VÄSTERBOTTENS LÄNS LANDSTING
Inkom 2018 -03- 07
Dnr:

M Bilagor_Remiss Förfrågan om medlemmarnas godkännande inför en gemensam bussgodsorganisation i Norrland
Kollektivtrafiken Region Västerbotten
2018-03-07 14:45
Till:
Bjurholm kommun, Dorotea Kommun, Lycksele kommun, Malå kommun, Nordmaling kommun, Norsjö kommun, kommun, Skellefteå kommun, Sorsele kommun, Storumans kommun (Kommunstyrelsen), Umeå kommun, Vilhelmina kommun, Vindeln kommun, Vännes kommun, Åsele kommun, Landstinget
Göm detaljer
Från: Kollektivtrafiken Region Västerbotten <kollektivtrafikmyndigheten@regionvasterbotten.se> Sortera listan...
Till: Bjurholm kommun <kommunen@bjurholm.se>, Dorotea Kommun <info@dorotea.se>, Lycksele kommun <kommun@lycksele.se>, Malå kommun <ks@mala.se>, Nordmaling kommun <kommun@nordmaling.se>, Norsjö kommun <info@norsjo.se>, kommun@robertsfors.se, Skellefteå kommun <kommunstyrelsen@skelleftea.se>, Sorsele kommun <kommun@sorsele.se>, "Storumans kommun (Kommunstyrelsen)" <ks@storuman.se>, Umeå kommun <umea.kommun@umea.se>, Vilhelmina kommun <vilhelmina.kommun@vilhelmina.se>, Vindeln kommun <vindelns.kommun@vindeln.se>, Vännes kommun <vannas.kommun@vannas.se>, Åsele kommun <kommun@asele.se>, Landstinget <landstinget@vll.se>

5 Attachments

Missiv Remiss Förfrågan om medlemmarnas godkännande inför en gemensam bussgodsorganisation för Norrland.pdf

Missiv Remiss medlemmars godkännande inför en gemensam bussgodsorganisation för Norrland.docx

Bilaga 1 Förbundsstyrelsen 2018-03-01 § 33 Gemensam bussgodsorganisation i Norrland.pdf

Bilaga 2 Förbundsfullmäktige 2016-12-01 § 44 Utredning om Bussgods.pdf

Bilaga 3 Utredning gemensam bussgodsorganisation i Norrland med bilagor.pdf

Att:
Kommunerna i Västerbottens län,
Västerbottens läns landsting

Remiss Förfrågan om medlemmarnas godkännande inför en gemensam bussgodsorganisation i Norrland
Dnr: 16RKTM0093

Med detta mail bifogas remiss Förfrågan om medlemmarnas godkännande inför en gemensam bussgodsorganisation.

Bakgrund
Remiss med förfrågan om medlemmars godkännande av en gemensam bussgodsorganisation i Norrland har tidigare skickats ut för ställningstagande. I den då föreslagna gemensamma bussgodsorganisationen skulle de fyra nordligaste länens bussgods inrymmas.

Region Jämtland/Härjedalen har därefter fattat beslut att inte medverka till en länsöverenskommelse mellan de fyra länen, ärendet har därför handlagts vidare med tre län - Västerbotten, Västernorrland och Norrbotten.

Då detta medför att de förutsättningar som medlemmarna tidigare fått ta ställning till förändras något, tillfrågas därför medlemmarna på nytt inför föreslagen länsöverenskommelse mellan de tre länen.

I bifogade underlag finner ni
- Remissmissiv i PDF- samt Wordformat
- Bilaga 1, Förbundsstyrelsen 2018-03-01 § 33 Gemensam bussgodsorganisation i Norrland
- Bilaga 2, Förbundsfullmäktige 2016-12-01 § 44 Utredning om bussgods (inriktningsbeslut)
- Bilaga 3 Utredning gemensam bussgodsorganisation i Norrland med tillhörande bilagor

Expediering av beslut
Beslut skickas till kollektivtrafikmyndigheten@regionvasterbotten.se **senast 2018-05-15**, alternativt till Region Västerbotten, Box 443, 901 09 UMEÅ

--
Med vänlig hälsning

Kollektivtrafikmyndigheten
Region Västerbotten
kollektivtrafikmyndigheten@regionvasterbotten.se

Region Västerbotten, Box 443, 901 09 Umeå
www.regionvasterbotten.se

--
Med vänlig hälsning

Kollektivtrafikmyndigheten
Region Västerbotten
kollektivtrafikmyndigheten@regionvasterbotten.se

Region Västerbotten, Box 443, 901 09 Umeå
www.regionvasterbotten.se

REGION
VÄSTERBOTTEN

Datum
2018-03-06
Ert datum

Dnr
16RKTM0093
Er beteckning

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.

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.

Nya förutsättningar för ställningstagande

Då Region Jämtland/Härjedalen fattat beslut att inte medverka till en 4-länsöverenskommelse har ärendet handlagts vidare med tre län, Västerbotten, Västernorrland och Norrbotten.

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

Då detta medför att de förutsättningar som medlemmarna tidigare fått ta ställning till inför en 4-länsöverenskommelse förändras, tillfrågas därför medlemmarna på nytt inför föreslagen 3-länsöverenskommelse.

En ny organisation
Förslag på den nya organisationen utgår från dagens Bussgods i Norr AB. Det innebär att aktierna i bolaget Bussgods i Norr AB med de nya förutsättningarna, föreslås avyttras till 66,66 % (varav 33,33 % av aktierna säljs till Länstrafiken i Norrbotten AB och slutligen 33,33 % till kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland).

I ett nästa steg förvärvar det gemensamma bussgodsbolaget aktierna i Bussgods Norrbotten AB och Bussgods i Västernorrland AB. Under hösten 2018 genomförs en fusion, och de köpta bolagens verksamhet går in i det gemensamma bolaget. Målsättningen är att den 1 januari 2019 ska processen vara genomförd.

Ställningstaganden förknippade med processen
Processen med att bilda ett gemensamt bussgodsbolag för de tre 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.

Nuläge
Förbundsstyrelsen har vid sammanträdet den 1 mars 2018 behandlat ärendet om en gemensam bussgodsorganisation i Norrland, inför Förbundsfullmäktiges ställningstagande den 28 mars 2017.

Förbundsfullmäktige föreslås besluta medge Länstrafiken i Västerbotten AB avyttra 66,66 % av aktierna i Bussgods Västerbotten AB, samt

- 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 2019.

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 syfte att bilda en gemensam bussgodsorganisation i Norrland.

Beslut rapporteras in till kollektivtrafikmyndigheten@regionvasterbotten.se, senast 2018-05-15.

Bilagor
Bilaga 1 Förbundsstyrelsen 2018-03-01, § 33 Gemensam bussgodsorganisation i Norrland
Bilaga 2 Förbundsfullmäktige 2016-12-01 § 44 Utredning om Bussgods (inriktningsbeslut)
Bilaga 3 Utredning gemensam bussgodsorganisation i Norrland 2016-09-28 med tillhörande bilagor

§ 33.
Gemensam bussgodsorganisation i Norrland
Dnr: 16RKTM0093

Förbundsstyrelsens förslag till beslut
Förbundsfullmäktige beslutar medge Länstrafiken i Västerbotten AB avyttra 66,66 % av aktierna i Bussgods Västerbotten AB samt

- medge köp av Bussgods i Norrbotten AB samt Bussgods i Västernorrland AB till bolaget Bussgods i Norr AB i enlighet med tidigare inriktningsbeslut.
- 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
Då Region Jämtland/Härjedalen fattat beslut att inte medverka till en 4-länsöverenskommelse har ärendet handlagts vidare med tre län, Västerbotten, Västernorrland och Norrbotten.

Bakgrund
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.

Beslutsunderlag
Kollektivtrafikutskottets protokoll 2018-02-15, § 4
Förbundsfullmäktiges inriktningsbeslut 2016-12-01
Utredning gemensam bussgodsorganisation i Norrland
Värdering av Bussgods i Västerbotten AB (inte klart än)

Beslutsexpediering
Förbundsstyrelsen/Förbundsfullmäktige
Länstrafiken i Västerbotten AB
Kommunalförbundet Regional kollektivtrafikmyndighet i Västernorrland
Regional kollektivtrafikmyndighet i Norrbottens län

Sammanträdesdatum	Torsdagen den 1 mars 2018
Sammanträdestid	kl. 10:00-11:20 Partigruppsmöten kl. 09:00-10:00
Sammanträdesplats	Styrelserummet, Landstingshuset, Köksvägen 11, Umeå
Beslutande	Enligt närvarolista sidan 2-3
Övriga närvarande	Enligt närvarolista sidan 4
Ärenden	§§ 8-40
Underskrifter	Genom digital justering.
Sekreterare	Katrine Andersson
Ordföranden	Erik Bergkvist (S)
Justerare	Tomas Mörtsell (C)

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

Organ	Förbundsstyrelsen
Sammanträdesdatum	2018-03-01
Anslagsdatum	Protokollet ska anslås senast två dagar efter justering.
Datum då anslaget tas ner	Anslag tas ned tre veckor efter anslagsdatum.
Förvaringsplats för protokollet	Region Västerbottens kansli, Umeå
Underskrift	Katrine Andersson

ProSale Signing Referensnummer: 513027

Närvarolista

Namn	Parti	Närvarande	Reservation § 22	Reservation § 32	Anteckningar/ Tjänstgörande ersättare
Ledamöter (25)					
Erik Bergkvist	S	1			
Tomas Mörtsell	C	1	X		Justerare
Lorents Burman	S	1			
Lilly Bäcklund	S	-			Mikael Lindfors
Hans Lindberg	S	-			Lennart Holmlund
Maria Marklund	S	1			
Peter Olofsson	S	-			Peter Lindström
Karin Malmfjord	S	1			
Patrik Nilsson	S	1			
Janet Ågren	S	1			
Magnus Johansson	S	-			Mikael Abrahamsson
Janeth Lundberg	S	1			
Rikard Lädhekorpi	V	1			
Agneta Hansson	V	1			
Lennart Arvidsson	V	-			Filip Palukka
Anders Hård	MP	1			
Ewa-May Karlsson	C	1	X		
Carina Sundbom	C	-			Mattias Larsson
Anders Ågren	M	1	X		
Nicklas Sandström	M	1	X		
Christer Rönnlund	M	-			Christina Lidström
Nicke Grahn	L	1	X	X	
Carin Hasslow	L	1	X		
Hans-Inge Smetana	KD	1	X		
Mats Erik Westerlund	DKL	-			Linnea Lindberg

Signatursida

Detta dokument har elektroniskt undertecknats av följande undertecknare:

Namn	KATRINE ANDERSSON
Titel	Sekreterare
Datum & Tid	2018-03-06 13:25:21 +01:00
Identifikationstyp	Svensk e-legitimation
Identifikations-id	_0627f8096cb0562b562b26121c7e745bc6

Namn	Tomas Mörtsell
Titel, Organisation	Justerare, C
Datum & Tid	2018-03-06 13:40:03 +01:00
Identifikationstyp	Svensk e-legitimation
Identifikations-id	_091a6ee6bc436c3779f99fb82d43f30211

Namn	Erik Rickard Bergqvist
Titel, Organisation	Ordförande, S
Datum & Tid	2018-03-06 14:05:04 +01:00
Identifikationstyp	Svensk e-legitimation
Identifikations-id	_06a168fb0ad3659d7f8821423f1d09e3d6

Certifierad av ProSale Signing
Accepterad av alla undertecknare
2018-03-06 14:05:09 +01:00
Ref: 513027
www.comfect.com

Validera dokumentet | Användarvillkor

§ 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				

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.

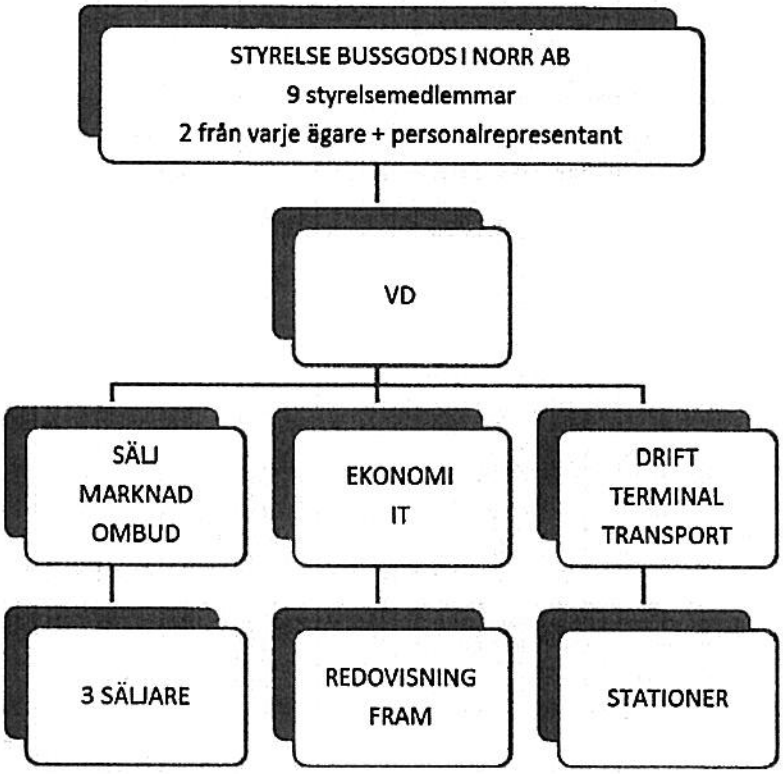
Förslaget som presenteras innebär att 5 tjänster inom den centrala administrationen dras in och försvinner. Utredningen har valt att inte lämna förslag på förändringar av busstationsinfrastrukturen. Idag ser den väldigt olika ut i olika län och den kommer också att behöva anpassas efter godskundernas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

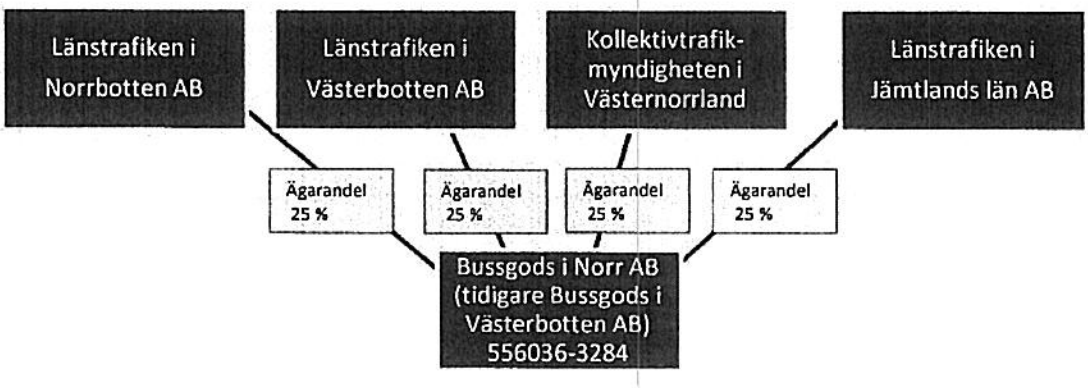
Fördelningen baseras på genomsnittligt utfall 2013-2015. För åren 2019 och 2020 bygger siffrorna på en ökad omsättning med knappt 4 % och en ökning av kostnaderna med ca 2 %. Observera att detta material visar hur en tänkt omsättning 2018 fördelar sig med historiska data som grund. Det faktiska utfallet 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.

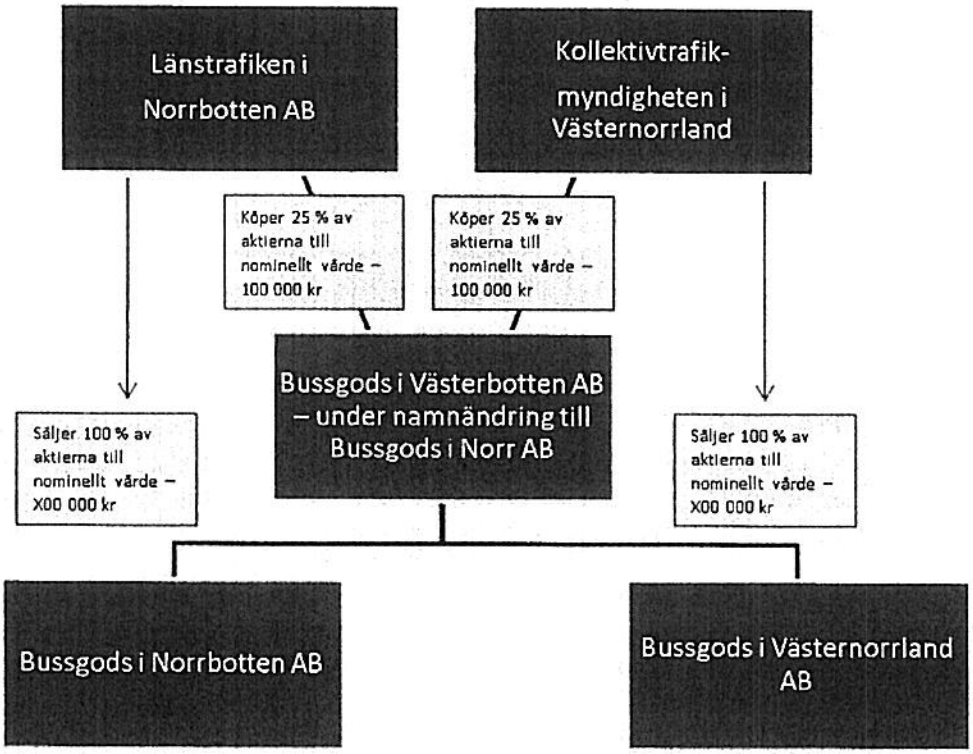
Aktierna säljs till nominellt värde – idag är aktiekapitalet 100 000 kr i bolaget. Det finns dock ett ovillkorat aktieägartillskott från ägaren Länstrafiken i Västerbotten AB om 300 000 kr i bolaget som förslagvis omvandlas till aktiekapital genom en fondemission. Aktiekapitalet skulle därefter uppgå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

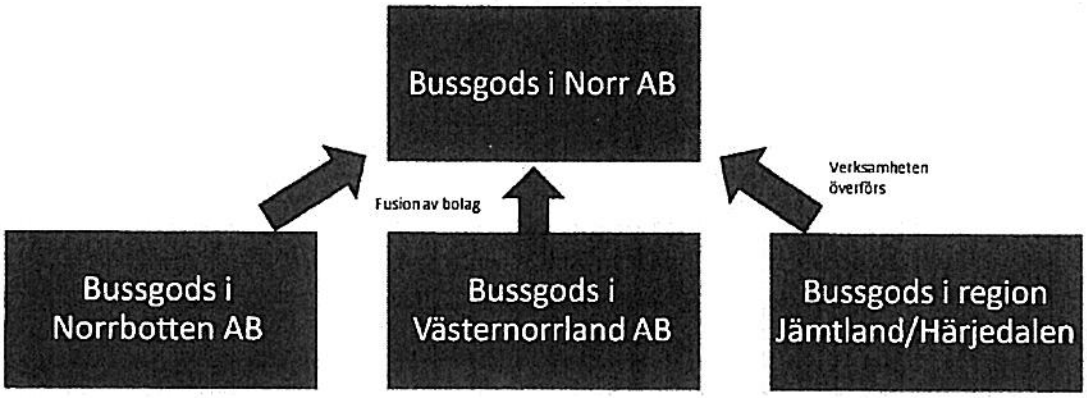
Bild: Koncern bildas – men bilden visar inte hela ägarbilden



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.

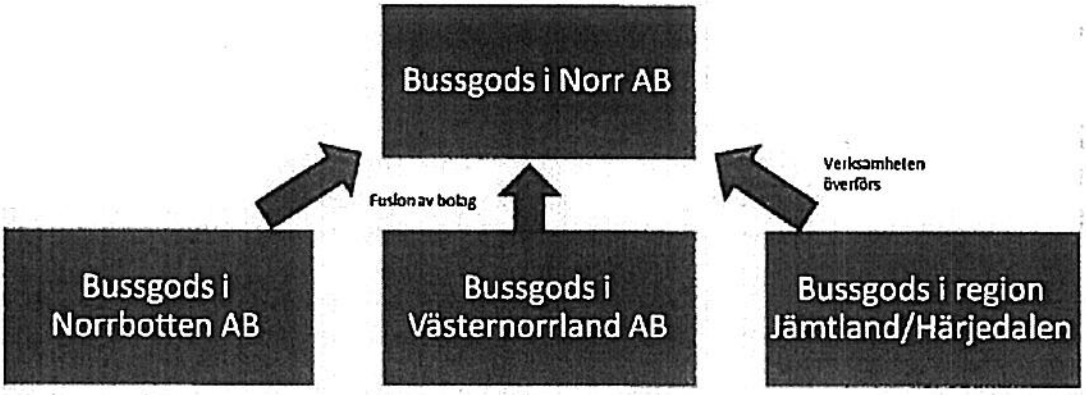
Verksamheten i både Norrbotten och Västerbotten är lönsam. Det är inte fallet i Västernorrland och i Jämtland har man under ett antal år haft ekonomiska problem. Det skulle för beslutsfattare i Norr- och Västerbotten kunna innebära en högre grad av risk. Precis som beskrivits ovan måste konsortialavtalet 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.

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.

Bilaga 1 – sammanställning av Bussgods i Norrland

Utfall 2015

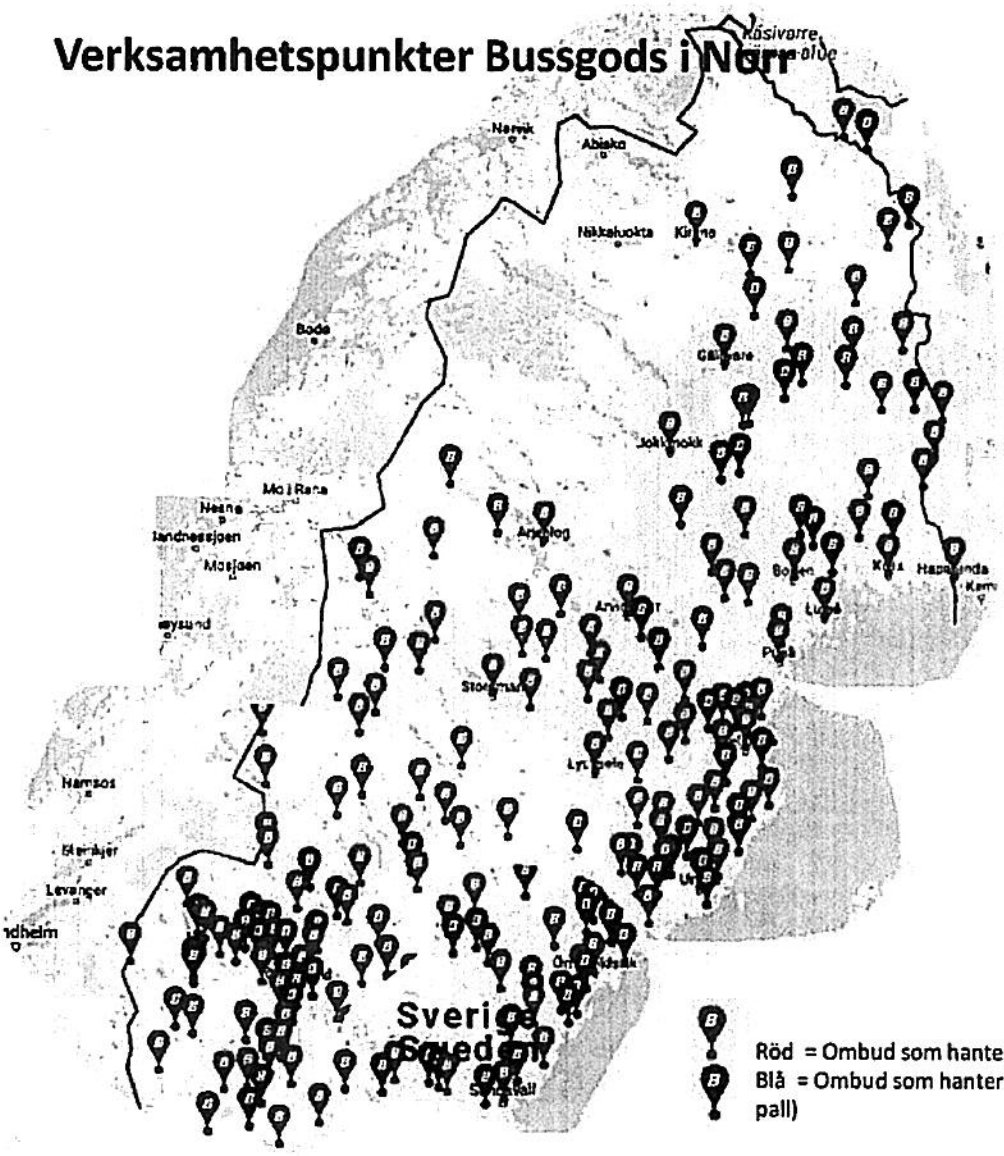
	Norrbotten	Västerbotten	Jämtland/-Härjedalen	Västernorrland
Organisationsform	AB	AB	Resultatenhet	AB
Ägare	Länstrafiken i Norrbotten 51% Centrala Buss 49%	Länstrafiken i Västerbotten 100 %	Länstrafiken i Jämtlands län AB	KTM 42,7% Övriga bussbolag 52,3%
Styrelse	Landstings- och kommunpolitiker, Tjänsteman och privata trafikbolagsägare	Tjänstemän hos ägaren		4 politiker, 4 tjm Från bussbolagen
Omsättning	54,1msk	31,8 msek	13,035msek	19,8 mkr
Andel omsättning: Privatpersoner Företagskunder Samhället (kommuner, landsting/region)	9 % 67 % 24 %	11% 86% 3%	13% 84% 3%	9 % 90 % 1 %
Antal anställda	47	17	8 varav 1 tj.ledig	16
Antal terminaler i egen regi	13	3	1	4
Antal terminaler på entreprenad	1	13	3	-
Antal Bussgodsombud	36	45	50	35
Avkastningskrav/-ersättning till myndighet	15 msek	4,1 msek (Budget)	Internkalkyl 3,69 msek	1,1 %
Omsättning LTN	388,1 mkr	602 mkr	487mkr *	449 mkr

- * inkl. skolskjutsar i J/H

Prognos 2016

	Norrbotten	Västerbotten 2015	Jämtland/-Härjedalen 2016	Västernorrland
Organisationsform	AB	AB	Resultatenhet	AB
Ägare	Länstrafiken i Norrbotten 51% Centrala Buss 49%	Länstrafiken i Västerbotten 100 %	Länstrafiken i Jämtl.län AB 100%	KTM 42,7% Övriga bussbolag 52,3%
Styrelse	Landstings- och kommunpolitiker, Tjänsteman och privata trafikbolagsägare	Tjänstemän hos ägaren	Politisk	4 politiker 4 tjm från bussbolagen
Omsättning		33,6 msek	13,8 msk	19 mkr
Andel omsättning: Privatpersoner Företagskunder Samhället (kommuner, landsting/region)		10% 84% 6%	13 84 3	10 % 89 % 1 %
Antal anställda		21	8 varav 1 tj.ledig	13
Antal terminaler i egen regi	13	5	1	3
Antal terminaler på entreprenad	1	8	3	-
Antal Bussgodsombud	46	48	50	33
Avkastningskrav/-ersättning till myndighet	15 msek	5,7 msek (Budget)	Internkalkyl 3,69 msek	1,5 %
Omsättning LTN	414,2 mkr	602 mkr	387 mkr	436,4mkr

Verksamhetspunkter Bussgods i Norr



Röd = Ombud som hanterar paket och pall
Blå = Ombud som hanterar gods upp till 35 kg (ej pall)

Norrbotten

Arjeplog Öppettider: Mån-Fre 12.00 - 16.30	EGEN PERSONAL
Arvidsjaur Öppettider: Mån-Fre 07.45 - 16.30 (Lunch 12:30-13:30)	EGEN PERSONAL
Boden Öppettider Mån-Fre 07.00 - 16.45 (Lunch 11.30 - 12.30)	EGEN PERSONAL
Gällivare Öppettider: Mån-Fre 08.00 - 16.30 (Lunch 12.00-13.00)	EGEN PERSONAL
Haparanda Öppettider: Mån-Fre 07.30 - 16.30	**ENTREPRENAD**
Jokkmokk Öppettider: Mån-Fre 07.00 - 17.00 (Lunch 11.30 - 12.30)	EGEN PERSONAL
Kalix Öppettider: Mån-Fre 08.00 - 16.30	EGEN PERSONAL
Kiruna Öppettider: Mån-Fre 07.00 - 16.00	EGEN PERSONAL
Luleå Öppettider: Mån-Fre 07.00 - 18.00,Lör-Sön 11.30-14.00	EGEN PERSONAL
Pajala Öppettider: Mån-Fre 08.00 - 16.00	EGEN PERSONAL
Piteå Öppettider: Mån-Fre 07.00 - 16.45	EGEN PERSONAL
Älvsbyn Öppettider: Mån-Fre 07.00 - 16.00	EGEN PERSONAL
Överkalix Öppettider: Mån-Fre 07.30-08.15,09.30-10.15,10.45-11.30,12.30-14.15,15.30-16.30	EGEN PERSONAL

Övertorneå Öppettider Mån-Fre: 07:30-08:30,10:30-12:00,13:30-14:15,15:30-16:30 EGEN PERSONAL

Västerbotten

Lycksele Busstation Öppettider: Mån-Fre 07.00 - 17.00 EGEN PERSONAL

Skellefteå Busstation Öppettider: Mån-Fre 07.00 - 18.00 EGEN PERSONAL

Umeå Busstation Öppettider: Mån-Fre 07.00 - 18.00 EGEN PERSONAL

Storuman Busstation Öppettider: Mån-Fre 07.00 - 16.00 (Lunch 11.30 - 13.00) EGEN PERSONAL

Vilhelmina Busstation Öppettider: Mån-Fre 07.00 – 07:30 08.30-12.00 14.30-16.30 EGEN PERSONAL

Tärnaby Busstation Öppettider: Mån-Fre 07.30 - 16.30 (Lunch 12.00 - 13.00) ENTREPRENAD

Sorsele Busstation Öppettider Mån-Fre 07.00-16:30 Lunchstängt 11:30-12:30 ENTREPRENAD

Malå Busstation Öppettider: Mån - Fre 07.00 - 11.00 13.00 - 17.00 ENTREPRENAD

Norsjö Busstation Öppettider: Mån - Fre 08.00 - 10:15 12:45 - 16:30 ENTREPRENAD

Jörn Busstation Öppettider: Mån 09:00 - 11.00 Tis - Tor 09.00 -11.00 13:30 - 16.00 Fre 09.00 - 11.00 13.30 - 16.45 ENTREPRENAD

Vindeln Busstation Öppettider: 08.00 - 11.00 & 12.00 - 16.15 ENTREPRENAD

Nordmaling Busstation Öppettider Mån - Fre 07.00 - 17:30 ENTREPRENAD

Åsele Busstation Öppettider mån-fre 06.30-07.00 08.00-15.00 ENTREPRENAD

Dorotea Busstation Öppettider: Mån - Fre 07.30-08:30 09:30-12:15 13.00-15:30 16.00-16:30 ENTREPRENAD

Västernorrland

Sollefteå Öppettider: Mån-Fre 07.00 - 16.00 EGEN PERSONAL

Sundsvall Öppettider: Mån-Fre 07.00 - 17.30 EGEN PERSONAL

Örnsköldsvik Öppettider: Mån-Fre 07.00 - 17.00 EGEN PERSONAL

Jämtland

Strömsund Öppettider: 07.00-11.00 - 12.00-16.30 ENTREPRENAD

Sveg Öppettider: 07.00-11.00 - 12.00-16.30 ENTREPRENAD

Östersund Öppettider: 07.00-18.00 EGEN PERSONAL