

Regional utvecklingsförvaltning  
2018-12-19  
Infrastruktur och kommunikationer  
Ruth Eriksson  
E-post:ruth.eriksson@regionjh.se  
Tel: 063-146561

RUN/238/2018

## Länstrafiken Jämtlands län AB – bolag eller förvaltning

### Inledning

Liberalerna föreslår, i en motion från Lennart Ledin, att bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB avvecklas och verksamheten läggs i förvaltning. Motivet är att bolaget är helägt av Region Jämtland Härjedalen, nyttan med att bedriva verksamheten i bolag är därmed svår att se. Bland annat förlängs beslutsvägarna i de fall en fråga ska beslutas av Regionfullmäktige. Principiellt ska verksamhet som kan bedrivas i förvaltning också bedrivas i förvaltning.

### Bakgrund

2012 trädde en ny lag om kollektivtrafik i kraft (SFS 2010:1065). I varje län ska det finnas en *regional kollektivtrafikmyndighet* (RKM), myndigheten ska utövas i förvaltningsform. Regionförbundet blev då RKM.

RKM ska upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram som omfattar all allmän kollektivtrafik i regionen/länet, fatta beslut om allmän trafikplikt inför varje upphandling av allmän kollektivtrafik och ta emot anmälningar om kommersiell trafik. Kommuner kan överlåta ansvaret för färdtjänst till RKM.

2015 bildades Region Jämtland Härjedalen, den allmänna kollektivtrafiken skatteväxlades och är sedan dess en del av Region Jämtland Härjedalen. Det innebär att Region Jämtland Härjedalen är RKM och har det ekonomiska och politiska ansvaret för verksamheten och dess framtida utveckling. RKM får överlämna vissa befogenheter till ett aktiebolag. Den operativa verksamheten utförs av Länstrafiken i Jämtlands län AB, som är helägt av Region Jämtland Härjedalen.

För regiontågtrafiken finns en motsvarande organisation, Norrtåg AB. Region Jämtland Härjedalen äger Norrtåg tillsammans med motsvarande organisationer i Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten. Parterna äger 25 % vardera.

Länstrafiken i Jämtlands län AB ansvarar för den operativa verksamheten exempelvis upphandling och samordning av trafik, avtalsuppföljning, tidtabeller, utveckling av betal- och biljettsystem, hållplatser, IT-funktion, webb-sida, marknadsföring, statistik, biträda Region Jämtland Härjedalen i utrednings- och planeringsarbete. All trafikverksamhet och beställningscentral är upphandlad.

Den tidigare lagstiftningen, om hur kollektivtrafik i ett län skulle organiseras, så att kommunerna och landstinget hade ansvaret för verksamheten och att det skulle finnas en

*trafikhuvudman* i varje län som ansvarade för kollektivtrafiken. Verksamheten organiserades då ofta i ett aktiebolag. Aktiebolag är en organisationsform som hanterar fler ägare och ansågs på ett bra sätt kunna fullgöra uppdraget som trafikhuvudman.

## Bolaget

Bolaget har ett aktiekapital på 8 mkr. 2017 var nettoomsättningen var 487,7 mkr, varav särskild kollektivtrafik (kommunala skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor) 121,8 mkr och ägarbidraget 182,9 mkr.

Antalet anställda 2017 var 23 personer varav 4 personer tillhörde avdelningen för särskild kollektivtrafik och 9 personer tillhörde avdelningen Bussgods. Bussgods är avvecklad sedan 28 februari 2018.

Styrelsen består av sju ledamöter.

## För- och nackdelar med olika organisationsformer

Ett argument för att behålla bolaget är att det tydliggör vad och hur. Vad-frågorna tillhör den politiska nivån och hur-frågorna är utförandet.

Länstrafiken är en egen juridisk person och ansvarar för sin egen ekonomi, redovisning personal et c. För det behövs ekonomiprogram, löneadministrationen, telefonväxel, E-post, serverdrift med flera tjänster som skulle kunna hanteras inom ramen för regionens verksamhet.

Ett aktiebolag måste ha en egen styrelse, revisorer och företagsförsäkringar, något som inte behövs i en förvaltning.

Vid tidigare utredningar har kostnader som kan inbesparas beräknats till ca 1,2 mkr/år. Lokalfrågan är nu, liksom vid tidigare utredningar, exkluderad utifrån att regionen inte har lediga lokaler att erbjuda.

<b>Förvaltning</b>	<b>Aktiebolag</b>
<b>Fördelar</b>	<b>Fördelar</b>
Tydlig politisk styrning av verksamheten	Tydlig uppdelning mellan politiska, strategiska beslut och operativ verksamhet
	Eget beslutsmandat i driftsfrågor
Vissa effektiviseringsvinster av administration och styrelsekostnad	Ansvarsbilden tydligare med bolag
Ökad insyn	Korta beslutsvägar
Enklare hantering av myndighetsutövning för färdtjänst/riksfärdtjänst	
	Affärsmässighet
<b>Nackdelar</b>	<b>Nackdelar</b>
Mindre tydlig uppdelning mellan politiska, strategiska beslut och operativ verksamhet.	Egen revision, styrelse och viss administration

## Överföring av avtal

Bolaget bedriver sin verksamhet genom upphandling och har ett stort antal avtal att förvalta. Överföring av avtal kräver en omfattande utredning och administration i syfte att säkerställa att inte några rättigheter går förlorade. För varje avtal måste avtalsparterna samtycka till en överföring. Det finns inte anledning att anta att bolagets motparter skulle ha något att erinra mot en sådan överlåtelse men skulle en avtalspart motsätta sig en överföring av ett avtal måste upphandlingen göras om.

Det vanliga förfarandet är att när verksamhet i länstrafikbolag har lagts i förvaltning har bolaget behållits vilande som avtalspart. En överföring av avtal görs successivt när de löper ut och bolaget avvecklas om något år.

## Överväganden

Utöver ovanstående för- och nackdelar finns andra effekter av en förändring

Argument som talar för att behålla bolaget:

- Bibehålla en väl fungerande organisation
- Bibehålla ett väl inarbetat varumärke
- En uppfattning är att ett bolag har lättare att möta kundens behov och vara marknadsanpassad än en förvaltning.
- Undvika driftsverksamhet i förvaltningsområde regional utveckling och därmed en alltför detaljinriktad styrning. I dag sker den politiska styrningen i Trafikförsörjningsprogram och beslut om allmän trafikplikt.

Argument som talar mot att behålla bolaget:

- Principiellt ställningstagande att verksamhet som kan bedrivas i förvaltning, ska bedrivas i förvaltning.
- De senaste åren har bolaget redovisat ett underskott. 2017 var underskottet så stort att aktiekapitalet var hotat, Region Jämtland Härjedalen fick då lämna en kapitaltäckningsgaranti, bolaget fick upprätta en kontrollbalansräkning. I den situationen blir den formella hanteringen omfattande när verksamhet bedrivs i bolag.
- Närmare koppling mellan finansiering, planering och upphandling.
- Ökad insyn i verksamhetens alla delar.

Styrelsen utses på politiska grunder. Ett ökat samband mellan RKM och bolaget kan uppnås genom att politiker i regionala utvecklingsnämnden också utses till bolagets styrelse.

Om de uppgifter som i dag hanteras i bolagsform skulle föras in i Region Jämtland Härjedalen bör formen för den politiska styrningen av, och delegationsordningen för, dessa frågor ses över.

Läggs verksamheten i förvaltning, förutsätts att bolaget finns kvar som avtalspart. En överflyttning av verksamheten kan betraktas som en praktisk fråga och ske vid en tidpunkt som bedöms lämplig.

## Organisation i andra län

Allt fler län bildar regioner och RKM organiseras vanligen i regionen. I Region Östergötland, Västra Götaland och Halland är driftverksamheten organiserad i aktiebolag. I regionerna Gävleborg, Uppland, Kronoberg, Skåne, Jönköping och Örebro bedrivs den operativa verksamheten i förvaltningsform. I Norrbotten, Västernorrland och Södermanland är RKM organiserad i kommunalförbund, i Norrbotten finns ett aktiebolag för den operativa verksamheten medan Västernorrland och Södermanland har all verksamhet i kommunalförbundet.

## Sammanfattning

Sedan 2015 är Region Jämtland Härjedalen RKM. Den allmänna kollektivtrafiken är en viktig del av regionala utvecklingsnämndens ansvarsområde och har när koppling till andra verksamhetsområden som kompetensförsörjning, fler invånare i regionen, fossilbränslefri region. Den allmänna kollektivtrafiken bidrar på ett konkret sätt till regionens utveckling. Inte minst det ekonomiska läget har bidragit till att kopplingen mellan bolaget och förvaltningen är starkt.

Principiellt ska verksamhet som kan bedrivas i förvaltning, bedrivas i förvaltning. Det finns för- och nackdelar med båda organisationsformerna, vilket också framgår av att de båda organisationsformerna förekommer. Att bedriva verksamheten i förvaltningsform ger en viss inbesparing.

I bolaget finns ett stort antal avtal, dessa kan inte enkelt överföras till Region Jämtland Härjedalen. Läggs verksamheten i förvaltning bör bolaget behållas vilande som avtalspart under en övergångsperiod. Läggs verksamheten i förvaltning kan det ske vid en tidpunkt som bedöms passande.