsramen skulle utökas med 10 procent. Regionen har i samverkan med både Norrtåg och SJ arbetat aktivt för att de ovan nämnda åtgärderna skulle komma med i Trafikverkets förslag till ny nationell plan. Regionala utvecklingsnämnden har bedömt det som viktigt att i sitt yttrande understryka dessa behov för att åtgärderna också ska finnas med i den slutliga versionen av Nationell Plan som regeringen förväntas besluta om under våren 2018.

Hur många behov och synpunkter som ska lyftas i samband med yttrandet över förslaget till Nationell plan kan alltid diskuteras. Självfallet finns en lång rad angelägna behov som inte finns med i förslaget till ny nationell plan, bland andra de som Jörgen Larsson beskriver. Ibland kan det vara mer framgångsrikt att prioritera vad som är allra mest angeläget än att lyfta alla behov för att nå framgång. Ibland kan det vara klokt att lyfta flera behov. Det yttrande som nu lämnats är resultatet av en sammanvägning av dessa synsätt. Om denna

Sammanvägning kan man naturligtvis ha olika åsikter. Vi kommer dessvärre aldrig att få ett facit på vilken sammanvägning som hade varit bäst att göra.

**Robert Uitto**

Regionråd och ordförande utvecklingsnämnden Region Jämtland Härjedalen

2017-11-07

RS/2407/2017

## Svar på Fullmäktige fråga från Elin Hoffner (V). Hur arbetar regionen med att säkerställa täckning för det mobila telefonnätet i länet?

Elin Hoffner (V) har ställt en fullmäktige fråga om hur regionen arbetar med att säkerställa täckning för det mobila telefonnätet i länet, till regionrådet Robert Uitto (S).

Elin Hoffner frågar:

Telias arbete med att släcka ner kopparnätet i länet pågår för fullt. Samtidigt kan vi konstatera att det fortfarande finns stora områden där det inte finns full täckning på det mobila nätet. Detta innebär stora problem och ibland också stora säkerhetsrisker för våra medborgare. Hur arbetar regionen med att säkerställa täckning för det mobila telefonnätet i länet?

### **Svar på frågan:**

Delar av det gamla kopparnätet lever inte längre upp till dagens behov av driftsäkerhet och kapacitet för moderna tjänster. Av den anledningen är det ingen mening eller kostnadsmässigt försvarbart att drifva och underhålla dessa kopparledningarna. Dessutom har många redan idag sagt upp sina fasta telefonabonnemang så kundunderlaget i vissa byar och samhällen kan vara lågt. Telia går därför igenom kommunvis vilka geografiska områden där kopparledningarna inte bedöms kunna drifvas och underhållas till acceptabla kostnader. Man tittar också samtidigt på hur mobiltäckningen ser ut i området samt om de redan har fiber i området. Här i Jämtland har dock inte Telia (Skanova) så mycket fiber till hushållen utan fibern ägs fortfarande av andra marknadsaktörer. Generellt sett har vi dessutom bra mobiltäckning i länet. Dock finns det naturligtvis undantag. Mer om detta nedan.

Den regionala bredbandskoordinatören som är anställd av Region Jämtland Härjedalen, kommunerna samt de som levererar tjänster i Telias kopparnät får reda på i vilka områden Telia avser stänga ner koppartjänsterna ca ett och ett halvt år innan de stänger ner. Kunderna får reda på det via sina tjänsteleverantörer senast 3 månader innan nedstängning.

När vi får dessa listor med geografiska områden som ska stängas ner tittar både den regionala bredbandskoordinatören och kommunernas bredbandssamordnare på hur det ser ut på dessa platser idag; finns fiber, finns bra mobiltäckning etc. I de flesta fall finns det redan fiber i området och de flesta hushåll har inte ens längre tjänster via kopparnätet. I de allra flesta fall är dessutom mobiltäckningen bra i området. Sen ska man komma ihåg att alla mobilleverantörer inte finns överallt men de två största leverantörerna av mobiltjänster finns i stora delar av länet. Om det inte finns fiber och Telias mobiltäckning är dålig brukar Telia i dessa fall erbjuda att de sätter upp en liten extern utomhusantenn på huset som förstärker mottagningsmöjligheten jämfört med att bara ha ett vanligt modem för mobilt bredband i huset. Detta bygger naturligtvis på att man är Telia-kund.



I de fall det inte finns fiber i aktuellt område försöker den regionala bredbandskoordinatören och kommunerna att få de aktörer som bygger fibernät att prioritera utbyggnaden till dessa områden så att fiberalternativ ska finnas på plats när kopparnätet stängs ner. Vi har flera sådana fall i länet. Vi har även styrt stödpengar (ERUF) för ortsammanbindande fiber till sådana områden.

Om det sedan visar sig att varken fiber eller mobila lösningar finns och fungerar tillfredsställande då kopparnäten kommer att stängas ner kan vi titta på alternativa lösningar, t ex bredband via satellit eller via radiolänk. Det är två tekniker som blivit väldigt intressanta lösningar de senaste åren/åren.

Egentligen har vi två kommuner där det kan bli problem i samband med Telias "framtidens nät" och det är Strömsund och Härjedalen. Här har man stora avstånd mellan hushållen/företagen och stadsnät (fibernätsägare) som av olika anledningar inte bygger fibernät i den takt man kan önska. Detta trots att kommunerna är delägare i dessa företag.

Tyvärr har Region Jämtland Härjedalen ingen möjlighet att ekonomiskt stödja utbyggnaden av snabbt bredband men vi arbetar med marknaden och andra aktörer för att få till en så bra och snabb utbyggnad som möjligt för att nå våra bredbandsmål.

Man kan naturligtvis önska att Region Jämtland Härjedalen hade möjlighet att avsätta en summa pengar för riktade insatser som kan behövas för att förbättra bredbandstäckningen. Framför allt i så fall för fiberutbyggnad men också kanske för att kunna finansiera sk samhällsmaster för mobiltelefoni i områden där ingen kommersiella mobilaktörer kommer att bygga en mobilmast.

Ett annat problem vi har i länet och även på många håll i övriga landet är egentligen kanske ett större problem långsiktigt sett. Det är att hushåll väljer att inte ansluta till fiber när möjlighet ges. Det kan finnas olika anledningar till det men det allvarliga är att man inte förstår att snabbt bredband är viktigt för framtiden och den digitalisering (futuresisering) som börjar ske nu. Och optisk fiber är det bästa alternativet och i längden också det billigaste. Tänk bara på framtidens vård i hemmet, tänk på alla saker som kommer att vara uppkopplade ganska snart (sakernas Internet, IoT på eng), tänk på hur mängden tjänster vi utför med våra mobiler och datorer snabbt ökar, tänk på den offentliga sektorns framtida behov, tänk på vara företags behov, tänk på utbildningssektorn osv.

Den regionala bredbandskoordinatören träffar dig/er gärna för att prata bredband om du/ni önskar. Han kan då mer utförligt beskriva läget i länet, vad som är på gång och alternativa tekniker t ex.

Snabbt bredband är samhällsviktig infrastruktur!

Robert Uitto  
Regionråd och ordförande utvecklingsnämnden Region Jämtland Härjedalen

2017-11-20

RS/2516/2017

## Svar på Fullmäktige fråga från Lennart Ledin (L), om transport av cykel på länstrafikens bussar

Lennart Ledin (L) har inkommit med en fullmäktige fråga om transport av cykel på länstrafikens bussar. Frågan ska besvaras av regionrådet Robert Uitto (S).

Lennart Ledin frågar:

1. I den upphandling som nu genomförs av Länstrafiken i Jämtland AB och som syftar till nytt trafikförsörjningsavtal 2018, finns det uttryckligt krav i upphandlingen ingående förfrågningsunderlag att resenärer på länstrafikens busslinjer skall kunna ta med cykel på sin resa?
2. Har regionen som trafik huvudman och som ägare till länstrafiken beslutat om direktiv att vid upphandling av persontransporter på buss och tåg, ska generellt krav ställas på att resenärer ska kunna ta med cykel på sin resa? Om inte, vad är anledningen till att sådant krav inte ställts?

### Svar på fråga 1:

Länstrafiken i Jämtlands län AB uppger att då upphandlingen är inte avslutad kan de med hänvisning till sekretessen inte redogöra för det exakta kravet. Men möjlighet att ta med cykel har tagits med i planeringen av upphandlingen.

### Svar på fråga 2:

I regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020 sägs inget om cykel på buss. Norrtåg AB tillåter cykel på tåg, på delen Sundsvall – Storlien, cykelställ/skidställ finns. Möjlighet att ta cyklar finns för närvarande på lokala turer i Åre kommun. Trafikstart för nuvarande avtal var december 2014.

I nuvarande och kommande Länstransportplan för länets väginfrastruktur prioriteras utbyggnad av gång- och cykelleder för att kunna möjliggöra överföring av resor från bil till cykel, trygga och säkra skolvägar och där cykel kan användas för rekreation och lokal turism.

Robert Uitto

Regionråd och ordförande i utvecklingsnämnden Region Jämtland Härjedalen

2017-11-23

RS/2572/2017

## Svar på fullmäktige fråga från Lennart Ledin (L) om uppdragsinstruktion för regiondirektör

Lennart Ledin (L) har inför regionfullmäktige den 28 november 2017 ställt två frågor till Ann-Marie Johansson (S) utifrån den nya kommunlagen:

1. Pågår arbetet med att färdigställa en instruktion för regiondirektören och kommer den att vara klar för att fastställas på regionstyrelsens sammanträde den 12 december?
2. Vilken bild finns redan nu om vilken omfattning och konkret innehåll mer i detalj som instruktionen kommer att ha?

### Svar:

Den 1 januari 2018 träder en ny kommunallag (2017:725) i kraft. Genom lagen upphävs kommunallagen (1991:900) och lagen (1970:462) om vissa anslag på kommunens anslagstavla. Förarbetena till den nya lagen återfinns i *En kommunallag för framtiden* (SOU 2015:24) och *En ny kommunallag* (Prop. 2016/17:171).

Den nya lagen innehåller bland annat nya regler om kommun- och landstingsdirektörer. I 7 kap 2 § anges att ”styrelsen ska i en instruktion fastställa hur direktören ska leda förvaltningen under styrelsen. Instruktionen ska också fastställa direktörens övriga uppgifter.”

Ett arbete med att ta fram en instruktion för regiondirektören i Region Jämtland Härjedalen har påbörjats och kommer att färdigställas under våren 2018. Det är viktigt att det finns en tydlig gränsdragning mellan instruktionen för regiondirektör och regionstyrelsens delegationsbestämmelser. Nuvarande delegationsbestämmelser håller just nu på att revideras. Bland annat i syfte att tydliggöra vilka beslut som vidaredelegeras samt att rensa bestämmelserna från det som kan betraktas som verkställighet. Det är också viktigt att instruktionen för direktören överensstämmer med andra relevanta styrdokument och rutiner i organisationen, till exempel rutiner om arbetsmiljöfrågor. Vidare måste arbetet med instruktionen beakta regionfullmäktiges beslut i februari 2018 om en ny politisk organisation från och med 2019 eftersom det beslutet kan påverka tjänstemannaorganisationens struktur.

Instruktionen kommer att vara ett föränderligt dokument som anpassas efter rådande förutsättningar. Än så länge finns ingen exakt bild om innehållet men den bör exempelvis innehålla en beskrivning av regiondirektörens övergripande ansvar för verksamheten och ansvaret för att verkställa politiska beslut. Några områden som kan vara aktuella att beskriva mer specifikt är arbetsgivaransvar, arbetsmiljöansvar, ekonomiansvar och direktörens ansvar kopplat till den politiska organisationen och ärendehanteringsprocessen.

Som förlaga till den nya instruktionen finns den uppdragsbeskrivning för landstingsdirektör som beslutades av landstingsstyrelsen den 3 november 2005.

Ann-Marie Johansson  
Regionråd och styrelseordförande Region Jämtland Härjedalen

2017-11-23

RS/2581/2017

## Svar på Fullmäktige fråga från David Bell (MP), om förhandlingar i samband med Bussgods nedläggning

David Bell (MP) har ställt en fullmäktige fråga om förhandlingar i samband med Bussgods nedläggning. Frågan ska besvaras av regionrådet Robert Uitto (S). Uitto överläter frågan att besvaras av regionrådet Susanné Wallner (M).

David Bell frågar:

Vilka kontakter har Region Jämtland Härjedalen haft med Bussgods Sverigefrakt AB innan beslut fattades, och varför har inte de kontakterna varit öppna för fullmäktige?

### **Svar:**

Bussgods Sverigefrakt AB ägs av Bussgods Ekonomisk förening varv en av delägarna är Länstrafiken i Jämtlands Län. Bland delägarna finns även övriga norrlandslän så i och med det har den då pågående processen i Region Jämtland Härjedalen varit väl känd för Bussgods Sverigefrakt AB.

I en sådan här process är det viktigt att trots pågående politiska diskussioner agera affärsmässigt tills ett eventuellt beslut är fattat. De kontakter som varit har skett via Länstrafiken i Jämtlands län som en av delägarna i Bussgods Ekonomisk förening.

När Region Jämtland Härjedalen fattat beslut om avveckling av Bussgods agerade Bussgods Sverigefrakt AB omgående för att i likhet med exempelvis nedläggningen av Bussgods i Dalarna hitta en lösning för sin verksamhet.

Susanné Wallner

Regionråd och vice ordförande utvecklingsnämnden Region Jämtland Härjedalen

2017-11-23

RS/2580/2017

## Svar på Fullmäktige fråga från David Bell (MP), om förhandlingar i samband med Bussgods nedläggning (fråga till Elisabeth Sjöström)

David Bell (MP) har ställt en fullmäktige fråga om förhandlingar i samband med Bussgods nedläggning. Frågan ska besvaras av Länstrafiken i Jämtland AB:s ordförande Elisabeth Sjöström (M).

David Bell frågar:

Vilka kontakter har Länstrafiken i Jämtland AB haft med Bussgods Sverigefrakt AB innan beslutet fattats, och varför har inte de kontakterna varit öppna för fullmäktige, t.ex. som del av underlag för beslut?

Svar på frågan:

Länstrafiken i Jämtlands län AB är delägare i samarbete med Bussgods Ekonomiska förening som äger bolaget Bussgods Sverigefrakt AB. Det har därför varit känt för Bussgods Sverigefrakt AB att Region Jämtland Härjedalen under hösten haft en politisk process om godshanteringen. Ledningen för Länstrafiken i Jämtlands län AB har inte haft kontakter eller fört förhandlingar med Bussgods Sverigefrakt AB innan regionfullmäktige fattade beslut att ge uppdrag till Länstrafiken att avveckla avdelningen bussgods inom bolaget.

Efter beslutet i Regionfullmäktige 7 november, agerade Bussgods Sverigefrakt AB och visade intresse att finna en lösning för sin transportverksamhet. Jag, Styrelseordförande i Länstrafiken i Jämtlands län AB, kontaktade styrelseordföranden i Bussgods Sverigefrakt AB och inledande förhandlingar om frakter har påbörjats.

Elisabet Sjöström  
Styrelseordförande Länstrafiken i Jämtlands län AB