

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

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

BUSSGODS I JÄMTLAND HÄRJEDALEN, ÅTERREMISS

Inledning

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

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

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

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

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

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

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

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

2018: 2 156 TKR

2019: 2 545 TKR

2020: 2 652 TKR

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

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

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

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

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

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

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

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

Se bilaga

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2017-10-30

RUN/451/2017

BILAGA

Analys av underlaget kring Bussgods konsekvensbeskrivning

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

Sammanfattande analys

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

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

² Regionalt Serviceprogram Jämtlands län 2014-2020 -

<http://www.regionjh.se/regionalutveckling/naringslivochforetagande/foretagsstod/kommersiellservice/regionalaserviceprogrammet20142018.4.919b46115a5d814ab8ee6.html>

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

Nedan beskrivs 2 scenarion/utfall:

Scenario 1 – Alternativ aktör kliver in och tar över

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

Scenario 2 – Alternativ aktör saknas

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

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

⁴ Stora Tillväxtdagen i Umeå den 26 oktober 2017

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