REGION
VÄSTERBOTTEN

MISSIV

Datum
2017-03-03
Ert datum

Dnr
16RKTM0093
Er beteckning

VÄSTERBOTTENS LÄNS LANDSTING
Inkom 2017 -03- 03
Dnr:

Västerbottens läns landsting samt
kommuner i Västerbottens län

Remiss En gemensam bussgodsorganisation i Norrland

Medlemmarna i Regionförbundet Västerbottens län ombeds godkänna köp av Bussgods i Norrbotten AB samt Bussgods i Västernorrland AB till Bussgods i Norr AB i enlighet med tidigare inriktningsbeslut, i syfte att bilda en gemensam bussgodsorganisation i Norrland.

Bakgrund

Presidierna i respektive läns kollektivtrafikmyndighet och länstrafikbolag, lämnade i februari 2016 ett uppdrag att ta fram ett förslag på en framtida gemensam bussgodsorganisation för de fyra nordligaste länen.

Uppdraget bestod i att lämna förslag på framtida gemensam bussgodsorganisation i Norrland, samt:
- presentera möjligheter till kostnadsbesparingar,
- presentera förutsättningar för ökade intäkter,
- presentera en ekonomisk fördelningsmodell som reglerar ansvar och krav i den framtida regionen i förhållande till den part som svarar för kollektivtrafikens utförande.

Två arbetsgrupper bildades för att arbeta med detta, och under hösten 2016 kunde utredningens resultat redovisas. Utredningen handlades politiskt av Förbundsfullmäktige den 1 december 2016 (se bilaga, Utredning gemensam bussgodsorganisation i Norrland 2016-09-28 samt Förbundsfullmäktige 2016-12-01 § 44).

Utredningen lyfter fram bussgods regionalpolitiska betydelse, och den samhälleliga roll som bussgodsverksamheten fyller genom att erbjuda godstransporter där alternativa transporter saknas, bland annat. Bussgodsverksamheten bedrivs på affärsmässiga grunder, vilket innebär att verksamheten minst ska bära sina kostnader, och även generera det överskott som ägaren kräver. Utredningen redovisar även ett förslag på hur en gemensam bussgodsverksamhet för de fyra nordliga länen skulle kunna vara utformad i framtiden.

En ny organisation

Förslag på den nya organisationen utgår från dagens Bussgods i Västerbotten AB. Det innebär att aktierna i bolaget Bussgods Västerbotten AB är tänkt att avyttras till 75 % (varav 25 % av aktierna säljs till Länstrafiken i Norrbotten AB, 25 % till Länstrafiken i Jämtland, och slutligen 25 % till kollektivtrafikmyndigheten i

Region Västerbotten
Box 443, V.Norrlandsgatan 13, 901 09 Umeå
Organisationsnummer: 222000-2436

Tel: 090-16 57 00, fax 090-77 05 91
E-post: regionforbundet@regionvasterbotten.se
Webbplats: www.regionvasterbotten.se

Västernorrland).

I ett nästa steg förvärvar det gemensamma bussgodsbolaget aktierna i Bussgods Norrbotten AB och Bussgods i Västernorrland AB. Under hösten 2017 genomförs en fusion, och de köpta bolagens verksamhet går in i det gemensamma bolaget. Verksamheten i Jämtland förs också in i det nya bolaget. Målsättningen är att den 1 januari 2018 ska processen vara genomförd.

Den översiktliga tidplanen
BEHANDLAT:
Hösten 2016
- Inriktningsbeslut om att stödja förslagen i utredningen fattas i respektive län
- Externa ägare i Norrbotten och Västernorrland hanteras inom respektive län

PÅ GÅNG:
Våren 2017
- Försäljning och köp av aktier hanteras - gemensam koncern bildas med fyra ägare. Ny styrelse formas och VD tillsätts.

Hösten 2017
- Fusion genomförs och ett gemensamt bolag bildas

Januari 2018
Processen är genomförd och ett gemensamt bolag bedriver verksamheten

Ställningstaganden förknippade med processen
Processen med att bilda ett gemensamt bussgodsbolag för de fyra nordligaste länen, rymmer ett antal delmoment och ställningstaganden. Så var befinner man sig då i processen? Som tidigare nämnts, behandlade Förbundsfullmäktige i Regionförbundet Västerbottens län utredning om Bussgods vid sammanträdet den 1 december 2016.
Förbundsfullmäktige, bestående av ledamöter/ersättare som representerar länets samtliga femton kommuner samt Västerbottens läns landsting, beslutade i enlighet med de förslag som lämnades i utredningen. Motsvarande ställningstaganden har även gjorts i Norrbotten, Västernorrland samt Region Jämtland Härjedalen.

Nuläge
Förbundsstyrelsen har vid sammanträdet den 2 mars 2017 behandlat ärendet om en gemensam bussgodsorganisation i Norrland, inför Förbundsfullmäktiges ställningstagande den 30 mars 2017.

Förbundsfullmäktige föreslås besluta medge Länstrafiken i Västerbotten AB avyttra 75 % av aktierna i Bussgods Västerbotten AB, samt
- genomföra namnändring från dagens Bussgods i Västerbotten AB till Bussgods i Norr AB,

- medge köp av Bussgods i Norrbotten AB samt Bussgods i Västernorrland AB till Bussgods i Norr AB i enlighet med tidigare inriktningsbeslut, samt ge Länstrafiken i Västerbotten ABs styrelse i uppdrag att verkställa beslutet.

Beslutet fattas under förutsättning att Regionförbundet Västerbottens läns medlemmar godkänner förvärv av aktier enligt förslag, i syfte att bilda en gemensam bussgodsorganisation i Norrland.

I enlighet med förbundsordningen för Regionförbundet Västerbottens län, skickas nu därför frågan till förbundets medlemmar om formellt godkännande köp av Bussgods i Norrbotten AB samt Bussgods i Västernorrland AB till Bussgods i Norr AB i enlighet med tidigare inriktningsbeslut, i syfte att bilda en gemensam bussgodsorganisation i Norrland.

Vad händer sedan?
Förutsatt medlemmarnas godkännande och Förbundsfullmäktiges beslut, så blir då nästa steg att gå vidare med bildande av gemensam koncern. Efter fusion av de ingående bolagen, så är avsikten att slutligen landa i ett gemensamt bolag för bussgodsverksamheten i Norrland från och med den 1 januari 2018. Detta innebär även att styrande dokument som exempelvis bolagsordning, aktieägaravtal och ägardirektiv kommer att utarbetas för det nya bolaget.

Förslag till formulering av medlems godkännande
(Medlemmens namn) godkänner köp av Bussgods i Norrbotten AB samt Bussgods i Västernorrland AB till Bussgods i Norr AB i enlighet med tidigare inriktningsbeslut, i syfte att bilda en gemensam bussgodsorganisation i Norrland.

Beslut rapporteras in till kollektivtrafikmyndigheten@regionvasterbotten.se, senast 2017-05-15.

Bilagor
- Förbundsstyrelsen 2017-03-02, § 24 Gemensam bussgodsorganisation i Norrland
- Kollektivtrafikutskottet 2017-02-15 § 4 Gemensam bussgodsorganisation i Norrland
- Förbundsfullmäktige 2016-12-01 § 44 Utredning om Bussgods
- Utredning gemensam bussgodsorganisation i Norrland 2016-09-28

§ 24
Gemensam bussgodsorganisation i Norrland
Dnr:16RKTM0063

Förbundsstyrelsens förslag till beslut
Förbundsstyrelsen föreslår förbundsfullmäktige besluta medge Länstrafiken i Västerbotten AB avyttra 75 % av aktierna i Bussgods Västerbotten AB samt
- genomföra namnändring från dagen Bussgods i Västerbotten AB till Bussgods i Norr AB,
- medge köp av Bussgods i Norrbotten AB samt Bussgods i Västernorrland AB till bolaget Bussgods i Norr AB i enlighet med tidigare inriktningsbeslut, samt
- ge Länstrafiken i Västerbotten AB:s styrelse i uppdrag att verkställa beslutet.

Beslut fattas under förutsättning att Regionförbundet Västerbottens läns medlemmar godkänner förvärv av aktier enligt förslag, i syfte att bilda en gemensam bussgodsorganisation i Norrland.

Ärendebeskrivning
Förbundsfullmäktige i Västerbotten har 2016-12-01 genom ett inriktningsbeslut beslutat ställa sig bakom utredningen om Gemensam bussgodsorganisation i Norrland. I utredningen beskrivs hur den nya organisationen ska skapas och grunden är att utgå från dagens Bussgods i Västerbotten AB. Det innebär att aktierna i Bussgods Västerbotten AB ska avyttras till 75 %, där 25 % av aktierna säljs till Länstrafiken i Norrbotten AB, 25 % till Länstrafiken i Jämtland och 25 % till kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland. 25 % av aktierna kommer fortsätta ägas av Länstrafiken i Västerbotten AB. På så sätt uppnås en gemensam organisation där de fyra länen i Norrland äger lika delar.

En värdering av bolaget har genomförts och substansvärdet i bolaget beräknas per 2016-12-31 uppgå till 409 000 kr.

Steg 2 i processen är att det gemensamma bussgodsbolaget förvärvar aktierna i Bussgods i Norrbotten AB och Bussgods i Västernorrland AB. Detta kommer att genomföras per 2016-04-30 och under hösten 2017 genomförs en fusion och de köpta bolagens verksamhet går in i det gemensamma bolaget.

Verksamheten i Jämtland, som idag är en avdelning inom Länstrafiken, förs också in i det nya bolaget. 1 januari 2018 ska processen vara genomförd.

Bakgrund
I februari 2016 träffades presidierna i kollektivtrafikmyndigheterna och Länstrafikbolagen i de fyra nordligaste länen i Luleå. I samband med detta gavs ett uppdrag till vd/myndighetschefer – att utreda möjligheterna att sammanföra bussgodsverksamheterna i de fyra olika länen till en gemensam organisation. Motivet bakom uppdraget var att man såg samordningsmöjligheter som kan innebära kostnadsbesparingar, men också att en gemensam organisation skulle innebära bättre möjligheter att möta marknadens behov och därigenom kunna öka försäljningen.

Målet är ett gemensamt ägt bussgodsbolag där varje län äger 25 % av aktierna. Bolaget ska verka på godsmarknaden och med sin verksamhet bidra till att öka den regionala tillväxtkraften genom att erbjuda näringsliv och privatpersoner miljövänliga godstransporter i det geografiska område som omfattar Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland/Härjedalen.

Utredningen presenterades under hösten 2016 och alla fyra län har i olika beslutsorgan ställt sig bakom utredningens förslag och fattat erforderliga beslut.

Förslag till beslut på sammanträdet
Peter Olofsson (S) yrkar att beslut fattas under förutsättning att Regionförbundet Västerbottens läns medlemmar godkänner förvärv av aktier enligt förslag, i syfte att bilda en gemensam bussgodsorganisation i Norrland.

Beslutsunderlag
Kollektivtrafikutskottets protokoll 2017-02-15, § 4
Förbundsfullmäktiges inriktningsbeslut 2016-12-01, § 44
Utredning gemensam bussgodsorganisation i Norrland
Värdering av Bussgods i Västerbotten AB

Beslutsexpediering
Regionförbundet Västerbottens läns medlemmar
Kollektivtrafikmyndigheterna i Norrbottens, Jämtlands och Västernorrlands län
Länstrafiken i Västerbotten AB

Sammanträdesdatum	Torsdagen 2 mars
Sammanträdestid	kl. 10:00-11:30 Partigruppsmöten kl. 09:00-10:00
Sammanträdesplats	Loke & Galleriet, Umeå Folkets Hus Partigruppmöten S, V, MP – Loke & Galleriet Allianspartierna – Gere Listorna – Freke
Beslutande	Enligt närvarolista sid 2-3
Övriga närvarande	Enligt närvarolista sid 4
Ärenden	§§ 24, 26
Underskrifter	**Sekreterare**..... Mona-Lisa Fjellström
	Ordföranden..... Erik Bergkvist (S)
	Justerare..... Tomas Mörtsell (C)

BEVIS OM ANSLAG
Justering har tillkännagivits genom anslag på Region Västerbottens anslagstavla.

Myndighet	Förbundsstyrelsen	
Sammanträdesdatum	2017-03-02	
Anslaget	**har satts upp** 2016-03-02	**tas ner** 2016-03-22
Förvaringsplats för protokollet	Region Västerbottens kansli, Umeå	
Underskrift	..... Mona-Lisa Fjellström	

Närvarolista

Namn	Parti	Närvaro	Reservation §	Reservation §	Anteckningar/ Tjänstgörande ersättare
Ledamöter (25)					
Erik Bergkvist	S	1			Ordförande
Tomas Mörtsell	C	1			Vice ordförande
Lorents Burman	S	1			
Lilly Bäcklund	S	1			
Hans Lindberg	S	1			
Maria Marklund	S	1			
Peter Olofsson	S	1			
Karin Malmfjord	S	1			
Patrik Nilsson	S	1			
Janet Ågren	S	1			
Åke Nilsson	S	-			Peter Lindström
Janeth Lundberg	S	1			
Rikard Lädhekorpi	V	1			
Agneta Hansson	V	1			
Lennart Arvidsson	V	1			
Anders Hård	MP	1			
Ewa-May Karlsson	C	1			
Carina Sundbom	C	1			
Anders Ågren	M	1			
Nicklas Sandström	M	1			
Christer Rönnlund	M	1			
Nicke Grahn	L	1			
Carin Hasslow	L	-			Robert Boström
Hans-Inge Smetana	KD	1			
Mats Erik Westerlund	DKL	-			Förhinder. Vakant

Ersättare (25)					
Lennart Holmlund	S	-			
Harriet Hedlund	S	-			
Johan Söderling	S	-			
Marita Fransson	S	-			
Mikael Lindfors	S	-			
Karin Lundström	S	-			
Mikael Abrahamsson	S	-			
Caisa Abrahamsson	S	-			
Mathias Haglund	S	-			
Greger Lindqvist	S	-			
Peter Lindström	S	1			Tjänstgörande ersättare
Joakim Wallström	V	-			
Margaretha Löfgren	V	-			
Daniel Johansson	V	-			
Rune Wästerby	MP	-			
Maria Kristoffersson	C	-			
Mattias Larsson	C	-			
Robert Boström	C	1			Tjänstgörande ersättare
Ingemar Nyman	M	-			
Andreas Löwenhöök	M	-			
Veronica Håkansson	M	-			
Rickard Sundberg	L	-			
Peder Westerberg	L	-			
Charlotta Enqvist	KD	-			
Linnéa Lindberg	ÅP	-			
Adjungerad förbundsmedlem					
Peter Lindström (Åsele)	S	1			Tjänstgörande ersättare
Mikael Abrahamsson (Malå)	S	-			
Mathias Haglund (Vindeln)	S	-			
Mikael Lindfors (Norsjö)	S	-			
Ingemar Nyman (Bjurholm)	M	-			
Madelaine Jakobsson (Nordmaling)	C	-			
Parti med insynsplats					
Linnéa Lindberg	ÅP	-			

Övriga närvarande
Anna Pettersson, regiondirektör, §§ 1-29
Rachel Nygren, kanslichef, §§ 1-29
Mona-Lisa Fjellström, nämndsekreterare, §§ 1-29
Katrine Andersson, nämndsekreterare, §§ 1-29
Lena Nordling, ekonomiansvarig, §§ 1-29
Nina Björby (S), ordförande Kulturberedningen, § 3
Ingela Gotthardsson, länskulturchef, §§ 1-29
Peter Sedlacek (L), vice ordförande Utbildningsdelegationen, § 4
Tobias Thomson, utbildningsstrateg, § 4
Jonas Lundström, tf chef Näringsliv- och samhällsbyggnad, §§ 1-29
Niklas Gandal, utvecklingsplanerare, §§ 1-29
Mårten Edberg, infrastrukturstrateg, §§ 1-29
Tomas Hartman, kommunikationschef, §§ 26-29
Anna, Janet Ågrens (S) praktikant §§ 1-29

§ 4.
Gemensam bussgodsorganisation i Norrland
Dnr:16RKTM0063

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT
Kollektivtrafikutskottet beslutar föreslå förbundsstyrelsen föreslå förbundsfullmäktige besluta medge Länstrafiken i Västerbotten AB avyttra 75 % av aktierna i Bussgods Västerbotten AB samt

- genomföra namnändring från dagen Bussgods i Västerbotten AB till Bussgods i Norr AB,
- medge köp av Bussgods i Norrbotten AB samt Bussgods i Västernorrland AB till bolaget Bussgods i Norr AB i enlighet med tidigare inriktningsbeslut, samt
- ge Länstrafiken i Västerbotten AB:s styrelse i uppdrag att verkställa beslutet.

Ärendebeskrivning
Förbundsfullmäktige i Västerbotten har 2016-12-01 genom ett inriktningsbeslut beslutat ställa sig bakom utredningen om Gemensam bussgodsorganisation i Norrland. I utredningen beskrivs hur den nya organisationen ska skapas och grunden är att utgå från dagens Bussgods i Västerbotten AB. Det innebär att aktierna i Bussgods Västerbotten AB ska avyttras till 75 %, där 25 % av aktierna säljs till Länstrafiken i Norrbotten AB, 25 % till Länstrafiken i Jämtland och 25 % till kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland. 25 % av aktierna kommer fortsätta ägas av Länstrafiken i Västerbotten AB. På så sätt uppnås en gemensam organisation där de fyra länen i Norrland äger lika delar.
En värdering av bolaget har genomförts och substansvärdet i bolaget beräknas per 2016-12-31 uppgå till xxx kr.
Steg 2 i processen är att det gemensamma bussgodsbolaget förvärvar aktierna i Bussgods i Norrbotten AB och Bussgods i Västernorrland AB. Detta kommer att genomföras per 2016-04-30 och under hösten 2017 genomförs en fusion och de köpta bolagens verksamhet går in i det gemensamma bolaget.
Verksamheten i Jämtland, som idag är en avdelning inom Länstrafiken, förs också in i det nya bolaget. 1 januari 2018 ska processen vara genomförd.

Bakgrund
I februari 2016 träffades presidierna i kollektivtrafikmyndigheterna och Länstrafikbolagen i de fyra nordligaste länen i Luleå. I samband med detta gavs ett uppdrag till vd/myndighetschefer – att utreda möjligheterna att sammanföra bussgodsverksamheterna i de fyra olika länen till en gemensam organisation. Motivet bakom uppdraget var att man såg samordningsmöjligheter som kan innebära kostnadsbesparingar, men också att en gemensam organisation skulle innebära bättre möjligheter att möta marknadens behov och därigenom kunna öka försäljningen.
Målet är ett gemensamt ägt bussgodsbolag där varje län äger 25 % av aktierna. Bolaget ska verka på godsmarknaden och med sin verksamhet bidra till att öka den regionala tillväxtkraften genom att erbjuda näringsliv och privatpersoner miljövänliga godstransporter

i det geografiska område som omfattar Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland/Härjedalen.
Utredningen presenterades under hösten 2016 och alla fyra län har i olika beslutsorgan ställt sig bakom utredningens förslag och fattat erforderliga beslut.

Beslutsunderlag
Förbundsfullmäktiges inriktningsbeslut 2016-12-01
Utredning gemensam bussgodsorganisation i Norrland
Värdering av Bussgods i Västerbotten AB

Beslutsexpediering
Förbundsstyrelsen/Förbundsfullmäktige
Kollektivtrafikmyndigheterna i Norrbottens, Jämtlands och Västernorrlands län
Länstrafiken i Västerbotten AB

Sammanträdesdatum	Onsdagen den 15 februari 2017
Sammanträdestid	kl. 09:00-11:10
Sammanträdesplats	Tallen, Region Västerbotten
Beslutande	Enligt närvarolistan på sidan 2
Övriga närvarande	Heidi Thörnberg, chef kollektivtrafikmyndigheten Harriet Söder, VD Länstrafiken i Västerbotten AB, kl 10:00-11:10 Maria Höglander, VD Norrtåg AB, kl 10:00-10:30 Olle Tiderman, Teknisk chef Norrtåg AB, kl 10:00-10:30 Katrine Andersson, nämndsekreterare, Region Västerbotten
Justerade paragrafer	§§ 1-7

Underskrifter

Sekreterare.....Katrine Andersson.....
Katrine Andersson

Ordförande.....Peter Olofsson.....
Peter Olofsson (S)

Justerare.....
Maria Kristoffersson (C)

BEVIS OM ANSLAG

Justering har tillkännagivits genom anslag på Region Västerbottens anslagstavla.

Myndighet	Förbundsstyrelsens kollektivtrafikutskott	
Sammanträdesdatum	2017-02-15	
Anslaget	**har satts upp** 2017-02-21	**tas ner** 2017-03-15
Protokollets förvaringsplats	Region Västerbottens kansli, Umeå	
Underskrift	Katrine Andersson Katrine Andersson	

Närvarolista

Namn	Parti	Närvaro	Reservation Omröstning § Ja	Reservation Omröstning § Nej	Anteckningar/ Tjänstgörande Ersättare
Ledamöter (7)					
Peter Olofsson, ordf	S	1			
Maria Kristoffersson, vice ordf	C	1			Via videolänk. Justerare.
Hans Lindberg	S	1			
Lilly Bäcklund	S	-			Johan Söderling
Lorents Burman	S	1			Via videolänk.
Christer Rönnlund	M	1			
Peder Westerberg	L	1			
Ersättare (7)					
Caisa Abrahamsson	S	-			
Johan Söderling	S	1			Tjänstgörande ersättare
Maria Marklund	S	-			
Hans-Inge Smetana	KD	-			
Robert Boström	C	-			
Nicklas Sandström	M	-			
Anders Hård	MP	-			

§ 44
Utredning om Bussgods
Dnr: 16RKTM0093

Förbundsfullmäktiges beslut
Förbundsfullmäktige ställer sig positiv till utredningens förslag, samt i och med detta vara beredd att förvärva 25 % av aktierna i det blivande gemensamma bolaget Bussgods Norr AB (eller ett liknande namn som godkänns av Bolagsverket). Vem som i länet ska vara ägare, det vill säga myndighet eller Länstrafikbolag är upp till varje län att besluta om. Detta beslut innebär en beredskap att delfinansiera (1/4) de kostnader i form av extern revisorskompetens som det fortsatta arbetet innebär. Detta för att värdera de bolag som idag finns på ett korrekt sätt samt som blivande ägare är beredd att tillskjuta ytterligare aktiekapital till det nya bussgodsbolaget, eftersom bolagets verksamhet kommer att kräva det.

Hur stort belopp som behövs kommer utredas av extern revisor.

Ärendebeskrivning
I februari 2016 träffades presidierna i kollektivtrafikmyndigheterna och Länstrafikbolagen i de fyra nordligaste länen i Luleå. I samband med detta gavs ett uppdrag till vd/myndighetschefer – att utreda möjligheterna att sammanföra bussgodsverksamheterna i de fyra olika länen till en gemensam organisation. Motivet bakom uppdraget var att man såg samordningsmöjligheter som kan innebära kostnadsbesparingar, men också att en gemensam organisation skulle innebära bättre möjligheter att möta marknadens behov och därigenom kunna öka försäljningen.

Utredningen har bedrivits med personal från dels en ägargrupp där Länstrafikbolagen eller myndighet har varit representerade och dels en grupp bestående av verksamhetscheferna inom Bussgods.

Bakgrund
Den gemensamma visionen är ett gemensamt ägt bussgodsbolag där varje län inledningsvis äger 25 % av aktierna. Bolaget ska verka på godsmarknaden och genom sin verksamhet bidra till att öka den regionala tillväxtkraften genom att erbjuda näringsliv och privatpersoner ett miljövänligt alternativ för transport av gods i det geografiska område som omfattar Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland/Härjedalen.

Utredningen har dock inte lagt fram förslag till ägardirektiv, avkastningskrav och mål för bolaget. Detta behöver arbetas fram – under förutsättning att alla län fattar beslut enligt nedan. I det arbetet bör man utgå från de regionala tillväxtstrategier som finns i respektive län.

Vidare är utredningens förslag inte beroende av de beslut som eventuellt kommer fattas i riksdagen kring regioner i landet. Om beslut fattas kring att bilda region från 2019 behöver bara ägandet ändras från som i förslaget fyra ägare till en ägare.

För att arbetet med att skapa en gemensam organisation ska gå vidare behöver varje län fatta ett inriktningsbeslut.

Eftersom utredningens förslag är att utgå från Bussgods i Västerbotten AB kommer Förbundsfullmäktige i Västerbottens län fatta motsvarande beslut, men inriktningsbeslutet innebär här att man är beredd att sälja 75 % av aktierna i bolaget, 25 % till Norrbotten, 25 % till Västernorrland och 25 % till Jämtland/Härjedalen samt att Västerbotten behåller 25 % av aktierna.

Alla fyra län kommer under våren 2017 behöva utse representanter att ingå i bolagets styrelse, vilket beskrivs utförligare i utredningen.

De tre inriktningsbesluten som beskrivits ovan behöver vara fattade senast 1 januari 2017.

Beslutsunderlag
Förbundsstyrelsens protokoll 2016-11-10, § 115
Kollektivtrafikutskottets protokoll 2016-10-21, § 72
Utredningen Bussgods i Norr 2016-09-28.

Beslutsexpediering
Heidi Thörnberg, Region Västerbotten

Sammanträdesdatum	Torsdagen den 1 december
Sammanträdestid	kl. 10:00-13:30. Lunchajournering kl. 11:35- 13:00 Partigruppmöten kl. 09:00-10:00
Sammanträdesplats	Fullmäktigesalen, Rådhusesplanaden 6 A, Umeå
Beslutande	Enligt närvarolista på sidorna 3-7.
Plats och tid för justering	Landstingshuset i Umeå, torsdagen den 8 december kl 09:00.
Justerade paragrafer	35-53

Underskrifter

Sekreterare.....
Mona-Lisa Fjellström

Ordförande.....
Janeth Lundberg (S)

Justerare.....
Mattias Larsson (C)

Justerare.....
Hans Lindberg (S)

BEVIS OM ANSLAG

Justering har tillkännagivits genom anslag på Region Västerbottens anslagstavla.

Myndighet	Förbundsfullmäktige	
Sammanträdesdatum	2016-12-01	
Anslaget	**har satts upp** 2016-12-12	**tas ner** 2017-01-10
Förvaringsplats för protokollet	Region Västerbottens kansli, Umeå	
Underskrift	..... Mona-Lisa Fjellström	

Närvaro- och voteringslista

Kommun/ Landsting	Namn	Parti	Närvaro	Omröstning		Anteckningar/ Tjänstgörande ersättare	Reservation
				Ja	Nej		
Ledamöter (75)							
Bjurholm	Ingemar Nyman	M	1				
	Dagmar Schröder	S	1				
Dorotea	MatsErik Westerlund	DKL	1				
	Lilian Tegnander	L	1				
Lycksele	Lilly Bäcklund	S	1				
	Stig-Lennart Karlsson	S	1				
	Christer Rönnlund	M	1				
Malå	Martin Noréhn	S	1				
	~~Arne Hellsten~~	~~ML~~	-			Vakant plats	
Nordmaling	Madelaine Jakobsson	C	1				
	Monica Jonsson	-	1				
Norsjö	Mikael Lindfors	S	1				
	Bo-Martin Alm	C	1				
Robertsfors	Patrik Nilsson	S	1				
	Lars Bäckström	C	1				
Skellefteå	~~Lorents Burman~~	~~S~~	-			Daniela W. D'Angelo	
	Maria Marklund	S	1				
	Kenneth Fahlesson	S	1				
	~~Ann Åström~~	~~S~~	-			Vakant plats	
	Bertil Almgren	S	1				
	~~Johan Söderberg~~	~~M~~	-			Anette Lindgren	
	Carina Sundbom	C	1				
	~~Joakim Wallström~~	~~V~~	-			Vakant plats	
	Andreas Westerberg	L	1				
Sorsele	Kjell Öjeryd	V	1				
	~~Roland Wermelin~~	~~C~~	-			Vakant plats	
Storuman	Tomas Mörtsell	C	1				
	Karin Malmfjord	S	1				
Umeå	Hans Lindberg	S	1				
	Margareta Rönngren	S	1				
	Lennart Holmlund	S	1				

Kommun/ Landsting	Namn	Parti	Närvaro	Omröstning Ja	Omröstning Nej	Anteckningar/ Tjänstgörande ersättare	Reservation
Ledamöter forts. (75)							
	Moa Brydsten	S	1				
	Peter Vigren	S	1				
	~~Nasser Mosleh~~	~~MP~~	-			Vakant plats	
	Anders Ågren	M	1				
	Elin Jonsson	M	1				
	Ulrik Berg	M	1				
	Peder Westerberg	L	1				
	Mattias Larsson	C	1				
	Lennart Arvidsson	V	1				
	~~Elsa A. Hedqvist~~	~~V~~	-			Vakant plats	
	~~Arijan Kan~~	~~V~~	-			Vakant plats	
Vilhelmina	~~Åke Nilsson~~	~~S~~				Viveka Abramsson	
	Annika Andersson	C	1				
Vindeln	Mathias Haglund	S	1				
	~~Christer Lundgren~~	~~C~~	-			Vakant plats	
Vännäs	Johan Söderling	S	1				
	Ulf Eriksson	C	1				
Åsele	Linnéa Lindberg	ÅP	1				
	~~Peter Lindström~~	~~S~~	-			Gunnel Jonsson	
Landstinget	Kenneth Andersson	S	1				
	Erik Bergkvist	S	1			Utgår kl 11:35, tom § 38	
	~~Lars Lilja~~	~~S~~	-			Nina Björby	
	Marita Fransson	S	1				
	Harriet Hedlund	S	1				
	Helen Maxe	S	1				
	Urban Lindström	S	1				
	Janeth Lundberg	S	1			Ordförande	
	Per-Erik Lundmark	S	1				
	~~Karin Lundström~~	~~S~~	-			Gunnar Viklund	
	Peter Olofsson	S	1				
	Margareta Löfgren	V	1				
	Agneta Hansson	V	1			2:e vice ordförende	

Kommun/ Landsting	Namn	Parti	Närvaro	Omröstning		Anteckningar/ Tjänstgörande ersättare	Reservation
				Ja	Nej		
Ledamöter forts. (75)							
	Rikard Lähdekorpi	V	1				
	Liv Granbom	M	1				
	Anna-Karin Nilsson	M	1				
	~~Andreas Löwenhöök~~	~~M~~	-			Lena Riedl	
	~~Nicklas Sandström~~	~~M~~	-			Jesper Björnehall	
	Ewa-May Karlsson	C	1				
	Maria Kristoffersson	C	1				
	Nicke Grahn	L	1				
	Jens Wennberg	L	1				
	~~Birgitta Nordvall~~	~~KD~~	-			Håkan Jansson	
	Anders Hård	MP	1				
	Petter Nilsson	SD	1				
Ersättare (75)							
Bjurholm	Maria Bahlenberg	C	-				
	Birgitta Dahlberg	S	-				
Dorotea	Sören Granberg	DKL	-				
	Pierre Danielsson	C	-				
Lycksele	Ingrid Ölmebäck	S	-				
	Lars Ohlsson	S	-				
	Roland Sjögren	KD	-				
Malå	Maria Stenberg	S	-				
	Cecilia F. Stenlund	L	-				
Nordmaling	Chatarina Gustafsson	M	-				
	Eleanor Bodel	-	-				
Norsjö	Mattias Degerman	S	-				
	Lena Brännström	KD	-				
Robertsfors	Gun Ivesund	S	-				
	Kenneth Isaksson	M	-				
Skellefteå	Emilia Hallin	S	-				
	Evelina Fahlesson	S	-				
	Tomas Marklund	S	-				
	Annica Bray	S	-				

Kommun/ Landsting	Namn	Parti	Närvaro	Omröstning		Anteckningar/ Tjänstgörande ersättare	Reservation
				Ja	Nej		
Ersättare forts. (75)							
	Fredrik Stenberg	S	-				
	Anette Lindgren	M	1			Tjänstgörande ersättare	
	Maria Sandström	C	-				
	Daniela W. D'Angelo	MP	1			Tjänstgörande ersättare	
	Charlotta Enqvist	KD	-				
Sorsele	Pia Sjöberg	S	-				
	Katarina Löfgren	S	-				
Storuman	Jessica Bergfors	C	-				
	Ann-Christine Jonsson	S	-				
Umeå	Janet Ågren	S	-				
	Andreas Lundgren	S	-				
	Lena K. Engman	S	-				
	Tomas Wennström	S	-				
	Emma Vigren	S	-				
	Malin Forss	MP	-				
	Marianne Löfstedt	M	-				
	Leif Lundgren	M	-				
	Gunilla Berglund	M	-				
	Ulrica Westerlund	L	-				
	Anna-Karin Sjölander	C	-				
	Elisabeth Zachrisson	V	-				
	Caroline Täljeblad	V	-				
	Bore Sköld	V					
Vilhelmina	Viveka Abramsson	S	1			Tjänstgörande ersättare	
	Jonny Kärkkäinen	KD	-				
Vindeln	Britt-Louise Eriksson	S	-				
	Elli-Marie Lundgren	M	-				
Vännäs	Sonja Eriksson	S	-				
	Hans-Inge Smetana	KD	-				
Åsele	Anna Enfeldt	C	-				
	Gunnel Jonsson	S	1			Tjänstgörande ersättare	
Landstinget	Mahmoud Al-Turk	S	-				

Kommun/ Landsting	Namn	Parti	Närvaro	Omröstning		Anteckningar/ Tjänstgörande ersättare	Reservation
				Ja	Nej		
Ersättare forts. (75)							
	Eva Andersson	S	-				
	Nina Björby	S	1			Tjänstgörande ersättare	
	Richard Carstedt	S	-				
	Susanne Dufvenberg	S	-				
	Magnus Eriksson	S	-				
	Robert Lindgren	S	-				
	Nina Loughlin	S	-				
	Agneta B. Lindström	S	-				
	Roger Marklund	S	-				
	Gunnar Viklund	S	1			Tjänstgörande ersättare	
	Åsa Bäckström	V	-				
	Andreas Jansson	V	-				
	Liselotte Olsson	V	-				
	Jesper Björnehall	M	1			Tjänstgörande ersättare	
	Lena Riedl	M	1			Tjänstgörande ersättare	
	Elin S. Söderberg	M	-				
	Isac Öberg	M	-				
	Olle Edblom	C	-				
	Daniel Öhgren	C	-				
	Jeanette Gustafsson	L					
	Thommy Bäckström	L	-				
	Rune Wästerby	MP	-				
	Håkan Jansson	KD	1			Tjänstgörande ersättare	
	Henrik Agerhäll	SD	-				
Summa antal tjänstgörande ledamöter kl. 10:00							**67 st**
Summa antal tjänstgörande ledamöter kl.							**66 st**

REGION VÄSTERBOTTEN
Ink 2016 -12- 01
D/Dnr

Bussgods

Utredning gemensam bussgodsorganisation i Norrland

2016-09-28

Innehåll

1. Sammanfattande förslag 3
2. Bakgrund 4
3. Syfte med utredningen 4
4. Avgränsningar 4
5. Metod 5
6. Förslag till framtida gemensam organisation 6
6.1 Affärsidé/Verksamhetsidé 6
6.2 Organisationsform och ägande 6
6.3 Organisation 7
7. Ekonomi 9
8. Verkställighetsprocess och tidplan 10
8.1 Verkställighet 10
8.2 Sammanfattande tidplan 13
9. Riskanalys 14

Bilagor:

Bilaga 1 – Matris dagens verksamhet

Bilaga 2 – Karta över dagens verksamhet med geografisk placering

1. Sammanfattande förslag

Utredningens förslag är att slå samman bussgodsverksamheten i Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland samt Region Jämtland/Härjedalen till en organisation och i framtiden bedriva verksamheten gemensamt.

Förslaget är att utgå från Bussgods i Västerbotten, eftersom det idag är ett av samhället helägt bolag och låta övriga län förvärva 25 % av aktierna var. Det skulle innebära ett gemensamt bolag som ägs med lika delar av de tre länen och region Jämtland/Härjedalen. Bussgods i Västerbotten AB föreslås också genomgå namnbyte till förslagsvis Bussgods i Norr AB.

Det gemensamma bolaget förvärvar sedan aktierna i dagens Bussgods i Norrbotten AB samt Bussgods i Västernorrland AB och genom fusion slås bolagen därefter ihop. Samtidigt förs verksamheten i dagens Bussgods i Jämtland/Härjedalen som idag är en avdelning inom Länstrafiken över till Bussgods i Norr AB.

Förslaget bygger på att processen är genomförd den 1 januari 2018.

Utredningen presenterar också ett översiktligt förslag på hur den blivande organisationen inledningsvis kan se ut. Utredningen har medvetet valt att inte gå allt för djupt in i detaljer, då en organisation hela tiden behöver förändras och anpassas till de krav som ställs på verksamheten. Den nya styrelsen för det gemensamma bolaget ska ansvara för att bolaget drivs på ett adekvat sätt.

Utredningen presenterar också ett förslag på ersättningsmodell till den som står för busstrafiken i respektive län. Modellen innebär att 21 % av intäkterna för gods som går med buss och 5 % av övriga godsintäkter, under första verksamhetsåret, ska tillföras Länstrafikbolaget eller myndigheten. Detta skulle innebära att 17,8 mkr fördelas till ägarleden i de fyra länen. För 2019 förs 25 % av intäkterna till den som står för busstrafiken i länet, vilket motsvarar drygt 21 mkr. De prognoser avseende ekonomi som arbetats fram bygger sedan på att omsättningen ska öka, men bolaget måste ges möjlighet att bygga upp eget kapital, varför man som ägare inte ska räkna med utdelningar inledningsvis.

Utredningen avslutas med en riskanalys där vi beskriver ett antal olika scenarier, där den största risken som idag kan ses är att inte genomföra detta förslag. Verksamheten i Västernorrland är idag inte lönsam och kommer inte kunna fortgå på det sätt som sker idag. Även i Jämtland har man på senare år haft problem med ekonomin, men där aktiva marknadsinsatser har medfört att det finns positiva signaler.

2. Bakgrund

Bussgods är i Norrbotten, Västerbotten, Jämtlands/Härjedalen och Västernorrland en affärsdrivande verksamhet för godstransport som bedrivs genom att i första hand transportera gods ombord på den av samhället tillhandahållna kollektivtrafiken med buss. Verksamheten skiljer sig åt i de fyra länen vad gäller ägande, organisation och styrning - matrisen i bilaga 1 beskriver detta översiktligt. Men – det grundläggande syftet med verksamheten är gemensamt – att erbjuda godstransport ombord på fordon i den befintliga kollektivtrafiken och bidra till finansieringen av densamma.

Bussgods är i sig en regionalpolitisk fråga och på många platser i det område som denna utredning omfattar en förutsättning för näringslivet då alternativa transporter saknas. Bussgods bedrivs dock alltid på affärsmässiga grunder, vilket innebär att verksamheten minst ska bära sina kostnader och även generera det överskott som ägaren kräver.

En grundläggande förutsättning för denna utredning har varit att det finns mycket som förenar och att det därför finns möjligheter att utveckla bussgodsverksamheten - båda i kvalitativa mått och i ekonomiska termer, genom att samarbeta.

Den nu pågående diskussionen om framtida regionindelning finns givetvis i bakgrunden, men har inte varit avgörande för denna utrednings slutsatser.

3. Syfte med utredningen

Uppdraget att genomföra denna utredning lämnades av presidierna i respektive läns kollektivtrafik-myndighet och länstrafikbolag vid ett möte i Luleå i februari 2016.

Uppdraget är att lämna förslag på framtida gemensam bussgodsorganisation i Norrland (omfattande Norrbotten, Västerbotten, Jämtland/Härjedalen och Västernorrland) samt;

- Presentera möjligheter till kostnadsbesparingar
- Presentera förutsättningar för ökade intäkter
- Presentera en ekonomisk fördelningsmodell som reglerar ansvar och krav i den framtida regionen i förhållande till den part som svarar för kollektivtrafikens utförande

4. Avgränsningar

Utredning omfattar enbart det geografiska område som består av Norrbottens län, Västerbottens län, Region Jämtland/Härjedalen samt Västernorrlands län och dessa fyra geografiska enheter benämns i utredningen som "Norrland" väl medveten om att denna definition inte är korrekt i andra sammanhang.

Då uppdraget har varit att presentera en gemensam framtida bussgodsorganisation har arbetet inriktat sig på frågor som vilken organisationsform den framtida organisationen ska ha, hur

beslutsprocessen för att detta ska bli möjligt ska se ut samt beskriva de bakomliggande motiven till en gemensam organisation. Utredningen har alltså befunnits sig på en strategisk nivå och fokuserat på frågorna ur ett ägarperspektiv.

Frågor som måste ligga hos den framtida ledningen för Bussgods i Norr har inte utretts och då avses exempelvis bemanning av tjänster, detaljerad organisation och lokalisering med mera.

Eftersom Bussgods ägare i stor utsträckning består av kollektivtrafikmyndigheter/länstrafikbolag, vilka är politiskt styrda organisationer kan det finnas mera politiska ställningstaganden som exempelvis var olika verksamheter ska bedrivas i den framtida regionen. Utredningen har inte tagit ställning i den typen av frågor.

5. Metod

Arbetet har bedrivits med deltagare från ägarleden och verksamheten i dagens 4 bussgodsorganisationer. Deltagarna har delats in i två arbetsgrupper där representanterna från ägarna har fått i uppdrag att utreda följande:

- Framtida organisation – bolag eller annat
- Framtida ägarförhållande, initialt men också inför framtiden
- Tidplan för genomförande samt vilka beslut kommer att krävas i de olika länen

Arbetsgruppen har bestått av:

- Kenneth Johansson, myndighetschef Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten och vd Länstrafiken i Norrbotten AB
- Helena Persson, kontorschef Länstrafiken i Norrbotten AB
- Harriet Söder, vd Länstrafiken i Västerbotten AB (sammankallande)
- Thomas Hägg, vd Länstrafiken i Jämtland AB
- Camilla Fahlander, myndighetschef kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland

Den andra arbetsgruppen som består av verksamhetscheferna i dagen organisation har fått i uppdrag att utreda:

- Framtida organisation på en övergripande nivå, exempelvis försäljning, administration och kundtjänst
- Operativ verksamhet som terminaler och infrastruktur
- Ekonomiska konsekvenser av den framtida organisationen av verksamheten
- Relationen med och inflytandet i Bussgods Sverige ek förening/ Bussgods Sverigefrakt AB

Arbetsgruppen har bestått av:

- Nina Collin, Bussgods Norrbotten
- Niclas Strandberg, vd Bussgods Västerbotten AB

- Carina Kälvedal, Bussgods Jämtland/Härjedalen
- Maria Lärkfors, vd Bussgods Västernorrland (sammankallande)

Båda arbetsgrupperna har också fått i uppdrag att lämna ett förslag om framtida affärsidé för Bussgods i Norrland och i detta ta hänsyn till marknadens förändrade krav på leveranser "dörr till dörr", den samhällsnytta som Bussgodsverksamheten innebär och hur Bussgods påverkar persontrafiken – både positivt och negativt.

6. Förslag till framtida gemensam organisation

6.1 Affärsidé/Verksamhetsidé

Utredningens förslag till framtida affärsidé lyder:

> Bussgods Norr erbjuder miljösmarta transportlösningar i befintlig kollektivtrafik enligt tidtabell och med "dörr-till-dörr"-service.
>
> Bussgods Norr hjälper godskunderna att öka sin konkurrenskraft med hög kvalitet och hög service.
>
> Bussgods Norr bidrar till ett starkare och mer levande Norrland.

Detta förslag till affärsidé behöver bearbetas och beslutas av den kommande styrelsen.

Utredningens förslag till verksamhet som ska bedrivas i det blivande bolaget är:

- Godstransport i befintlig kollektivtrafik genom stationer i egen regi, upphandlade entreprenader eller genom ombud
- Där så krävs komplettera transporten med andra lösningar än befintlig kollektivtrafik, exempelvis egna bilar för utkörning och komplettering där kollektivtrafik med godskapacitet saknas
- På terminaler och stationer erbjuda annan service kopplat till kollektivtrafiken, exempelvis trafikupplysning, biljettförsäljning och hantering av kvarglömda effekter ombord på buss/tåg
- I övrigt erbjuda ägaren/ägarna andra transporttjänster på marknadsmässiga villkor

Förslaget till verksamhetsidé behöver också hanteras av den nya styrelsen, eftersom det kommer att förändras över tid.

6.2 Organisationsform och ägande

Utredningen har kommit fram till att ett gemensamt aktiebolag är att föredra. Detta bygger på att styrningen av ett aktiebolag är lagreglerade och enklare att hantera då det inledningsvis kommer att finnas flera ägare. Bussgods i Västerbotten AB är idag helägt av Länstrafiken i Västerbotten AB. Det är

därför det bolag som enklast kan anpassas till att vara ett gemensamt bolag för Bussgods i Norrland. Se mer under kapitel 8. Verkställighet och process.

Samtliga verksamheter är idag medlemmar i Bussgods Sverige ek för, dvs i det sammanhanget uppgår det totala röstetalet till fyra röster. Vi har gemensamt från norrlandsverksamheterna tillskrivit Bussgods Sverige i detta ärende, då en sammanslagning till ett gemensamt bolag skulle kunna medföra att röstetalet sjunker till en röst. Den ekonomiska föreningen har beslutat att under förutsättning att fyra medlemsavgifter fortsättningsvis betalas kommer det nya bolaget har fyra röster.

6.3 Organisation

Utredningen har i sitt förslag valt att bara titta på organisationen utifrån ett översiktligt perspektiv. Den nya ledningen för bolaget kan ha många synpunkter på hur verksamheten ska organiseras, varför det inte har känts aktuellt att gå allt för djupt i detaljer.

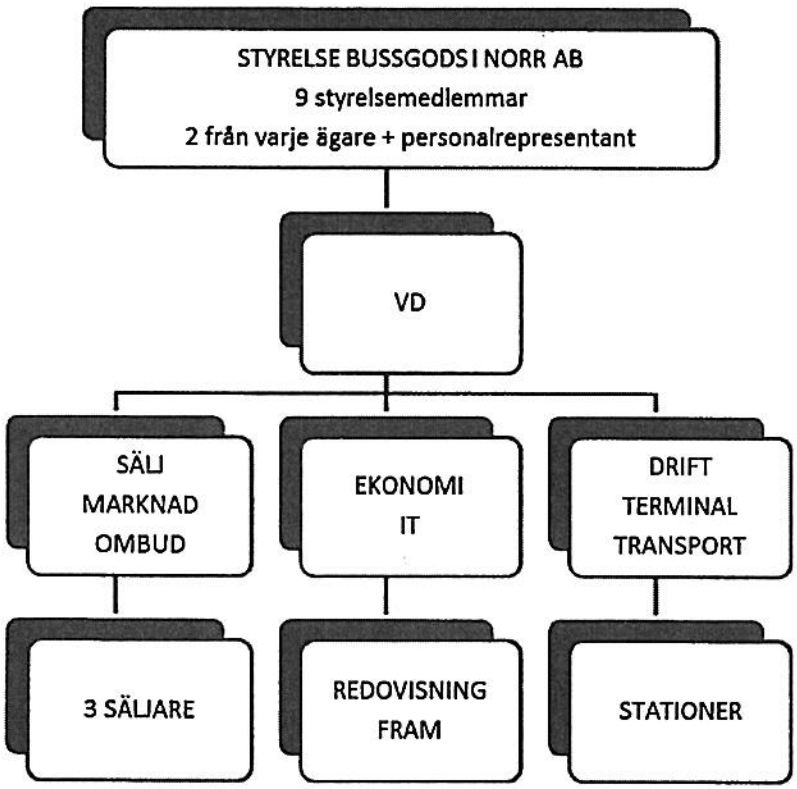
Förslaget som presenteras innebär att 5 tjänster inom den centrala administrationen dras in och försvinner. Utredningen har valt att inte lämna förslag på förändringar av busstationsinfrastrukturen. Idag ser den väldigt olika ut i olika län och den kommer också att behöva anpassas efter godskundernas behov.

Bolaget ska ledas av en styrelse som består av 9 ordinarie ledamöter. Varje ägarlän utser 2 ordinarie styrelseledamöter och en suppleant.

Bolaget blir så stort att personalen har rätt att ha en representant i styrelsen, vilket alltså blir den 9:e ledamoten.

Då bolaget är offentligt ägs behöver även lekmannarevisorer utses och lämpligt här kan vara att varje län utser en lekmannarevisor.

Bild: Övergripande organisation Bussgods Norr



Bolaget leds av en VD som tillsätts av styrelsen. Processen med sammanslagningen kommer att påverka verksamheten, varför det vore bra om utlysning och tillsättande av bolagets nya vd kan ske relativt snart – senast under sommaren 2017.

Avdelningen Sälj och marknad leds av en försäljningschef som tillsammans med 3 säljare svarar för ett säljområde var – totalt 4 säljområden. Avdelningen ansvarar också för kundavtal, marknadsföring och relationen med ombuden.

Avdelning Ekonomi och IT leds av en ekonomichef och består av totalt 4 tjänster. Förutom löpande redovisning ansvarar avdelningen för administration i fraktsystemet FRAM, löner, reklamationer, IT-frågor samt inköp.

Avdelningen Drift och Transport består av 2 geografiska indelningar.

Drift och Transport – Norr består inledningsvis av 7 tjänstemän och 40 tjänster ute i verksamheten. Avdelningen leds av en Produktionschef som under sitt ansvar har 6 teamledare, 32,5 tjänster som terminalarbetare och 7,5 chaufförstjänster.

Drift och Transport – Syd består av 6 tjänstemän och 21 tjänster ute i verksamheten. Även denna avdelning leds av en Produktionschef som ansvarar för 5 teamledare, 15 tjänster som terminalarbetare och 9 chaufförer.

Bolaget kommer inledningsvis att köpa hjälp vad gäller IT-funktioner och HR-funktion från någon av ägarna.

Organisationsförslaget innebär en minskning från dagens 91 tjänster till 86 tjänster. Se geografisk utbredning på karta – bilaga 2.

Det är viktigt att notera att det kommer att bli fråga om en formell verksamhetsövergång, vilket innebär att det nya bolaget blir arbetsgivare för den personal som finns idag. Som anställd tar man också med sig befintliga förmåner, inarbetad semester, anställningstid osv.

7. Ekonomi

Bolagets årliga omsättning kommer enligt budget att uppgå till 115 miljoner kronor. Bolagets överskott år 2019 beräknas till 579 tkr och år 2020 till 2,8 mkr.

Tabell 1: Budget 2018

	(Tusentals kronor)	Kommentarer
Försäljningsintäkter	115 500	
Ersättning för utförda tjänster åt ägarna	716	Siffran som redovisas är nettot och avser exempelvis biljettförsäljning på busstationer
Avräkning LT [1)]	-17 834	Enligt ny modell – 21 % av intäkterna vid frakt på buss och 5 % på övriga frakter
Övriga trafikkostnader	-30 561	
Övriga rörelsekostnader	-25 888	
Personalkostnader	-38 405	Besparing 5 tjänster – 2 500 tkr
Totalt före avskrivningar	**3 528**	
Ränta	-200	
Totalt resultat	**1 702**	
Omstruktureringskostnader	-1 500	
Totalt resultat efter diverse ökade kostnader	**202**	

Budgeten är genomarbetad av verksamhetsgruppen och bygger i vissa delar på en sammanslagning av dagens verksamhetsbudgetar. Den totala budgeten är första året "försiktig", då det är svårt att förutse de kostnader som en sammanslagning kommer medföra. En särskild post med omstruktureringskostnader har dock tagits med.

Bolaget kommer ha behov av att bygga upp det egna kapitalet varför utdelning från bolaget bara bör ske efter att man nått en viss soliditet.

I sammanhanget bör också nämnas att kostnader kommer att uppstå även innan det nya bolaget är bildat, exempelvis i form av anlitande av extern revisor för genomgång och värderingar. Detta kan dock hanteras genom att fördela kostnaderna på dagens fyra verksamheter.

1) Fördelning avräkning LT är följande:

Län	Fördelning %	2018 (MKr)	2019 (Mkr)	2020 (Mkr)
Norrbotten	43,9	7 827	9 239	9 625
Västerbotten	25,9	4 623	5 456	5 684
Jämtland	12,1	2 156	2 545	2 652
Västernorrland	18,1	3 228	3 810	3 969
Totalt	**100**	**17 834**	**21 050**	**21 930**

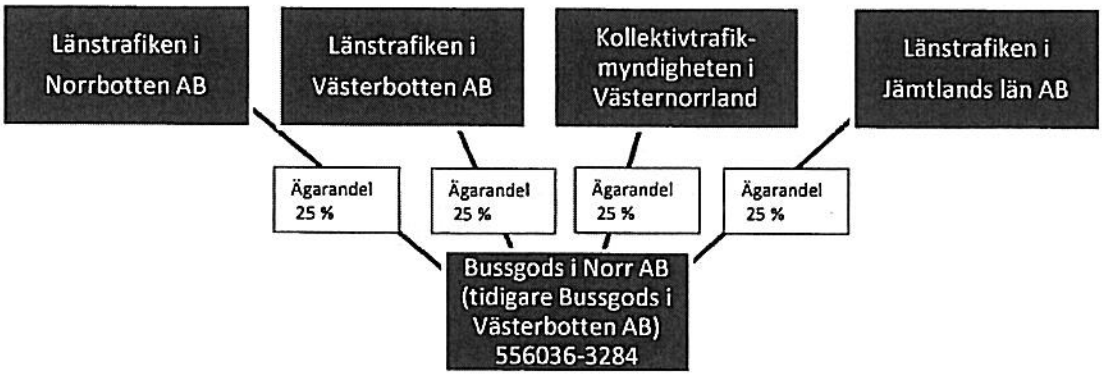
Fördelningen baseras på genomsnittligt utfall 2013-2015. För åren 2019 och 2020 bygger siffrorna på en ökad omsättning med knappt 4 % och en ökning av kostnaderna med ca 2 %. Observera att detta material visar hur en tänkt omsättning 2018 fördelar sig med historiska data som grund. Det faktiska utfallet kommer att bero på var bussgodskunderna finns och hur mycket kollektivtrafik som hanterar gods det finns i länet.

8. Verkställighetsprocess och tidplan

8.1 Verkställighet

Den övergripande visionen är ett gemensamt bolag som inledningsvis ägs av de tre länen; Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland samt Region Jämtland/Härjedalen med 25 % ägarandel var. Det kan i varje län finnas motiv till att det är en annan part som ska stå som ägare i bolaget – exempelvis kollektivtrafikmyndighet i stället för Länstrafikbolag, men det är inte av avgörande betydelse för denna utredning, varför utredningen lämnar till varje län att ta ställning i den frågan.

Bild: Exempel på ägarstruktur från år 2017 och framåt



Steg 1. Hantera externa ägare

Då Bussgods i Norrbotten och i Västernorrland inte ägs till 100 % av Länstrafiken eller kollektivtrafikmyndighet behöver detta hanteras. Första steget i processen blir därför att inleda förhandlingar med externa ägare och hitta en överenskommelse som innebär att Länstrafiken i Norrbotten respektive kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland förvärvar samtliga aktier i respektive bolag. Denna process bör genomföras under hösten 2016.

Steg 2. Försäljning och köp av aktier till nominellt värde

Under inledningen av 2017 fattar fullmäktige vid region Västerbotten beslut om att sälja 75 % av aktierna i Bussgods Västerbotten till respektive län Norrbotten, Västernorrland och region Jämtland/Härjedalen. Vem som ska äga aktierna i det framtida bussgodsbolaget är upp till varje län att fatta beslut om.

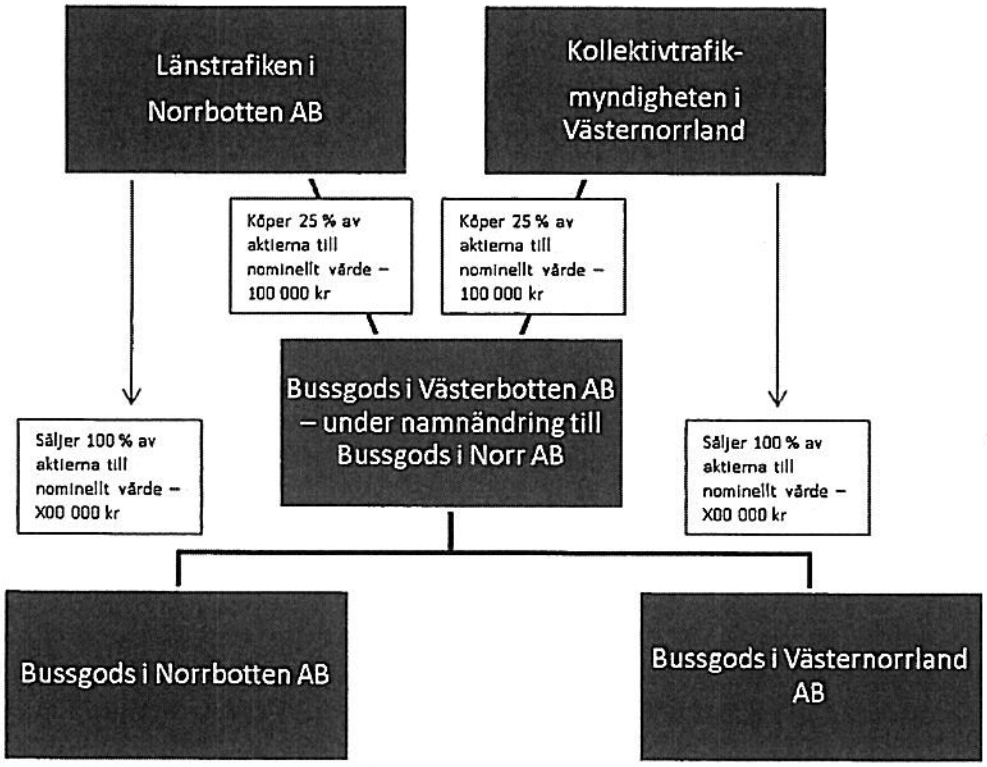
Aktierna säljs till nominellt värde – idag är aktiekapitalet 100 000 kr i bolaget. Det finns dock ett ovillkorat aktieägartillskott från ägaren Länstrafiken i Västerbotten AB om 300 000 kr i bolaget som förslagvis omvandlas till aktiekapital genom en fondemission. Aktiekapitalet skulle därefter uppgå till 400 000 kr och 25 % motsvarar 100 000 kr per län.

Samtidigt fattar man beslut i Norrbotten om att försälja bolaget Bussgods i Norrbotten till Bussgods i Västerbotten AB och samma beslut fattas i Västernorrland. Även här sker försäljning till nominellt värde, vilket innebär att en analys av eventuella övervärden i bolagen behöver göras och hanteras innan försäljningen genomförs.

Dessa beslut fattas under våren 2017 och i och med detta har en koncern bildats med Länstrafiken i Västerbotten AB som ägare till två dotterbolag.

Beslut fattas även om namnändring av Bussgods Västerbotten AB till förslagsvis Bussgods i Norr AB.

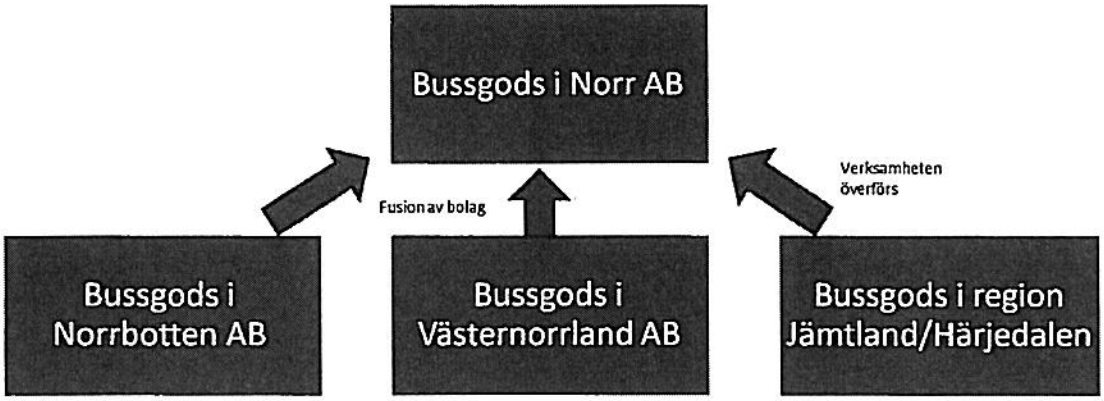
Bild: Koncern bildas – men bilden visar inte hela ägarbilden



Steg 3. Fusion av bolagen

Under hösten 2017 genomförs en fusion av koncernen som innebär att dotterbolagen Bussgods i Norrbotten AB och Bussgods i Västernorrland AB fusioneras med modern Bussgods i Norr AB. Samtidigt överförs också alla verksamhet som idag finns inom Länstrafiken i Jämtland/Härjedalen till Bussgods i Norr AB. Denna process genomförs under hösten 2017 med målet att fusionen är genomförd till 1 januari 2018.

Bild: Dotterbolagen fusioneras och verksamheten överförs från Bussgods i region Jämtland/Härjedalen



En analys om ev ytterligare aktieägartillskott behöver göras. Bolaget kommer att ha en så pass stor verksamhet att 400 000 kr i aktiekapital är för lite. Respektive län ska därför räkna med att skjuta till ytterligare medel i form av ägartillskott.

Steg 4. Gemensamt bolag

Från och med 2018 bedrivs all verksamhet i det gemensamma bolaget Bussgods i Norr AB. Om beslut fattas om att bilda gemensam region i norr kan ägandet enkelt överföras till den nya regionen alternativt en ny gemensam kollektivtrafikmyndighet/organisation.

8.2 Sammanfattande tidplan

Hösten 2016:

Inriktningsbeslut om att stödja förslagen i denna utredning fattas i respektive län

Externa ägare i Norrbotten och Västernorrland hanteras inom respektive län.

Våren 2017:

Försäljning och köp av aktier hanteras – gemensam koncern bildas med fyra ägare. Ny styrelse formas och VD tillsätts.

Hösten 2017:

Fusion genomförs och ett gemensamt bolag bildas

Januari 2018:

Processen är genomförd och ett gemensamt bolag bedriver verksamheten

9. Riskanalys

Utredningen har här valt att fokusera på ett antal scenarier och beskriva de effekter som kan uppstå som ett led av fattade beslut alternativt brist på fattade beslut.

Vad händer med Bussgods om de förslag som lagts fram i utredningen inte genomförs?

Bussgods i Västernorrland har idag lönsamhetsproblem. I bolaget finns tillgångar från tidigare år, men dagens läge kan inte fortsätta utan att något görs. Försäljning till annan extern ägare har diskuterats.

Från andra delar av landet, där försäljning till extern part genomförts vet vi att det är svårt att få samarbetet med den som svarar för busstrafiken att fungera. I Gävleborg, där man sålt till ett privat bolag, är verksamheten under stor ekonomisk press och ägaren har begärt en ackorduppgörelse.

Idag svarar sändningar mellan norrlandslänen för en relativt stor volym. Detta innebär att om verksamheten i något län förändras kommer alla län att påverkas och en avveckling av bussgods i ett län skulle få stora ekonomiska konsekvenser för verksamheten i övriga län.

Vad händer om ett län väljer att stå utanför?

Bussgods är inte beroende av att alla fyra län står bakom och fattar beslut i enlighet med denna utredning.

Eftersom Bussgods i Norrbotten är den största aktören och Bussgods i Västerbotten knyter ihop övriga norrlandslän geografiskt skulle dock situationen bli svår att hantera om Norrbotten eller Västerbotten väljer att stå utanför. Då utredningens förslag är att använda det befintliga bolaget Bussgods i Västerbotten, skulle också ett beslut som innebär att Västerbotten inte deltar i samarbetet innebära att man måste hitta andra sätt att bilda en gemensam organisation.

Utredningen intentioner att samverka och effektivisera verksamheten är möjlig att genomföra med två eller tre län som deltar, men effekterna skulle inte blir lika stora och förutsättningarna för att bearbeta en större marknad beskärs.

Kan man begränsa risken i ett gemensamt bolag?

För beslutsfattare i exempelvis Jämtland och Västernorrland skulle ett gemensamt ägt bolag där verksamheten i Norrbotten och Västerbotten ingår kunna beskrivas som att man utsätter sig för en högre riskexponering, då verksamheterna i dessa län är mycket större. Utredningen anser att detta måste hanteras i det framtida konsortialavtalet. Man kan här tänka sig att risken begränsas till det geografiska område som dagens län utgör. Samtidigt innebär denna riskbegränsning att överskott från verksamheten måste följa samma princip.

Den ekonomiska modell som arbetats fram innebär att ersättning kommer att lämnas till den som ansvarar för kollektivtrafiken i respektive län, varför överskottet i bolaget är relativt begränsat. För 2018 uppgår det budgeterade överskottet till ca 200 000 kr.

Verksamheten i både Norrbotten och Västerbotten är lönsam. Det är inte fallet i Västernorrland och i Jämtland har man under ett antal år haft ekonomiska problem. Det skulle för beslutsfattare i Norr- och Västerbotten kunna innebära en högre grad av risk. Precis som beskrivits ovan måste konsortialavtalet reglera riskfördelningen mellan länen. Om det bildas en gemensam region i Norrland kommer bolaget bara ha en ägare och frågan om riskfördelning är då utagerad.

Vilken samhällsservice erbjuder Bussgods – dvs vilken samhällsservice riskerar försvinna om inte Bussgods finns?

Bussgods är på vissa platser i Norrland avgörande för att näringslivet ska fungera. Bussgods svarar för viktiga samhällsfunktioner då livsmedel och annat avgörande gods levereras enligt tidtabell. På dessa orter finns inget alternativ. Bussgods måste dock tillåtas verka i hela systemet, eftersom kunderna förväntar sig en heltäckande transportlösning – och det gärna i hela landet.

En framtida gemensam organisation för bussgods kan också innebära större möjlighet att hantera offentligt gods och i ett regionperspektiv kan en offentlig samlastningscentral för förnödenheter till exempelvis vården vara ett uppdrag för Bussgods. Detta skulle innebära att skattemedlen används effektivare då fraktkostnaderna inte behöver öka, men överskottet från godsverksamheten används till att finansiera kollektivtrafiken.