

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

Datum:2017-08-18

Dnr: RUN/451/2017

## **BUSSGODS I JÄMTLAND HÄRJEDALEN**

### **Inledning**

Bussgods ingår som en avdelning inom Länstrafiken i Jämtlands län AB. Uppgiften är att på persontrafikens villkor befordra gods inom länet och över landet. Bussgods ska agera på marknadens villkor och inte vara samhällsunderstödd.

Bussgods styrka är att godset levereras på tidtabell, d v s förutsägbart. Bussgods svaghet är att konceptet är svårt att förnya. Godset levereras till ett ombud där kunden får hämta/lämna sitt gods. En högre servicenivå t ex dörr-till dörr service kan bussgods inte erbjuda. Bussgods är till viss del en intressekonflikt med persontrafikens anspråk på snabba turer, utan onödiga stopp, samt att godsutrymmet tar plats som kan användas för fler resenärer.

Godsmarknaden har ökat de senaste åren, trots det minskar antalet frakter för bussgods. Det kan bli förklarad av ökad konkurrens från andra speditörer, färre försändelser i länets gleasa delar, minskade godsflöden i de större stråken på grund av utveckling av bussgods i länen söder om Jämtland.

Terminaler finns i Sveg, Strömsund, Funäsdalen, Hammarstrand och Järpen samt ca 50 ombud runt om i länet.

Sedan 2013 har verksamheter redovisat ett underskott.

2013 – 1 mkr,

2014 – 2,4 mkr,

2015 – 2,1 mkr,

2016 – 2,7 mkr.

2017 – prognos -4,4 mkr (prognos från juli 2017).

Kollektiv persontrafik är en obligatorisk uppgift för kollektivtrafikmyndigheten. Inom ramen för en tillåten verksamhet (persontrafik) kan annan verksamhet (bussgods) som har en naturlig anknytning till ”grundverksamheten” få bedrivas. Bussgods i kombination med persontrafik är därför kompetensrelaterad. Verksamheten ska bedrivas utan vinstsyfte enligt kommunallagen. En annan princip är självkostnadsprincipen. Verksamheten får inte subventioneras med skatter och priserna skall sättas så att samtliga kostnader över tid täcks av priset. En annan tillåtlighetsregel är om det saknas grundläggande service för godstransport på en ort eller inom ett område inom länet så kan kommun eller landsting tillhandahålla sådan service.

## Bakgrund

Regionförbundet utredde 2014 förutsättningarna för fortsatt bussgodsverksamhet.

”Konsekvensanalyser för Bussgods i Jämtlands län, WSP-rapport, 10191726, 2014-03-28.

Utredningen redovisar tre alternativ.

- Fortsatt drift av Bussgods
- Verksamheten upplåts till annan aktör
- Verksamheten överlåts till annan aktör

Regionstyrelsen beslöt 2014-04-28 § 57

- hemställa att Jämtlands läns landsting beslutar att tillsammans med Länstrafiken i Jämtlands län AB utreda möjligheterna att från och med 2015 samordna landstingets godstransporter med Länstrafikens bussgods.

- Utredningen ska också se på möjligheter till samordning med andra aktörer.
- Bussgods ska behållas under 2014.

Jämtlands läns landstings utredning - Samordning godstransporter 2014-08-29 - behandlades i

Landstingsstyrelsen 2014-09-25 (LS/1237/2014 § 190). Landstingsstyrelsen beslöt att

- samordning av enbart godstransporterna inte ger några större effektiviseringar,
- samordning av landstingets hela transportorganisation med bussgodsverksamheten ger möjligheter till vissa effektiviseringar, men effekten är troligen inte så stor att den ensam räcker till för att uppnå ekonomisk balans i verksamheten. Effekten motiverar inte heller ytterligare utredningar med hänsyn till att bussgodsverksamheten under tiden fortsätter gå med underskott.

2016 redovisade Länstrafiken att en större affär för godstransporter var möjlig med start 2017.

Affären kom aldrig att förverkligas.

Uppdrag gavs hösten 2016 från presidierna (ordförande och vice ordförande) i regionala kollektivtrafikmyndigheter och Länstrafikbolag i Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland samt Region Jämtland Härjedalen. att presentera en möjlig framtida gemensam organisation för Bussgods. Förslaget innebär att bilda ett gemensamt Bussgods i Norr AB (eller ett liknande namn som godkänns av Bolagsverket).

Beslut i RUN 2016-12-13, § 184 att ställa sig positiv till utredningen och att Region Jämtland Härjedalen förvärvar 25 % av aktierna direkt eller genom sitt bolag Länstrafiken i Jämtlands län AB.

2017-02-07 fattade RUN § 25 ett kompletterande beslut om att Länstrafiken i Jämtlands län AB ska äga aktierna och att Region Jämtland Härjedalen ska utse ledamöter till bolagets styrelse, besluta om bolagsordning, aktieägaravtal och andra principiella frågor.

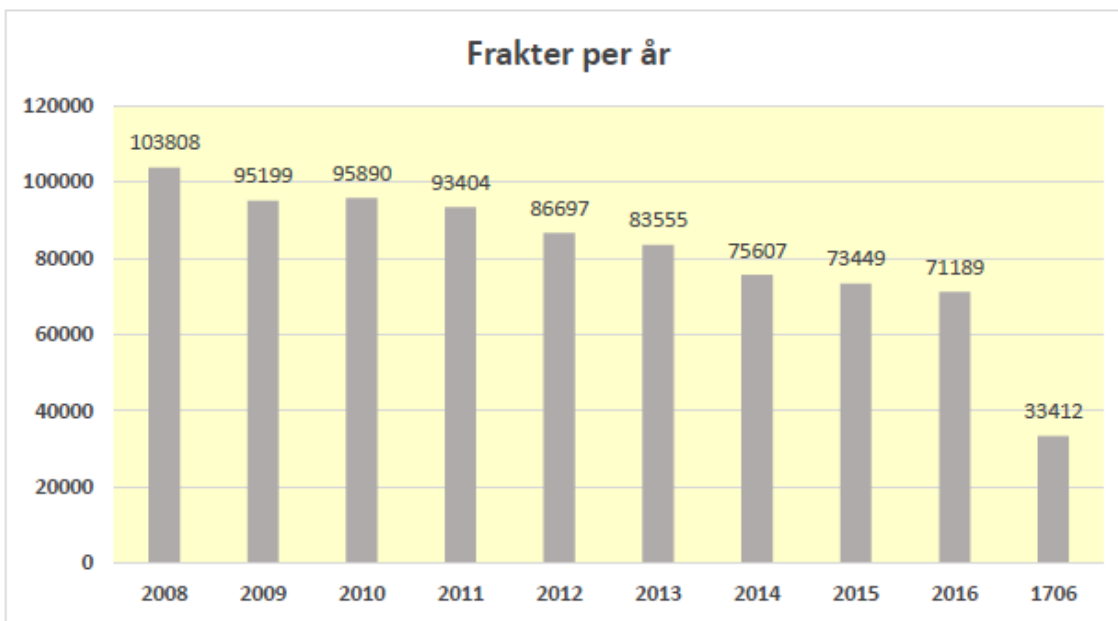
Regionala utvecklingsnämnden beslutade den 2017-05-09, § 86, att föreslå regionfullmäktige att Region Jämtland Härjedalen ska tillåta att Länstrafiken ingår i ett Norrlandsgemensamt bussgodsbolag. Bakgrunden är att styrelsen i Länstrafiken i Jämtland AB i ett per capsalum sammanträde i april 2017 beslutat att tillsammans med de övriga norrlandslänen bilda ett gemensamt bussbolag. För att få lov att bilda ett bolag behöver Länstrafiken enligt kommunallagen ett godkännande av Regionfullmäktige. RUN beslutade

1. Godkänna att Länstrafiken i Jämtlands län AB köper 25 % av aktierna i Bussgods Västerbotten AB till ett värde av 102 250 Skr
2. Godkänna att Bussgods Västerbotten AB (nuvarande namn på det blivande Bussgods Norr AB) köper Bussgods Norrbotten AB och Bussgods Västernorrland AB
3. Länstrafiken i Jämtlands län AB tillskjuter 1 000 000 kr i aktieägartillskott
4. Länstrafiken i Jämtlands län AB går i borgen för en checkkredit om 2 500 000 kr.
5. Godkänna styrdokumenterna bolagsordning, ägardirektiv och aktieägaravtal för det blivande bolaget.

Beslutet återtogs av RUN 2017-06-13 § 105 med motiveringen underlaget för detta beslut behöver fördjupas och nämnden bör därför ta tillbaks sitt beslut.

## Utveckling

Den negativa utveckling som bussgods haft de senaste åren fortsätter och prognosen för 2017 är ett underskott om 4,4 mkr. 2012 hanterades 86 700 frakter och 2016 hanterades 71 200 frakter. En minskning med ca 18 % under 5 år. Under januari – juni 2017 var antalet frakter 33 533 en minskning med 8 % jämfört med 2016, trots intensifierade försäljningskampanjer Första halvåret 2015 var det 36 017 frakter och 2016 var det 36 467 frakter.



### **Förändringar i godsflödet 2014 – 2016**

Sedan 2013 har antalet godsombud minskat från 61 till 53 stycken. Det är bl a i Näliden, Bruksvallarna, Jormvattnet, Kyrktåsjö, Laxsjö, Lillhärddal, Röttviken och Tännäs som inte längre har godsombud.

Godsmängderna ökar i vissa områden och minskar i andra, vilket visar att alternativa lösningar kan etableras. För Region Jämtland Härjedalen finns ett par fasta uppdrag, blodprover från Gäddede och allt gods till/från Funäsdalen.

Större firmor upphandlar sina frakter. Det är en stor påverkan när bussgods tappar/vinner en sådan kund. Bussgods har svårt att konkurrera och kunna lämna anbud beroende på de begränsningar som bussgods-konceptet innebär.

### **Sverigefrakt**

Bussgods finns endast kvar i landets nordligaste del Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten. Sverigefrakt är den frakttjänst som gör tjänsten rikstäckande. I Dalarna och Gävleborg finns tjänsten Bussgods kvar, men den är exkluderad från kollektivtrafikorganisationen.

### **Utveckling i grannlän**

Det nya bolaget Bussgods i Norr AB ska bestå av bussgodsorganisationerna i Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län. De senaste åren har bussgodsverksamheten minskat även i de länen. För första halvåret 2017 redovisar Norrbotten en prognos med ett 0-resultat. För att klara det har 8,25 tjänster sagts upp, antalet frakter minskar. I Västerbotten är resultatet positivt och något över budget. Antalet frakter ökar, tack vare en bra försäljningsverksamhet. Bussgods i Västernorrland har ett negativt resultat för första halvåret 2017, antalet frakter sjunker. Fler frakter har förts över från bussar till egna fordon, lastbilar.

I Norrbotten och Västerbotten är alla beslut klara för att bilda det gemensamma bolaget. I Västernorrland ska alla kommunfullmäktige och regionfullmäktige besluta i frågan. Sundsvalls och Kramfors kommuner har nästa fullmäktige 25 september och regionen 20 september.

### **Bussgods Norr AB**

#### **Möjligheter**

Idén med ett gemensamt bolag är att det finns mycket som förenar och att konceptet går att utveckla både vad avser kvalitet och ekonomi genom att samarbeta. I den utredning som ligger till grund för arbetet med en gemensam bussgodsorganisation (2016-09-28) redovisas förutsättningarna

- möjligheter till kostnadsbesparingar - genom att ha färre anställda

- förutsättningar till ökade intäkter - genom ökade fraktvolymmer
- en ekonomisk fördelningsmodell – genom att en del av fraktintäkten går till transportören (resp Länstrafikbolag/RKM). Länstrafikbolaget måste å sin sida stå för den merkostnad som godsbefordran medför. Det är t ex godsrum, extra körning till godsombud, minskad kapacitet för personbefordran.

### **Risker**

Ersättningen till Länstrafiken utgår per frakt och inte, som idag, i form av en fast ersättning. Om frakterna blir färre kommer Länstrafiken att få en lägre ersättning. Den merkostnad som godsbefordran medför är främst fasta kostnader. Vid oförändrat eller minskat antal frakter i Jämtlands län kommer frakterna inte att kompensera för den merkostnad som Länstrafiken har för godshanteringen.

I bolaget ska alla parter dela solidariskt på vinster/förluster. Jämtland ska äga 25 %, vilket innebär att ansvaret vid förlust/avveckling är 25 %, trots att verksamheten i länet motsvarar ca 12 %. Fortsätter den negativa trenden som är rådande i flera av länen just nu, måste bolaget avvecklas på sikt.

## **Om avveckling av bussgods**

### **Effekter i länet**

Bussgods har de senaste åren tappat marknadsandelar och har en liten andel av godstransporterna i och till/från länet. WSP intervjuade ett antal speditörer och företag som nyttjar bussgods, utdrag ur utredningen se bilaga 1. Det är svårt att bedöma om det skulle uppstå bristande godsförsörjning i någon del av länet om Bussgods avvecklas. Privata aktörer kan se möjligheter till ökade transporter, nya logistiklösningar.

Bruttokostnaden vid en avveckling uppskattas till ca 6 mkr. De flesta fraktavtalen har uppsägningstider på 3 månader, vilket innebär att vid en eventuell avveckling så drivs verksamheten vidare 3-4 månader. Den största enskilda posten vid en avveckling är lönekostnaden, flera har lång anställningstid och därmed lång uppsägningstid. Budbilar är leasade och lokaler hyrda, med varierande uppsägningstider.

Fraktkostnader finns främst i avtalet Buss 2010, vilket upphör december 2018. Det ska ersättas av Buss 2018, med en avtalstid på 10 år. I den pågående upphandlingen kan godsförutsättningarna exkluderas. Det öppnar för andra fordon och trafiklösningar och bedöms ge en lägre kostnad i kommande entreprenad.

### **Länstrafikens beslut**

Länstrafikens styrelse beslöt 2016-10-31 att ställa sig positiva till förslaget att bilda Bussgods Norr AB och har, efter att RUN 2016-12-13 fattat samma beslut, arbetat och tagit erforderliga beslut inför bildandet av det gemensamma bolaget med start 2018-01-01.

Några diskussioner om att avbryta arbetet eller vidta andra åtgärder har inte diskuterats i styrelsen. Länstrafiken har vid arbetet med budget 2018 informerat ägarna om att den kalkylerade intäkten 2018 ifrån det nya bolaget kan bli lägre och i sämsta fall helt utebli.

### **Effekter för Bussgods Norr AB**

Det arbete som pågått sedan hösten 2016 för att bilda ett gemensamt bussgodsbolag bygger på att de fyra länen samverkar. Utgår en part förändras förutsättningarna och arbetet måste göras om från grunden.

Upphör Bussgods i Jämtland försämras förutsättningarna för bussgodsflöden till/från de angränsande länen. Möjlighet finns att bussgods tas över av annan rikstäckande frakttjänst. Sverigefrakt kan vara ett alternativ.

### **Sammanfattning**

Bussgodsverksamheten inom Länstrafiken i Jämtlands län AB:s fortsätter att tappa fraktvolymer och marknadsandelar. Verksamheten har gått med underskott sedan 2013, underskottet tenderar att öka. Olika förslag till åtgärder har utretts. Förslaget att ingå i ett Bussgods Norr AB tillsammans med Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten är en konkret åtgärd.

Den utveckling som sker inom bussgods Jämtlands län ger ändå anledning till eftertanke. Att gå in i ett större bussgodsbolag med de stora förluster som verksamheten uppvisat de senaste åren och den vikande utveckling som några av de andra länen uppvisar, innebär en risk. Risken är att det nya bussgodsbolaget kommer att få lönsamhetsproblem, om utveckling blir aktuell så är länet till 25 % ägare genom Länstrafiken i Jämtlands län AB. Att nu dra sig ur den planerade sammanslagningen av bussgods i de fyra norrlandslänen innebär att förutsättningarna för de andra länen ändras i grunden.

Om bussgods avvecklas kommer den privata marknaden att ta över allt eller stora delar av verksamheten. Leveranser, frekvens och tider kommer att förändras utifrån den godslösning som uppstår. Om och var försörjningssvårigheter kan komma att uppstå är svårt att förutse.

Beslut om bussgods framtid måste ses i längre perspektiv.

- Fullföljer Region Jämtland Härjedalen intentionen med Bussgods Norr AB ska trafik i det kommande trafikavtalet, Buss 2018 (ett 10-årigt avtal med trafikstart i december 2018) handlas upp så att bussgodstjänsten kan upprätthållas och att det nya bolaget ges förutsättningar och tid för att vända den negativa utvecklingen för bussgodsverksamheten i Jämtland.

- Väljer Region Jämtland Härjedalen att inte fullfölja samarbetet om Bussgods Norr AB bör bussgodsverksamheten avvecklas. En avvecklingskostnad kommer att finnas under ett par år. I den pågående trafikupphandlingen Buss 2018 exkluderas samtliga förutsättningar för bussgods, vilket kommer att sänka avtalskostnaden.



## BILAGA 1

### Utdrag ur Konsekvensanalyser för Bussgods i Jämtlands län WSP-rapport

Rapportnummer 10191726

2014-03-20 RS/738/2012

#### Intervjuer

##### Speditörer

De intervjuade buss- och speditörsföretagen<sup>1</sup> uttrycker sig positivt om Bussgods vad gäller täckningsgrad, lokalkännedom, service och leverans kvalitet. Samtliga speditörsföretag som intervjuats använder ibland själva Bussgods för att nå ut till de yttersta noderna på distributionsnätet. Däremot har ett antal nackdelar och problem för Bussgods framhållits. Bussgods har svårt att priskonkurrera. Det gäller för bulktrafiken med pallar såväl som för småpaket. Därtill finns en kapacitetsbegränsning, oavsett hur Bussgods organiseras, i det begränsade lastutrymmet för linjetrafiken i länet. Bussgods transportvolymerna är mycket små jämfört med konkurrenternas. Skillnaden har ökat markant under senare år, då Bussgods omsättning har minskat men transportvolymerna i stort har ökat. Delvis på grund av den ökade internethandeln så har transporterna ökat totalt sett (ca 10 % per år under en femårsperiod). Vidare har nämnts att de busstyper som Bussgods använder har kortare avskrivningsperioder vilket leder till högre kostnader för Bussgods verksamheten. Bussgodshanteringen sägs också innebära längre uppehållstider för persontrafiken.

Bussgods är inte ensamma om att ha god täckning i Jämtlands län. Privata speditörsfirmor och Posten når också ut långt på landsbygd och glesbygd. Däremot kör man på många håll mer sällan än Bussgods, och kan inte i samma utsträckning erbjuda leverans över dagen. De yttersta noderna är bara en del i ett större system där lands- och glesbygdens transportefterfrågan måste vägas mot de merkostnader som högre leveransfrekvens medför.

En privat speditör ser möjligheter med att överta Bussgods verksamhet. Speditören säger sig ha matchande leveranskapacitet vad gäller kylfunktion och butiksutkörningar, samt nästan lika många ombud. Speditören omsätter idag nästan tjugo gånger så mycket som Bussgods i Jämtland. Idag skickar speditören paket direkt till företag och till ombud för utlämning. Speditören framhåller vidare att man ser ett helhetsansvar och gärna samarbetar med lokala speditörer. Att köpa Bussgods ses däremot som ett alternativ som är svårt att genomföra, medan samordning genom upplåtelse av Bussgods distributions ses som en möjlighet. Man kan då

---

<sup>1</sup> Se Bilaga 2 för intervjuade företag



bevara Bussgods som varumärke, men konsolidera terminalhanteringen och transportererna. Det skulle innebära en marginell förändring mot dagens geografiska lokalisering.

En annan privat speditör säger sig tvärtom *inte* vara intresserade av Bussgods verksamhet, mer än som samarbetspartner för leveranser till lågtrafikerade orter. I andra län har man utvecklat samarbete med Bussgods. Speditören ser sin egen verksamhet som väsensskild från Bussgods, och kombinationen hög servicegrad och låg beläggning som omöjlig att införliva i sin verksamhet.

Posten menar att man genom sitt stora antal ombud och sin höga täckningsgrad skulle kunna ta över Bussgods. Det finns potentiella synergier med Bussgods som idag inte aktivt eftersträvas. Posten har ett uppdrag att utföra samhällsservice, men också ett vinstkrav som måste beaktas. Med hänsyn till den omfattande och utvecklade logistikmodell som Posten använder, bedömer man det mest troligt att Bussgodshanteringen måste anpassas efter Postens övriga logistik. Det finns samordningsfördelar med att konsolidera hanteringen i Postens terminaler.

Det finns ett antal potentiella problem med konsolidering mellan Bussgods och andra speditörsföretag, som i olika grad aktualiseras vid utvecklat samarbete, upplåtelse eller överlåtelse av Bussgods. Konkurrensregelverket tillåter inte uppdelning av marknaden. Det finns hårda regler för avräkning och fakturering till transportörer och kunder. Därutöver krävs förbättrad integration mellan aktörernas informationssystem. Investeringen i att lösa de tekniska problemen måste vägas mot fördelarna av minskade ledtider vid samordning av terminaler. En speditör menar att intresset för övertagande av Bussgods, eller förbättrat samarbete, skulle vara större om det gällde ett större område än Jämtland. Speditörerna menar genomgående att en försäljning av Bussgods till viss del skulle innebära förändringar vad gäller leveranstider och krav på kundernas anpassning.

Speditörerna har uttryckt ytterligare synpunkter på förhållandet mellan Bussgods och den övriga transportsektorn. En speditör vänder sig mot argumentet att Bussgods genom samordning av gods- och persontrafik håller utbudet av personkollektivtrafik på en högre nivå än vad som annars varit fallet. Speditören menar att fordonsanpassning är nyckeln för att garantera ett tillräckligt antal persontrafiklinjer när efterfrågan sviktar. Fordonsanpassning är omöjligt så länge bussarna måste ha godsutrymme. Vidare har förslag uppkommit på att oftare utnyttja smååkare som har lastutrymme över, samt att diskutera samordning av de volymmässigt betydande transportererna till kommunala serviceinrättningar på landsbygden och glesbygden.

#### **Företag på landsbygden i Jämtland**

Flera företag<sup>2</sup> framhåller Bussgods som absolut nödvändigt för sin verksamhet, och räknar med inkomstbortfall om funktionen försvinner. Vissa av de intervjuade företagen använder endast

---

<sup>2</sup> Se Bilaga 2 för intervjuade företag.

Bussgods för sina transporter, medan andra även använder andra aktörer. Det kan utifrån intervjuerna med företagen konstateras att Bussgods idag är ett starkt varumärke. Bussgods förknippas med korta leveranstider, tillförlitlighet, kvalitet, hög täckningsgrad och bra service. Som särskilt värdefullt framstår möjligheten att skicka och mottaga gods varje dag, vilket andra aktörer inte kan matcha. Prisnivån anses av vissa företag vara avgörande för val av transport, andra företag tillskriver prisnivån lägre betydelse. Schenker och Posten erbjuder inte samma leveransfrekvens för paket, och använder ibland Bussgods för att skicka paket sista sträckan mot paketets slutdestination. Bussgods förknippas också med god lokalkännedom. Leveranser med ett av de stora speditörsföretagen är dyrare när de sker till leveranspunkter som inte ligger vid europavägarna. Det finns dessutom exempel på att adressaten fått köra omvägar för att hämta paket, då speditören levererat till den punkt som strikt geografiskt legat närmast adressaten, utan hänsyn till vägnätets utformning.

En företagare som agerar ombud åt flera speditörer framhåller att de stora speditörsföretagen levererar på helger och sent på kvällar, och menar att Bussgods har ett i jämförelse med konkurrenterna krångligt system. Exempelvis anges inte priset på fraktsedeln, vilket medför extraarbete för ombudet.

De intervjuade företagen har inga utvecklade idéer om alternativ till dagens bussgodsverksamhet. På vissa håll har lokala smååkare börjar köra gods, men den verksamheten garanterar inte transportkapacitet över längre tidsperioder. För landsbygdens företag är förutsägbarhet och tillförlitlighet ledord vad gäller transportförsörjning.