



Sammanträde med:

Regionstyrelsen

Sammanträdet sker digitalt, endast ordförande och ansvarig tjänsteperson träffas fysiskt i Eken.

Sammanträdesdatum: 2021-01-26

Tid: kl. 09:30 - cirka 12.00 (ordinarie sammanträde)

13.00 - cirka 16:00 (regionstyrelsens seminarium enligt separat inbjudan)

Plats: Digitalt

Meddela förhinder snarast möjligt till nämndsekreterare kristina.berglund@regionorebrolan.se eller tfn. 070-642 73 40.

Du som är ersättare meddelar om du kommer att närvara.

Tänk på våra allergiker och undvik starka dofter.

Ledamöter kallas

Andreas Svahn (S), ordförande
Ewa Sundkvist (KD), vice ordförande
Ola Karlsson (M), 2:e vice ordförande
Karin Sundin (S)
Nina Höjjer (S)
Irén Lejgren (S)
Per Eriksson (S)
Joakim Carlsson (S)
Torbjörn Ahlin (C)
Sebastian Cehlin (M)
Willhelm Sundman (L)
Mats Gunnarsson (MP)
Elin Jensen (SD)
Patrik Nyström (SD)
Jihad Menhem (V)

Ersättare underrättas

Carina Dahl (S)
Zaki Habib (S)
Gunnel Kask (S)
Azra Prepic (S)
Inga-Lill Bergensten (KD)
Sven-Erik Sahlén (KD)
Charlotte Edberger (C)
Lars-Göran Zetterlund (C)
Oskar Svärd (M)
Pär-Ove Lindqvist (M)
Birgitta Malmberg (L)
Monika Aune (MP)
Gunilla Fredriksson (SD)
Fredrik Dahlberg (SD)
Jessica Carlqvist (V)



1. Protokollsjustering

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar

att ordföranden och Willhelm Sundman (L) med Mats Gunnarsson (MP) som ersättare justerar protokollet.

Protokollet ska vara justerat senast den 9 februari 2021.

2. Anmälan av motion från Elin Jensen (SD), Daniel Spiik (SD), Bo Ammer (SD) och Gunilla Fredriksson (SD) om HBTQ-certifiering

Diarienummer: 21RS395

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att remittera motionen till regionstyrelsen för beredning, samt

att ta anmälan till protokollet.

Sammanfattning

Anmäls att en motion har inkommit från Sverigedemokraterna (SD) den 14 januari 2021 om att ta bort alla krav på speciella HBTQ-utbildningar och certifiering/diplomering av Region Örebro läns verksamheter.

Motionen har överlämnats till Regionkansliet – staben för hållbar utveckling för stöd i beredningen.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26, anmälan av motion från Elin Jensen (SD), Daniel Spiik (SD), Bo Ammer (SD) och Gunilla Fredriksson (SD) om HBTQ-certifiering
- Motion - Stå upp för jämlikheten, om HBTQ-utbildningar, certifieringar och diplomeringar

3. Anmälan av motion från Elin Jensen (SD), Bo Ammer (SD) och Gunilla Fredriksson (SD) om att avbryta samarbetet med Fairtrade

Diarienummer: 21RS392

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att remittera motionen till regionstyrelsen för beredning, samt

att ta anmälan till protokollet.

Sammanfattning

Anmäls att motion inkommit från Elin Jensen (SD), Bo Ammer (SD) och Gunilla Fredriksson (SD) till Region Örebro län den 14 januari 2021 om att avbryta samarbetet med Fairtrade.



Motionen har överlämnats till Regionkansliet – staben för hållbar utveckling för stöd i beredningen.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26, anmälan av motion från Elin Jensen (SD), Bo Ammer (SD) och Gunilla Fredriksson (SD) om att avbryta samarbetet med Fairtrade
- Motion - Avbryt samarbetet med Fairtrade

4. Anmälan av medborgarförslag om att starta ett centrum i länet för rehabilitering av långtidssjuka efter covid-19

Diarienummer: 21RS418

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att överlåta till hälso- och sjukvårdsnämnden att besluta i ärendet, samt

att ta anmälan till protokollet.

Sammanfattning

Anmäls att ett medborgarförslag har inkommit till Region Örebro län den 15 januari 2020 om att starta ett centrum i länet för rehabilitering av långtidssjuka efter covid-19.

Medborgarförslaget har överlämnats för beredning till regionkansliet – staben för hälso- och sjukvård.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26, anmälan av medborgarförslag om att starta ett centrum i länet med rehabilitering för långtidssjuka efter covid-19
- Medborgarförslag, rehabcentrum i länet för covid-19 patienter

5. Motion från Jihad Menhem (V), Jessica Carlqvist (V) och Kenneth Lantz (V) om att Region Örebro län arbetar fram en regional koldioxidbudget Diarienummer:

21RS517

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att remittera motionen till regionstyrelsen för beredning, samt

att ta anmälan till protokollet.

Sammanfattning

Anmäls att motion har inkommit från Jihad Menhem, Jessica Carlqvist och Kenneth Lantz (V) om att Region Örebro län ska arbeta fram en regional koldioxidbudget.

Motionen har överlämnats till Regional utveckling, Energi- och klimatkontoret för stöd i beredningen.



Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26, anmälan av motion från Jihad Menhem (V), Jessica Carlqvist (V) och Kenneth Lantz (V) om en regional koldioxidbudget
- Motion från Jihad Menhem (V), Jessica Carlqvist (V) och Kenneth Lantz (V) om att Region Örebro län arbetar fram en regional koldioxidbudget

6. Anmälan av motion från Willhelm Sundman (L) om att införa riktlinjer kring personalföreträdare i nämnder

Diarienummer: 21RS529

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att remittera motionen till regionstyrelsen för beredning, samt

att ta anmälan till protokollet.

Sammanfattning

Anmäls att en motion har inkommit från Willhelm Sundman (L) till Region Örebro län den 19 januari 2021 om att införa riktlinjer kring personalföreträdare i nämnder.

Motionen har överlämnats till staben Administration, juridik och säkerhet för stöd i beredningen.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsen 20201-01-26, anmälan av motion från Willhelm Sundman (L) om att upprätta riktlinjer kring personalföreträdare i nämnder
- Motion från Willhelm Sundman (L) - Inför riktlinjer kring personalföreträdare i nämnder

7. Kompletteringsval till kommunala handikapprådet i Degerfors kommun

Diarienummer: 20RS6891

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar

att till ny ersättare i kommunala handikapprådet i Degerfors kommun utse

.....(S) för tiden 2021-01-26 – 2022-12-31.

Sammanfattning

Regionstyrelsen beviljade Patrik Renbergs (S) begärda entledigande från uppdraget som ersättare i kommunala handikapprådet i Degerfors kommun den 26 augusti 2020.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26, kompletteringsval till kommunala handikapprådet i Degerfors kommun

8. Kompletteringsval till etikrådet

Diarienummer: 20RS10689



Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar

att till ny ledamot i etikrådet utse(S) för tiden 2021-01-26 – 2022-12-31.

Sammanfattning

Regionstyrelsen beviljade Lars-Eric Johanssons (S) begäran om entledigande från uppdraget som ledamot i etikrådet den 20 oktober 2020.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26, kompletteringsval etikrådet

9. Kompletteringsval till rådet för funktionshinderfrågor i Degerfors kommun, specifikt samverkansråd för folkhälsa samt Länsstyrelsens viltförvaltningsdelegation

Diarienummer: 20RS9605

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar

att till ledamot i rådet för funktionshinderfrågor i Degerfors kommun utse Fred Kiberu Mpiso (S) för tiden 2021-01-26 – 2022-12-31,

att till ledamot i specifikt samverkansråd för folkhälsa utse Jannica Jonsson (S) för tiden 2021-01-26 – 2022-12-31, samt

att till ersättare i Länsstyrelsens viltförvaltningsdelegation utse (S) för tiden 2021-01-26 – 2022-12-31.

Sammanfattning

Regionstyrelsen beviljade Kent Gustafssons (S) begärda entledigande från uppdragen som ledamot i rådet för funktionshinderfrågor i Degerfors kommun, ledamot i specifikt samverkansråd för folkhälsa samt ersättare i Länsstyrelsens viltförvaltningsdelegation den 20 oktober 2020.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26, kompletteringsval till specifikt samverkansråd för folkhälsa samt Länsstyrelsens viltförvaltningsdelegation

10. Tidsplan verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021

Diarienummer: 20RS12713

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar

att fastställa Region Örebro läns tidsplan för verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021.

Sammanfattning

Förslag till tidsplan för verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021.



Tidsplanen för verksamhetsplan med budget 2022 ska skapa förutsättningar för en tydlig och transparent process att ta fram verksamhetsplan med budget för kommande verksamhetsår. Arbetet ska starta med ett omvärldsseminarium i samband med regionstyrelsens sammanträde i mars. Det utgör en del i underlag till förutsättningar för verksamhetsplan med budget som ska informeras om i regionstyrelsen i mars. Förutsättningarna kompletteras enligt regeringens vårproposition och ny skatteunderlagsprognos i maj. Efter politisk beredning fattas beslut om verksamhetsplan med budget vid regionstyrelsens sammanträde i maj och regionfullmäktiges sammanträde i juni.

Nämndernas verksamhetsplaner ska beslutas i oktober. Nämndernas verksamhetsplaner ska presenteras vid ett seminarium i november för att säkerställa regionstyrelsens uppsiktsplikt.

Tidsplanen innehåller också beskrivning av uppföljning av verksamhetsplan med budget under 2021. Det avser uppföljning av helår 2020 och uppföljning i form av periodrapporter, delårsrapport och uppföljning av helår avseende år 2021.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26, tidsplan verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021
- Tidsplan verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021, justerad efter beslut i regionstyrelsens arbetsutskott

11. Godkännande samt borgen för fordonsanskaffning inom Tåg i Bergslagen

Diarienummer: 21RS32

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att besluten under punkterna 2 – 5 nedan gäller under förutsättning av övriga delägares likalydande beslut,

att AB Transitio får i uppdrag att avropa 1,75 spårfordon av modellen Stadler Dosto ER1 4-vagnar med tillhörande högvärdeskomponenter, strategisk utrustning samt upphandla finansiering därför,

att Region Örebro län ska ingå borgen såsom för egen skuld (proprieborgen) för upphandlad finansiering med borgenstak om 202 MSEK avseende spårfordon och 4,5 MSEK avseende högvärdeskomponenter och strategisk utrustning,

att Region Örebro län ingår uppdragsavtal med AB Transitio om att AB Transitio ska avropa och anskaffa 1,75 spårfordon av modellen Stadler Dosto ER 1 4-vagnar med tillhörande högvärdeskomponenter och strategisk utrustning, samt

att Tåg i Bergslagen AB får i uppdrag att ingå hyresavtal med AB Transitio beträffande spårfordonen.

Sammanfattning

Tåg i Bergslagen AB (bolaget/TiB) ägs gemensamt av Region Dalarna, Region Gävleborg, Region Västmanland och Region Örebro län (25 procent ägande vardera).

Ett ”Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen” är framtaget som visar en gemensam bild av



bolagets och tågtrafikens utveckling inom berört geografiskt område. Programmet har beslutats i respektive regions kollektivtrafikmyndighet.

Det långsiktiga programmet innebär såväl utökningar som reducering av trafik. Fordonsflottan behöver utökas, förbättras och till viss del förnyas, för att möjliggöra ett utökat utbud och ett mer robust trafiksystem. Det är en målsättning att den trafik som bedrivs i TiB:s regi utförs med egna, ordinarie fordonsresurser. Till 2023 ska de 5 tågfordon av modell X14, som TiB idag bedriver tågtrafiken med, tas ur trafik och behöver ersättas. Därtill anskaffas egna fordon för den utökade trafiken mellan Borlänge-Mora. Totalt sett krävs sju nya fordon fram till 2030 och detta ärende omfattar samtliga fordon.

Mot ovanstående bakgrund har Tåg i Bergslagen vänt sig till Transitio, regionernas gemensamma bolag för tåganskaffning och finansiering av tågfordon, för beställande av nya tågfordon i enlighet med den gemensamma inriktningen för trafiken.

Fordonsköpen lånefinansieras i sin helhet genom Transitios försorg och finansieringen kräver därför borgen för lånen från ägarna. Varje ägare går i borgen för sin respektive andel, därav uppdelningen i 1,75 fordon per ägare. Totalt uppgår borgensramen per ägare på 206,5 mkr för 1,75 fordon.

När samtliga regionfullmäktige ställt sig bakom fordonsavskaffningen och beviljat borgen kommer Transitio att avropa tågfordon på uppdrag av Tåg i Bergslagen. Hyresavtal upprättas samtidigt mellan Tåg i Bergslagen och Transitio.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26, godkännande samt borgen för fordonsanskaffning inom Tåg i Bergslagen AB
- Förslag till uppdragsavtal Tåg i Bergslagen - Region Örebro län
- Långsiktigt program Tåg i Bergslagen 2019-2030

12. Bolagsförsäljning och förvärv, investeringar samt borgen för Svealandstrafiken AB

Diarienummer: 21RS33

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta tillstyrka

att Länsgården Fastigheter AB säljer dotterbolaget Bussdepåer i Örebro Län AB,

att Svealandstrafiken AB köper bolaget Bussdepåer i Örebro Län AB,

att Svealandstrafiken AB köper bolaget Rodret 6 & 8 i Örebro AB,

att Svealandstrafiken AB fusionerar de båda köpta bolagen upp i Svealandstrafiken AB,

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att Region Örebro län såsom för egen skuld ingår solidarisk borgen för Svealandstrafiken AB:s samtliga existerande och framtida förpliktelser enligt leasingavtal, kreditavtal, checkräkningskreditavtal och andra finansieringsrelaterade åtaganden upp till ett högsta belopp om 1 200 miljoner kronor, jämte därpå löpande ränta och kostnader,



att borgensåtagandet begränsas med en regressrätt baserat på Region Örebro läns och Region Västmanlands ägarandel i Svealandstrafiken AB, vilket innebär att vardera parts borgenssumma uppgår till 600 miljoner kronor, samt

att beslut enligt ovan endast gäller under förutsättning att fullmäktige i Region Västmanland fattar likalydande beslut avseende att-satserna två till sex.

Sammanfattning

Den 1 januari 2018 bildas ett gemensamt ägt bolag, Svealandstrafiken AB, genom att Region Örebro län köpte 50 procent av aktierna i AB Västerås Lokaltrafik av Region Västmanland. Svealandstrafiken AB bedriver busstrafik i de båda länen, i egen regi och genom upphandlad trafik. Trafikmyndigheterna i Västmanland och Örebro län ger med så kallat tilldelningsbeslut bolaget i uppdrag att driva busstrafik inom geografiska områden i de båda länen.

Bolaget står nu inför två investeringar, förvärv av depåer samt investeringar i elbussar samt bussar anpassade för kommande trafik i BRT-systemet i Örebro. Bolaget äger för närvarande tre depåer i Västmanland. Genom att utvidga ägandet att omfatta depåer också i Örebro län skapas möjlighet att sänka kostnaderna. Effekterna av denna förändring berör framför allt Region Örebro län. Tillsammans med kollektivtrafik-myndigheterna i Region Västmanland och Region Örebro län planeras för att utvidga användandet av elbussar eller andra bussmodeller. Båda utvecklingsområdena förutsätter beslut av ägarregionernas fullmäktigeförsamlingar, dels beslut av principiell karaktär, dels i form av att utöka Svealandstrafiken AB:s borgensram.

Förvärven av depåer sker genom bolagsförvärv, dels av bolaget Rodret 6 & 8 i Örebro AB omfattande depån i Bettorp, dels bolaget Bussdepåer i Örebro län AB omfattande åtta mindre depåer i Örebro län. Säljande parter är Örebroporten Holding AB respektive Länsgården Fastigheter AB. Köpeskillingen för bolaget Rodret 6 & 8 i Örebro AB uppgår till 203 mnkr, medan köpeskillingen för Bussdepåer i Örebro län AB fastställs baserat på justerat substansvärde per den 30 april 2021 (justerat substansvärdet i september 2020 uppgick till 14,3 mnkr).

Övertagandet av depåerna är gynnsamt för Svealandstrafiken AB både utifrån ett strukturellt och ekonomiskt perspektiv. Svealandstrafiken äger för närvarande tre depåer i Västmanlands län. Ett samlat och utökat ägande av depåer i Västmanland och Örebro ökar förutsättningarna för effektivare trafikplanering och fastighetsutveckling samt samordning av resurser i fastighetsförvaltningen.

Svealandstrafiken har mellan 2004-2014 stegvis gått över från diesel- till biogasdrivna bussar för trafiken i Västmanland. Sedan 2019 kör Svealandstrafiken AB med 144 nya biogasbussar i Örebro län. Utvecklingen på bussmarknaden visar för närvarande på en tydlig inriktning mot nya tekniker och drivmedel. Flera bussleverantörer har kommunicerat att de ska sluta tillverka biogasbussar. Utvecklingsresurser inriktas i stället framför allt på el och vätgasdrivna bussar i traditionellt busstrafiksystem eller i så kallat BRT (Bus Rapid Transit).

Mot bakgrund av marknadsutvecklingen avseende drivmedel och trafiksystem planeras, i nära samverkan med respektive kollektivtrafikmyndighet i de båda länen, för investeringar i bussar som matchar myndigheternas trafikbehov. I ett första steg avser det elbussar riktat mot stadstrafiken i Västerås och i ett andra steg, från 2023 och framåt, utökad eldriven



stadstrafik samt introduktion BRT i stadstrafik i Örebro. Båda inriktningarna förutsätter investeringar i nya bussmodeller.

Svealandstrafiken AB avser att lånefinansiera ovan beskrivna investeringar och har till ägarna inkommit med en hemställan om utökad borgen med 570 mnkr, från 630 mnkr till 1 200 mnkr.

De ekonomiska effekterna av Svealandstrafiken ABs investeringar får effekter för ägarna. Intäkterna för borgensavgifterna ökar med 1,1 mnkr per år och är lika för båda ägarna. (Borgensavgiften är 0,40 procent av det utnyttjade beloppet, RF 2017, §75). Därutöver påverkas Region Örebro läns kostnader efter ett förvärv av depån i Örebro genom att kostnader minskar med 5,2 mnkr. Eventuella prisskillnader för trafik med eldrift jämfört med biogas påverkar beställaren. Aktuella driftkalkyler för eldrivna bussar i jämförelse med biogasdrivna bussar är neutrala. Kostnaderna för avskrivningar och ränta ökar, men motsvaras av lägre kostnader för underhåll och drivmedel. Miljövinster är dock betydande.

Ett genomförande av depåförvärven samt investeringarna bedöms inte påverka bolagets möjligheter att uppfylla ägardirektivet resultatkrav på 10 procent av insatt kapital. Däremot får investeringarna effekt på bolagets balansomslutning, vilken ökar. Soliditeten beräknas minska från 12,9 procent 2020 till 10,5 procent 2023. Soliditetsförändringen motiverar ett fortsatt högt resultatkrav på bolaget.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26, bolagsförsäljning och förvärv, investeringar samt borgen för Svealandstrafiken AB
- Bilaga 1 Underlag styrelsebeslut Svealandstrafiken Depåer i Örebro län
- Bilaga 2.0 Underlag för hemställan om borgen
- Bilaga 2.1 Hemställan om borgen Svealandstrafiken Region Örebro län
- Bilaga 2.2 Hemställan om borgen Svealandstrafiken Region Västmanland
- Bilaga 3. Värdebeskrivning Bussdepåer 201124

13. Region Örebro läns förvaltnings AB:s förvärv av aktier i Alfred Nobel Science Park AB

Diarienummer: 21RS31

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att godkänna att Region Örebro läns förvaltnings AB förvärvar aktier i Alfred Nobel Science Park AB från Karlskoga kommun enligt föreslaget aktieöverlåtelseavtal,

att godkänna föreslaget aktieägaravtal, bolagsordning och ägardirektiv,

att uppdra åt Region Örebro läns förvaltnings AB:s ombud att vid bolagsstämman i Alfred Nobel Science Park AB rösta för att anta bolagsordningen och ägardirektivet,

att uppdra åt Alfred Nobel Science Park AB att besluta om sådana eventuella mindre ändringar i bolagsstämmans beslut som kan erfordras enligt lag för registrering av bolagsordningen hos Bolagsverket,



att förvärvet av aktier enligt punkt 1 finansieras genom Region Örebro läns förvaltnings AB:s befintliga medel samt

att ovanstående första fyra beslut gäller under förutsättning att kommunfullmäktige i Örebro och Örebro Universitet fattar motsvarande beslut.

Sammanfattning

Alfred Nobel Science Park AB ägs för närvarande av Örebro Rådhus AB (38 procent), Karlskoga kommun (27 procent), Region Örebro läns förvaltnings AB (21 procent) och Örebro Universitet Holding AB (14 procent). Karlskoga kommun önskar avveckla sitt ägande i bolaget och avyttra aktier till övriga ägare. Ett förslag till aktieöverlåtelseavtal har upprättats för att reglera förvärvet. De ändrade ägarförhållandena medför även att aktieägaravtal, bolagsordning och ägardirektiv behöver ändras.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26, Region Örebro läns förvaltnings AB:s förvärv av aktier i Alfred Nobel Science Park AB
- Förslag till nytt aktieägaravtal Alfred Nobel Science Park AB
- Förslag till aktieöverlåtelseavtal Alfred Nobel Science Park AB
- Förslag till ny bolagsordning för Alfred Nobel Science Park AB
- Förslag till nytt ägardirektiv Alfred Nobel Science Park AB

14. Administrativa lokaler för Region Örebro län i Örebro

Diarienummer: 19RS9208

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar

att ta emot rapport ”Administrativa Lokaler fortsättning 2020-09-23” i enlighet med uppdrag från 2019-11-29,

att ge regiondirektören i uppdrag att arbeta vidare med alternativ 1 enligt rapporten ”Administrativa Lokaler fortsättning 2020-10-08” samt

att initiera en upphandling enligt alternativ 1 i rapporten.

Sammanfattning

I den tidigare utredningen om administrativa lokaler från 2018 beskrevs ett ”klusteralternativ”, där administrativ verksamhet samlokaliseras i några olika lägen. I denna fortsatta utredning föreslås ett geografiskt område; benämnt som ”Klustret”. Klustret bildar en rektangel i norrcity som binder samman Resecentrum och Universitetssjukhuset Örebro (USÖ) och underlättar samarbete genom korta avstånd mellan de olika lokalerna. Styrgruppen för uppdraget anser att politisk ledning, Regionkansli samt Regional utveckling ska sitta i samma byggnad inom Klustret och förordar en upphandling av lokaler för dessa verksamheter.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26, administrativa lokaler för Region Örebro län i Örebro, komplettering av tidigare fattat beslut

15. Program för Hållbar utveckling 2021-2025



Diarienummer: 19RS6929

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att anta framlagt förslag till Program för hållbar utveckling 2021-2025.

Sammanfattning

Regionstyrelsen fick 2015 i uppdrag att ta fram ett långsiktigt program för hållbar utveckling. Uppdraget resulterade i "Program för hållbar utveckling 2017-2020". Eftersom programperioden går mot sitt slut har programmet nu reviderats och ett förslag för program för perioden 2021-2025 har tagits fram.

Syftet med Program för hållbar utveckling 2021-2025, är att ge en samlad beskrivning av hur Region Örebro läns verksamheter ska arbeta för en hållbar utveckling i linje med Agenda 2030, FN:s globala mål för hållbarhet. Målet är att skapa välfärd och livskvalitet när vi bedriver vår verksamhet, samtidigt som vi säkerställer kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov.

Det reviderade programmet ska liksom tidigare samla de tre hållbarhetsaspekterna och verka för en gemensam förståelse för innebörden av hållbar utveckling. Fokus vid revideringen har varit en översyn och utveckling av övergripande mål, inriktningsmål och indikatorer. Målsättningen med översynen har varit att underlätta arbetet för att hållbarhet ska genomsyra verksamheterna i ännu högre grad.

Programmet återremitterades av regionfullmäktige den 11 november 2020 med stöd av reglerna om minoritetsåterremiss till regionstyrelsen med följande motivering: programmet ska kompletteras med en mer balanserad bild av utvecklingen i världen och förhållandena i Sverige avseende de ekonomiska klyftorna samt beskrivning av fler faktorer för ekonomisk hållbarhet.

Ärendet kommer nu åter till styrelsen för beredning inför beslut i regionfullmäktige.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26, program för Hållbar utveckling 2021-2025
- Program för Hållbar utveckling 2021-2025

16. Remissvar - Dalastrategin 2030 – Samhandling för ett hållbart Dalarna

Diarienummer: 20RS12536

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar

att förslaget till svar godkänns som Region Örebro läns svar till Region Dalarna.

Sammanfattning

Den regionala utvecklingsstrategin för Dalarna, Dalastrategin 2030 – Samhandling för ett hållbart Dalarna, ska vara ett stöd och språngbräda för Dalarna att möta stora samhällsutmaningar via kraftsamling och göra dem till möjligheter.

Målet är att med Dalastrategin som gemensam bas samhandla mot 2030 och ett hållbart



Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet. För att nå målet finns tre målområden som kopplar an till de olika dimensionerna av hållbarhet – miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet:

- Ett klimatsmart Dalarna
- Ett konkurrenskraftigt Dalarna
- Ett sammanhållet Dalarna

Fyra vägledande principer ska utgöra grunden för samhandling och ge kraft i förändringsarbetet:

- Ledarskap som kännetecknas av tillit och möjliggörande
- Kunskapsbaserat och samtidigt utforskande arbetssätt
- Tillvaratagande av olika platsers förutsättningar och möjligheter
- Tillvaratagande av människors drivkraft, kompetens och engagemang

Strategin beskriver följande trender och utmaningar som påverkar Dalarna.

- God kompetensförsörjning trots åldrande befolkning och urbanisering
- Hållbar tillväxt förutsätter goda livsmiljöer och möjliggörande fysisk infrastruktur
- Teknisk utveckling och digitalisering skapar möjligheter men kräver ny infrastruktur och nya kompetenser
- Global konkurrens ökar behovet av innovation och samverkan
- Stärkt sammanhållning och upplevelse av trygghet, delaktighet och inkludering behövs i tider av växande polarisering

Ovan beskrivna samhällsutmaningar är utgångspunkt för Dalastrategin och enligt strategin är ett hållbart Dalarna ett Dalarna som möter utmaningarna och vänder dem till möjligheter.

Region Örebro län har granskat remissförslaget utifrån områden som berör Örebro län och där samverkan sker med Region Dalarna. Region Örebro län har därför i sitt yttrande främst lämnat inspel inom områden som rör regional fysisk planering, kollektivtrafik, bredband och kompetensförsörjning.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26, svar på remissen Dalastrategin 2030, samhandling för ett hållbart Dalarna
- Svar på remissen Dalastrategin 2030, samhandling för ett hållbart Dalarna
- Remiss - Dalastrategin 2030 – Samhandling för ett hållbart Dalarna

17. Besvarande av motion från Mats Gunnarsson (MP) och Monika Aune (MP) om att utgå från klimatmålen i alla beslut

Darienummer: 20RS2589

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att motionen ska anses vara besvarad.

Regionstyrelsen beslutar vidare

att uppdraga åt regiondirektören att revidera och utbilda om den checklista som används för att väga in konsekvenser för de olika hållbarhetsperspektiven i Region Örebro läns beslut.



Sammanfattning

Den 10 mars 2020 inkom Mats Gunnarsson (MP) och Monika Aune (MP) med en motion till regionfullmäktige där de föreslår:

- att regionfullmäktige beslutar att alla politiska beslut ska utgå från centrala och av regionens egna beslutade klimatmål, i syfte att klimatmålen ska uppnås,
- att klimatredovisningar redovisas årligen i verksamhetsplan med budget, samt
- att regionstyrelsen uppdras att inrätta ett utskott för hållbarhet vars uppgift blir att följa upp regionens arbete med hållbarhet och klimatarbete.

Regionfullmäktige anser att det, genom den checklista som används för att identifiera och bedöma konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven vid förslag och beslut, redan finns ett system för att i varje beslut ta hänsyn till hur klimatmål påverkas. Checklistan behöver dock utvecklas för att tydliggöra hur bedömningar av klimatpåverkan ska göras.

Redovisningar över Region Örebro läns klimatpåverkan kommer att tas fram i kommande hållbarhetsredovisningar (det vill säga uppföljningar av Program för hållbar utveckling) och kan på sikt även komma att lyftas in i årsredovisningarna.

Regionfullmäktige anser att uppföljning av Region Örebro läns hållbarhets- och klimatarbete ska ske så nära verksamheterna som möjligt. Denna uppföljning ska därför göras av Region Örebro läns nämnder samt regionstyrelsen och inte av ett särskilt utskott för hållbarhet.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26, besvarande av motion från Mats Gunnarsson (MP) och Monika Aune (MP) om att utgå från klimatmålen i alla beslut
- Svar på motion från Mats Gunnarsson (MP) och Monika Aune (MP) om att utgå från klimatmålen i alla beslut
- Motion från Mats Gunnarsson (MP) och Monika Aune (MP) om att utgå från klimatmålen i alla beslut

18. Besvarande av motion från Jihad Menhem (V) och Jessica Carlqvist (V) om att vården ska bli bättre på att ta hand om patienter med ME-CFS

Diarienummer: 20RS2733

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att avslå motionen.

Sammanfattning

En motion har inkommit till Region Örebro län 13 mars 2020 från Jihad Menhem (V) och Jessica Carlqvist (V) om att vården ska bli bättre på att ta hand om patienter med ME-CFS. Myalgisk Encefalomyelit eller Chronic Fatigue Syndrome kallas också kroniskt trötthetssyndrom eller post-viral trötthet. Motionen lämnades över till hälso- och sjukvårdsnämnden för beredning. Förslaget till beslut är att motionen ska avslås.

I förslaget till svar framgår att Rådet för medicinsk kunskapsstyrning (RMK) arbetar med frågan regionalt vilket inkluderar såväl rekommendationer som fortbildning. De



vetenskapliga underlagen och erfarenheterna från vården är inte tillräckliga för att arbeta fram generella nationella rekommendationer. Det saknas också en samsyn inom vården kring diagnostisering och behandling. Diagnosen kan ställas inom primärvården och under utredningen kan distriktsläkaren, för att utesluta andra diagnoser, hämta stöd i specialistvården. Vid behov kan också remiss skickas till någon av de privata utomlänskliniker som utreder ME och detta görs via vårdslussen. I dagsläget finns inte utredningskompetensen i de egna leden.

Region Örebro län är alltså i färd med att se över vårdkedjan för diagnosen ME inom i såväl primär- som specialistvård. En allmän kompetenshöjning för att öka kvaliteten i berörd vårdkedja blir en följd av detta. Det innebär dock inte att utomlänsvård som patienten själv har sökt kan ersättas av regionen och inte heller att neuro- och rehabmedicinska mottagningen av nödvändighet blir vägen in till specialistvård.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26, besvarande av motion från Jihad Menhem (V) och Jessica Carlqvist (V) om att vården ska bli bättre på att ta hand om patienter med ME-CFS
- Svar på motion om att vården ska bli bättre på att ta hand om patienter med ME-CFS
- Motion från Jihad Menhem och Jessica Carlqvist (V) om att vården ska bli bättre på att ta hand om patienter med ME/CFS

19. Anmälnings- och meddelandeärenden

Diarienummer: 21RS168

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar

att godkänna redovisningen.

Sammanfattning

Anmälningar:

1. Regiondirektören har beslutat om att förlänga Maria Åkessons förordnande som HR-direktör till och med 2025-04-30.
2. Regiondirektören har fattat beslut om att teckna avtal om samverkan avseende Svenskt biobanksregister, 20RS12728.
3. Områdeschef Område närsjukvård norr har fattat beslut om lönetillägg för placering på annan tjänst inom Område närsjukvård norr, under perioden 2020-11-30—2021-02-28, 20RS12739.
4. Områdeschef Område närsjukvård norr har fattat beslut om lönetillägg för uppdrag som vårdsamordnare på Kopparbergs vårdcentral, Område närsjukvård norr, gäller från och med 2021-03-02 och så länge personen har uppdraget, 20RS12843.
5. Områdeschef Område närsjukvård norr har fattat beslut om lönetillägg för tjänstgöring som kurator på Kopparbergs vårdcentral, Område närsjukvård norr under perioden 2020-10-26—2021-01-31, 20RS13080.



6. Regionservice har överlämnat sammanställd lista för anställningsavtal Regionservice november och december 2020, 20RS670-17, 18.
7. Regionservice har överlämnat sammanställd lista för beslut om bisyssla november och december 2020, 20RS1398-8, 9.
8. Kanslichefen har den 21 december 2021 reviderat beslut om distansarbete, resor, möten, konferenser, utbildningar och evenemang under pandemin, 20RS8648.
9. Regionstyrelsens ordförande har fattat beslut om ingivelse av transportfullmakt för ombud i tvist med Svensk Dos, 20RS11825.
10. Områdeschefen för psykiatri har fattat beslut om lönetillägg, 20RS276-18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 28, 29.
11. Områdeschefen för Trafik och samhällsbyggnad har fattat beslut om tillsvidareanställningar, 20RS12177, 20RS8359, 20RS11833, 20RS11555, 20RS11232.
12. Enhetschefen för Allmän kollektivtrafik har fattat beslut om tillsvidareanställning, 20RS10543.
13. Administrativ chef Regional utveckling har fattat beslut om tillsvidareanställning, 20RS12840.
14. Områdeschefen för Näringslivsutveckling har fattat beslut om tillsvidareanställning, 20RS9099.
15. Områdeschefen för Kultur och ideell sektor har fattat beslut om tillsvidareanställning, 20RS12035.

Meddelanden:

1. Niklas Tiedermann är tillförordnad regiondirektör under Rickard Simonssons ledighet 2020-12-28 – 2021-01-01.
2. Maria Åkesson är tillförordnad regiondirektör under Rickard Simonssons ledighet 2021-01-02 – 2021-01-06.
3. Helena Torége är tillförordnad förvaltningschef Regional utveckling under Petter Arnebacks ledighet 2021-01-04 – 2021-01-08.
4. Protokoll
Arbogaåns vattenförbund 2020-10-27,
Regionstyrelsens arbetsutskott 2020-12-14.
5. Sveriges kommuner och regioner har överlämnat:
 - AB 20 Allmänna bestämmelser,
 - Arbetsdomstolens dom 2019 nr 56 om beräkning av sammanlagd anställningstid enligt 5 a § anställningsskyddslagen,
 - Förlängning av överenskommelse om semesterlönegrundande frånvaro vid frånvaro med



viss ersättning till riskgrupper under coronapandemin,

- Förlängning av överenskommelse om undantag från överläggningsskyldigheten enligt PAN vid avstängning som görs i syfte att förhindra spridning av Covid-19, orsakad av coronavirus,
- Förlängning av överenskommelse om undantag från överläggningsskyldigheten vid avstängning enligt BEA- och BAL-avtalen samt BUI T, som görs i syfte att förhindra spridning av Covid-19,
- Förlängning av överenskommelse om undantag från överläggningsskyldigheten vid avstängning i syfte att förhindra spridning av Covid-19, orsakad av coronavirus.

6. Gullspånsälvens vattenvårdsförbund har överlämnat nyhetsbrev nummer 4, 2020.

7. Svenska Taxiförbundets Service AB har lämnat in en hemställan om prioritering av grupper vid vaccinering mot covid-19.

8. Länsstyrelsen Örebro län har överlämnat Regional strategi för Örebro län inom brottsförebyggande och trygghetsfrämjande arbete.

9. Tack-kort med anledning av Johnny Lindahls bortgång.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26, anmälnings- och meddelandeärenden

20. Regiondirektörens information

21. Regionstyrelsens seminarium, presentation av nämndernas verksamhetsplaner med budget 2021 utifrån regionstyrelsens uppsiktsplikt

2

Anmälan av motion från Elin Jensen (SD), Daniel Spiik (SD), Bo Ammer (SD) och Gunilla Fredriksson (SD) om HBTO-certifiering

21RS395

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Anna Jakobsson

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 21RS395

Organ
Regionstyrelsen

Anmälan av motion från Elin Jensen (SD), Daniel Spiik (SD), Bo Ammer (SD) och Gunilla Fredriksson (SD) om HBTQ-certifiering

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att remittera motionen till regionstyrelsen för beredning, samt

att ta anmälan till protokollet.

Sammanfattning

Anmäls att en motion har inkommit från Sverigedemokraterna (SD) den 14 januari 2021 om att ta bort alla krav på speciella HBTQ-utbildningar och certifiering/diplomering av Region Örebro läns verksamheter.

Motionen har överlämnats till Regionkansliet – staben för hållbar utveckling för stöd i beredningen.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26
Motion om HBTQ-certifiering

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:

Regionfullmäktige

Motion

Stå upp för jämlikhet

I regionens verksamheter ska alla bli bemötta med respekt och ingen ska bli diskriminerad.

Det är många områden som regionens personal måste vara insatt i och ha kunskap om för att kunna bemöta människor på ett bra sätt i verksamheterna. Det kan handla om att man ska främja patientens integritet och göra denne mer delaktig, men även om att kunna upptäcka hedersrelaterat tvång och våld, missbruk, misshandel eller annan utsatthet och eventuella omkringliggande orsaker till att en patient mår eller reagerar på ett visst vis.

Med sunt förnuft och genom att behandla människor på ett jämlikt sätt kommer man väldigt långt, men dessa mångfacetterade ämnen behöver ändå lyftas och dryftas som en del av vidare kunskapsinhämtning på arbetsplatsträffar, vidareutbildningar och i liknande forum för att kunna ge patienterna ett bra bemötande.

Innebörden av ordet bemötande förklaras med följande utdrag från en publikation av Socialstyrelsen:

”Ett gott bemötande i hälso- och sjukvården är en av de viktigaste faktorerna för att utveckla en mer jämlik hälsa, vård och omsorg. Bra bemötande är mer än en trivselfråga – det handlar även om kvalitet och om att bygga tillit i mötet mellan patienten och vårdpersonalen. Bemötandet har också betydelse för patientsäkerheten och kan till exempel påverka patientens mottaglighet för vård och behandling. Varje möte är unikt och behöver anpassas efter patientens behov och förutsättningar. Två experter möts på lika villkor – vårdpersonalen är expert på det kliniska, patienten är expert på sig själv. Centralt i varje möte är att ge patientens unika berättelse utrymme, lyssna och agera på den.”

Dessa ord förpliktar och vi vänder oss emot att man väljer ut en grupp där det läggs en massa extra resurser på bemötandet. Vi ser det inte som ett verkingsfullt och effektivt sätt att på bred front arbeta med bemötandefrågan. Denna grupp ska naturligtvis ingå som en del i alla andra frågor som har med bemötande att göra och lobbygrupper behöver inte sponsras för att uppnå detta. Vi anser därför inte att HBTQ-diplomering/certifiering av regionens verksamheter är det som skattebetalarnas pengar eller de anställdas arbetstid ska gå till.

Sverige har länge varit ett föregångsland när det gäller öppenheten och respekten för olikheter. Sverigedemokraterna vill att alla ska behandlas lika av lagen oavsett sexuell läggning eller identitet och att diskriminering ska bekämpas. För oss är kampen emot hot, våld, hatbrott och hederskultur den viktigaste frågan för att förbättra HBTQ-personers ställning.

Region Örebro län skrev i februari 2009 under CEMR-deklarationen och Sverigedemokraterna anser att syftet med HBTQ-perspektiv och HBTQ-certifieringar/diplomeringar uppfylls genom undertecknandet av denna deklaration, som vi också står bakom. Vi är förvissade om att vår personal kan behandla alla våra patienter med hänsyn utifrån denna artikel.

Med anledning av detta yrkar vi:

- Att Regionfullmäktige ger Regionstyrelsen i uppdrag att ta bort alla krav på speciella HBTQ-utbildningar och certifiering/diplomering av våra verksamheter som sker genom lobbyorganisationer.
- Att HBTQ-frågor lyfts i samma grad som alla andra frågor som behandlas under hanteringen av bemötandefrågor.
- Att utreda och redovisa kostnaderna för HBTQ-utbildningarna och certifieringarna/diplomeringarna för de senaste fem åren.

För Sverigedemokraterna Region Örebro län:

Elin Jensen (SD)

Daniel Spiik (SD)

Bo Ammer (SD)

Gunilla Fredriksson (SD)

3

Anmälan av motion från Elin
Jensen (SD), Bo Ammer (SD)
och Gunilla Fredriksson (SD)
om att avbryta samarbetet
med Fairtrade

21RS392

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Marita Jansson

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 21RS392

Organ
Regionstyrelsen

Anmälan av motion från Elin Jensen (SD), Bo Ammer (SD) och Gunilla Fredriksson (SD) om att avbryta samarbetet med Fairtrade

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att remittera motionen till regionstyrelsen för beredning, samt

att ta anmälan till protokollet.

Sammanfattning

Anmäls att motion inkommit från Elin Jensen (SD), Bo Ammer (SD) och Gunilla Fredriksson (SD) till Region Örebro län den 14 januari 2021 om att avbryta samarbetet med Fairtrade.

Motionen har överlämnats till Regionkansliet – staben för hållbar utveckling för stöd i beredningen.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26
Motion

Rickard Simonsson
Regiondirektör



Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Marita Jansson

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 21RS392

Skickas till:
Regionfullmäktige

Motion

Avsluta samarbetet med Fairtrade

Systemet som Fairtrade bygger på är att bönderna garanteras minimipriser för sina varor. Detta minimipris gör så att den välbeprövade marknadsprincipen om utbud och efterfrågan förvrids. Överproduktion och dumpning på den vanliga marknaden kan därmed bli resultatet, vilket gör att fattiga bönder som inte är med i Fairtrade får sälja sina produkter till lägre priser. Det finns mycket forskning som visar på att detta är Fairtrades svagheter.

Att snedställa konkurrens på marknaden för livsmedelsprodukter är inte särskilt långsiktigt hållbart, om vi på riktigt vill att människor ska lyfta sig ur fattigdom. Vi vet att det är marknadsekonomi och privat äganderätt som tillsammans med demokrati, utbildning och rättsstat är nyckeln till en positiv ekonomisk förändring.

Det kostar även Region Örebro län 30 000 kr varje år att fortsatt vara en Fairtrade-diplomerad region, förutom de extra kostnader som läggs på produkterna som köps in. Ingen vet hur regionens inköp av Fairtrade-produkter har påverkat producentländerna. Ingen vet egentligen vad regionens invånare får för de skattemedel som går till Fairtrade-produkter eller hur mycket mer pengar de egentligen betalar jämfört med om regionen skulle köpa in konventionella produkter.

Fairtrade ägs dessutom av LO och Svenska Kyrkan som har ett aktiebolag vilket tar in alla intäkter och en förening som samlar in bidrag av skattebetalarna för att opinionsbilda. Vinsterna från licenserna ackumuleras i aktiebolaget och föreningen söker nya skattebidrag varje år. På så sätt får skattebetalarna betala för LO:s opinionsbildning medan deras aktiebolag får behålla alla intäkter. Sverigedemokraterna anser inte detta är förenligt med vad en region ska syssla med.

Med anledning av detta yrkar vi:

- Att Region Örebro län avvecklar sitt engagemang i Fairtrade. Regionen ska i fortsättningen inte vara Fairtrade-diplomerad.
- Att kraven på inköp av Fairtrade-märkta varor tas bort.

För Sverigedemokraterna Region Örebro län:

Elin Jensen (SD)

Bo Ammer (SD)

Gunilla Fredriksson (SD)

4

Anmälan av medborgarförslag om att starta ett centrum i länet för rehabilitering av långtidssjuka efter covid-19 21RS418

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Marita Jansson

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 21RS418

Organ
Regionstyrelsen

Anmälan av medborgarförslag om att starta ett centrum i länet för rehabilitering av långtidssjuka efter covid-19

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att överlåta till hälso- och sjukvårdsnämnden att besluta i ärendet, samt

att ta anmälan till protokollet.

Sammanfattning

Anmäls att ett medborgarförslag har inkommit till Region Örebro län den 15 januari 2020 om att starta ett centrum i länet för rehabilitering av långtidssjuka efter covid-19.

Medborgarförslaget har överlämnats för beredning till regionkansliet – staben för hälso- och sjukvård.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26 Medborgarförslag om att starta ett centrum i länet för rehabilitering av långtidssjuka i covid-19

Medborgarförslag – Starta ett centrum i länet för rehabilitering av långtidssjuka i covid-19

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:

Regionfullmäktige

MEDBORGARFÖRSLAG

Namn ERNA	Efternamn LEANDER
Förslaget (Kortfattat namn) STARTA ETT CENTRUM I LÄNET FÖR REHAB AV	
Motivering (Lämna en mer utförlig beskrivning av ditt medborgarförslag. Motivera gärna varför du anser att förslaget ska genomföras och hur det i så fall kunna ske) LÅNGTIDS COVID I NA 2020/215 fanns en artikel om den stora satsningen som skulle göras på länets sjukvård m.a. rehabilitering och forskning. Även staten går in med medel till forskning när det gäller långtids covid. (Sömitj) Många i vårt län har sviter efter covid, trötthet, yrsel, smak- och lukt förändringar. De kan inte sköta, skola, universitetsstudier och arbete. Det är möjligt att gå vidare med hjälp att komma igång så att besvären inte blir kroniska. EAL	

Den här sidan kommer att publiceras på Region Örebro läns webbplats i sin helhet samt i protokoll, kallelser och handlingar som behandlar detta medborgarförslag.

5

Motion från Jihad Menhem
(V), Jessica Carlqvist (V) och
Kenneth Lantz (V) om att
Region Örebro län arbetar
fram en regional
koldioxidbudget

21RS517

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Marita Jansson

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 21RS517

Organ
Regionstyrelsen

Motion från Jihad Menhem (V), Jessica Carlqvist (V) och Kenneth Lantz (V) om att Region Örebro län arbetar fram en regional koldioxidbudget

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att remittera motionen till regionstyrelsen för beredning, samt

att ta anmälan till protokollet.

Sammanfattning

Anmäls att motion har inkommit från Jihad Menhem, Jessica Carlqvist och Kenneth Lantz (V) om att Region Örebro län ska arbeta fram en regional koldioxidbudget.

Motionen har överlämnats till Regional utveckling, Energi- och klimatkontoret för stöd i beredningen.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26 Motion om regional koldioxidbudget

Motion från Jihad Menhem, Jessica Carlqvist och Kenneth Lantz (V) om att Region Örebro län ska arbeta fram en regional koldioxidbudget

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Marita Jansson

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 21RS517

Skickas till:
Regionfullmäktige



Vänsterpartiet

Motion till regionfullmäktige – Region Örebro län

Regional koldioxidbudget

Klimatförändringarna och den globala uppvärmningen är en av vår tids viktigaste frågor. Vi har en plikt mot framtida generationer att på kort tid ställa om till ett hållbart samhälle med kraftigt minskade utsläpp. Det ansvaret är globalt men arbetet måste göras på alla nivåer och vi anser att regioner och kommuner har ett stort ansvar att möjliggöra för omställning på ett samhälleligt plan men också att gå före vad gäller egna utsläpp och beslut.

Region Örebro län har satt upp goda och ambitiösa klimatmål, både genom det interna programmet för hållbarhet där ett av huvudmålen är minskad sårbarhet, klimatpåverkan och fossilberoende. Och även genom det andra programmet Energi- och klimatprogram för Örebro län, som har tagits fram gemensamt av region Örebro län och Länsstyrelsen i samverkan med länets kommuner och näringsliv. Det ser vi i Vänsterpartiet som mycket positivt, våra regionala klimatmål utgör en viktig del av vårt ansvar i att uppfylla vår del av Parisavtalet.

För att stärka vårt klimatarbete och åstadkomma de minskningar av klimatutsläpp som är nödvändiga krävs ytterligare åtgärder. T.ex. behöver en regional koldioxidbudget tas fram för att utgöra grund för beslut om utsläppsbudget för Region Örebro län.

En koldioxidbudget ska också vara just en budget och följas som en sådan. Den ska leda till att vi bestämmer vad som är mest prioriterat att göra, varefter vi beräknar vad det kostar. Om vi på ett verkningfullt sätt ska få ner koldioxidutsläppen gäller det att prioritera det som har verklig effekt och välja de åtgärder där vi får ner utsläppen mest i relation till vad det kostar.

Flera regioner är nu aktiva med att ta fram sina regionala koldioxidbudgetar för att bidra till en mer hållbar värld. Vi i Vänsterpartiet tycker att det är dags även för vår region att ta klimatfrågan på ännu större allvar och utarbetar en koldioxidbudget för region Örebro län.

Med anledning av detta föreslår vi att regionfullmäktige beslutar:

att Region Örebro län utarbetar en regional koldioxidbudget.

För Vänsterpartiet i Region Örebro län

Jihad Menhem

Jihad Menhem

Jessica Carlqvist

Kenneth Lantz

6

Anmälan av motion från Willhelm Sundman (L) om att införa riktlinjer kring personalföreträdare i nämnder 21RS529

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Marita Jansson

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 21RS529

Organ
Regionstyrelsen

Anmälan av motion från Willhelm Sundman (L) om att införa riktlinjer kring personalföreträdare i nämnder

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att remittera motionen till regionstyrelsen för beredning, samt

att ta anmälan till protokollet.

Sammanfattning

Anmäls att en motion har inkommit från Willhelm Sundman (L) till Region Örebro län den 19 januari 2021 om att införa riktlinjer kring personalföreträdare i nämnder.

Motionen har överlämnats till staben Administration, juridik och säkerhet för stöd i beredningen.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26 Motion om att införa riktlinjer kring personalföreträdare i nämnder

Motion – Inför riktlinjer kring personalföreträdare i nämnder

Rickard Simonsson
Regiöndirektör

Skickas till:

Regionfullmäktige

Motion

Inför riktlinjer kring personalföreträdare i nämnder

Den senaste tiden har det väckts ett missnöje hos Region Örebro läns medarbetare beträffande den politiska ledningens avsaknad av gehör för verksamhetens och de anställdas behov. Det pratas om en tystnadskultur där de anställdas synpunkter inte är välkomna eller inte blir bemötta. Politiken måste här vara tydlig om att oron bland regionens anställda tas på allvar. Förtroendet mellan arbetstagare och arbetsgivare är grundläggande för vår verksamhet. För att motverka det här missnöjet skulle en del av lösningen kunna vara ett förtydligande kring de anställdas rätt till insyn genom personalföreträdare i nämnder.

Enligt kommunallagen har företrädare för de anställda rätt att utse personalföreträdare för varje nämnd. Personalföreträdaren har rätt att delta under överläggningar inom den politiskt ansvariga nämnden. Även om personalföreträdarna utses av arbetstagarorganisationerna representerar de inte dessa. Istället ska personalföreträdarna fungera som ombud för alla medarbetare i regionen angående ärenden som rör förhållandet mellan regionen som arbetsgivare och dess anställda.

Typiska ärenden som personalföreträdarna ska ha rätt att yttra sig kring är nämndens budget, organisationsfrågor, verksamhetsförändringar med mera. Ärenden som inte rör förhållandet mellan regionen som arbetsgivare och dess anställda är fastighetsöverlåtelse, fördelning av platser i tomtkö och andra beslut som hänger samman med mark- och fastighetspolitik eller fördelning av bidrag till föreningar. Självklart är detta en rättighet för arbetstagarorganisationerna att avgöra om den ska nyttjas. Om de inte vill utse personalföreträdare till nämnderna är det upp till dem.

I debatten som ligger till grund för den så kallade tystnadskulturen nämns aldrig att anställda äger tillträde till det politiska beslutsfattandet genom kommunallagen. Om arbetstagarna vill avstå är det upp till dem men det är inte något den politiska ledningen kan förvägra.

När missnöjet väcktes hos de anställda borde den politiska ledningen ha tydliggjort vilka insynsmöjligheter som finns för arbetstagarorganisationerna. Avsaknaden av riktlinjer kring personalföreträdare leder till en osäkerhet om vilka strukturer som gäller kring arbetstagares påverkan inom det politiska beslutsfattandet.

Det finns således ett behov inom Region Örebro län att ta fram riktlinjer för hur denna lag som rör personalföreträdare ska hanteras inom de politiska nämnderna.

DÄRFÖR FÖRESLÅR JAG ATT:

- Region Örebro län tar fram ett styrdokument för riktlinjer kring personalföreträdare i nämnder

För Liberalerna



Willhelm Sundman

7

Kompletteringsval till
kommunala handikapprådet i
Degerfors kommun

20RS6891

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Kristina Berglund

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 20RS6891

Organ
Regionstyrelsen

Kompletteringsval till kommunala handikapprådet i Degerfors kommun

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar

att till ny ersättare i kommunala handikapprådet i Degerfors kommun utse
.....(S) för tiden 2021-01-26 – 2022-12-31.

Sammanfattning

Regionstyrelsen beviljade Patrik Renbergs (S) begärda entledigande från uppdraget som ersättare i kommunala handikapprådet i Degerfors kommun den 26 augusti 2020.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:

Kommunala handikapprådet i Degerfors kommun
Den valde
Regionkansliet – staben Administration, juridik och säkerhet

8

Kompletteringsval till etikrådet

20RS10689

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Kristina Berglund

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 20RS10689

Organ
Regionstyrelsen

Kompletteringsval till etikrådet

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar

att till ny ledamot i etikrådet utse(S) för tiden 2021-01-26 –
2022-12-31.

Sammanfattning

Regionstyrelsen beviljade Lars-Eric Johanssons (S) begäran om entledigande från uppdraget som ledamot i etikrådet den 20 oktober 2020.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:

Den valde
Etikrådet
Regionkansliet – staben Administration, juridik och säkerhet

9

Kompletteringsval till rådet för
funktionshinderfrågor i
Degerfors kommun, specifikt
samverkansråd för folkhälsa
samt Länsstyrelsens
viltförvaltningsdelegation

20RS9605

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Kristina Berglund

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 20RS9605

Organ
Regionstyrelsen

Kompletteringsval till rådet för funktionshinderfrågor i Degerfors kommun, specifikt samverkansråd för folkhälsa samt Länsstyrelsens viltförvaltningsdelegation

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar

att till ledamot i rådet för funktionshinderfrågor i Degerfors kommun utse Fred Kiberu Mpiso (S) för tiden 2021-01-26 – 2022-12-31,

att till ledamot i specifikt samverkansråd för folkhälsa utse Jannica Jonsson (S) för tiden 2021-01-26 – 2022-12-31, samt

att till ersättare i Länsstyrelsens viltförvaltningsdelegation utse (S) för tiden 2021-01-26 – 2022-12-31.

Sammanfattning

Regionstyrelsen beviljade Kent Gustafssons (S) begärda entledigande från uppdragen som ledamot i rådet för funktionshinderfrågor i Degerfors kommun, ledamot i specifikt samverkansråd för folkhälsa samt ersättare i Länsstyrelsens viltförvaltningsdelegation den 20 oktober 2020.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Kristina Berglund

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 20RS9605

Skickas till:

Rådet för funktionshinderfrågor i Degerfors kommun
Specifikt samverkansråd för folkhälsa
Länstyrelsens Viltförvaltningsdelegation
De valda
Regionkansliet – staben Administration, juridik och säkerhet

10

Tidsplan verksamhetsplan med
budget 2022 och uppföljning
2021

20RS12713

Tjänsteställe, handläggare
Staben Ekonomi, Birgitta Ohlsson

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 20RS12713

Organ
Regionstyrelsen

Tidsplan verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar

att fastställa Region Örebro läns tidsplan för verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021.

Sammanfattning

Förslag till tidsplan för verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021.

Tidsplanen för verksamhetsplan med budget 2022 ska skapa förutsättningar för en tydlig och transparent process att ta fram verksamhetsplan med budget för kommande verksamhetsår. Arbetet ska starta med ett omvärldsseminarium i samband med regionstyrelsens sammanträde i mars. Det utgör en del i underlag till förutsättningar för verksamhetsplan med budget som ska informeras om i regionstyrelsen i mars. Förutsättningarna kompletteras enligt regeringens vårproposition och ny skatteunderlagsprognos i maj. Efter politisk beredning fattas beslut om verksamhetsplan med budget vid regionstyrelsens sammanträde i maj och regionfullmäktiges sammanträde i juni. Nämndernas verksamhetsplaner ska beslutas i oktober. Nämndernas verksamhetsplaner ska presenteras vid ett seminarium i november för att säkerställa regionstyrelsens uppsiktsplikt.

Tidsplanen innehåller också beskrivning av uppföljning av verksamhetsplan med budget under 2021. Det avser uppföljning av helår 2020 och uppföljning i form av periodrapporter, delårsrapport och uppföljning av helår avseende år 2021.

Beredning

Regionstyrelsens arbetsutskott behandlade ärendet den 19 januari 2021.

Tjänsteställe, handläggare
Staben Ekonomi, Birgitta Ohlsson

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 20RS12713

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Tidsplanen är en del i processen att ta fram och följa upp verksamhetsplan med budget. Verksamhetsplanen innehåller ambitioner inom hållbar utveckling med sociala, ekologiska och ekonomiska aspekter som även innefattar miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Ekonomiska konsekvenser

Tidsplanen är en del i processen att ta fram och följa upp verksamhetsplan med budget. Verksamhetsplanen och uppföljningen innehåller budget inklusive investeringsbudget.

Uppföljning

Tidsplanen är en del i processen att ta fram och följa upp verksamhetsplan med budget. Uppföljning av verksamhetsplanen sker vid ordinarie rapportering i delårsrapport och årsredovisning.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26

Förslag till tidsplan verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:

Samtliga nämnder och förvaltningar

Tidsplan verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021

Regionstyrelsen 26 januari 2021

1. Inledning

Tidsplanen för verksamhetsplan med budget 2022 ska skapa förutsättningar för en tydlig och transparent process för att ta fram verksamhetsplan med budget för kommande verksamhetsår. Arbetet ska starta med ett omvärldsseminarium i samband med regionstyrelsens sammanträde i mars. Det utgör en del i underlaget till förutsättningar för verksamhetsplan med budget som det ska informeras om i regionstyrelsen i mars. Förutsättningarna ska kompletteras enligt regeringens vårproposition och ny skatteunderlagsprognos i maj. Efter politisk beredning fattas beslut om Region Örebro läns verksamhetsplan med budget vid regionstyrelsens sammanträde i maj och regionfullmäktiges sammanträde i juni.

Nämndernas verksamhetsplaner ska beslutas i oktober. Nämndernas verksamhetsplaner ska presenteras vid ett seminarium i november för att säkerställa regionstyrelsens uppsiktsplikt.

Tidsplanen innehåller också beskrivning av uppföljning av verksamhetsplan med budget under år 2021. Det avser årsredovisning/verksamhetsberättelse 2020 och uppföljning i form av periodrapporter, delårsrapport och årsredovisning/verksamhetsberättelse avseende år 2021.

2. Tidsplan verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021

Politiskt organ/ datum	Beslut/aktivitet/dokument
Regionstyrelsen/ 26 januari	Regionstyrelsen beslutar om tidsplan för verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021. Regionstyrelsens seminarium. Utifrån regionstyrelsens uppsiktsplikt, bland annat för att säkerställa ”den röda tråden” och handlingsplaner för ekonomi i balans, ska nämnderna presentera sina respektive ”Verksamhetsplan med budget 2021”. Detta sker vid två tillfällen, den 26 januari och 18 februari.

Politiskt organ/ datum	Beslut/aktivitet/dokument
Regionstyrelsen/ 18 februari	Regionstyrelsen beslutar regionstyrelsens ”verksamhetsberättelse 2020”. Regionstyrelsens seminarium. Utifrån regionstyrelsens uppsiktsplikt, bland annat för att säkerställa ”den röda tråden” och handlingsplaner för ekonomi i balans, ska nämnderna presentera sina respektive ”Verksamhetsplan med budget 2021”. Fortsättning från mötet den 26 januari.
Nämnderna/ februari	Nämnderna beslutar nämndens ”verksamhetsberättelse 2020”.
Regionstyrelsens arbetsutskott/ 16 mars	Regionstyrelsens arbetsutskott bereder ”Region Örebro läns årsredovisning 2020”. Regionstyrelsens arbetsutskott informeras om förslag till ”Förutsättningar för verksamhetsplan med budget 2022-2024”, enligt nedan.
Regionstyrelsen/ 22-23 mars	Regionstyrelsen bereder ”Region Örebro läns årsredovisning 2020”. Regionstyrelsen beslutar ”Region Örebro läns periodrapport per 28 februari 2021”. Regionstyrelsens omvärldsseminarium. Presentation av omvärldsrapport med trender och hur dessa påverkar verksamhetens förutsättningar, konsekvenser och strategiska vägvalsfrågor. Regionstyrelsen informeras om ”Förutsättningar för verksamhetsplan med budget 2022-2024”. Förutsättningarna innehåller sammanfattande slutsatser från omvärldsrapporten samt en preliminär ekonomisk kalkyl för perioden 2022-2024 inklusive preliminär investeringsbudget. Underlag enligt SKR:s skatteunderlagsprognos i februari och regionprisindex.
Region- fullmäktige/ 14 april	Regionfullmäktige beslutar ”Region Örebro läns årsredovisning 2020”.
Regionstyrelsen/ 29 april	Regionstyrelsen beslutar ”Region Örebro läns periodrapport per 31 mars 2021”.

Politiskt organ/ datum	Beslut/aktivitet/dokument
4 maj	Komplettering av ekonomisk kalkyl till ”Förutsättningar för verksamhetsplan med budget 2022-2024” enligt regeringens vårproposition och ny skatteunderlagsprognos.
Mars-maj	Politisk beredning av ”Region Örebro läns verksamhetsplan med budget 2022 och planeringsförutsättningar 2023-2024”.
Regionstyrelsens arbetsutskott/ 18 maj	Regionstyrelsens arbetsutskott bereder ”Region Örebro läns verksamhetsplan med budget 2022 och planeringsförutsättningar 2023-2024” inklusive skattesats.
Regionstyrelsen/ 25 maj	Regionstyrelsen beslutar ”Region Örebro läns periodrapport per 30 april 2021”. Regionstyrelsen bereder ”Region Örebro läns verksamhetsplan med budget 2022 och planeringsförutsättningar 2023-2024” inklusive skattesats.
Regionstyrelsen/ 11 juni	Regionstyrelsen informeras om ekonomiskt utfall per 31 maj 2021.
Region- fullmäktige/ 21-22 juni	Regionfullmäktige beslutar ”Region Örebro läns verksamhetsplan med budget 2022 och planeringsförutsättningar 2023-2024” inklusive skattesats.
Regionstyrelsen/ juni-oktober	Regionstyrelsen bereder regionstyrelsens ”Verksamhetsplan med budget 2022”.
Nämnderna/ juni-oktober	Nämnderna bereder nämndens ”Verksamhetsplan med budget 2022”.
Regionstyrelsen/ 31 augusti	Regionstyrelsen beslutar regionstyrelsens ”delårsrapport per 31 juli 2021”.
Nämnderna/ augusti-september	Nämnderna beslutar nämndens ”delårsrapport per 31 juli 2021”.
Regionstyrelsens arbetsutskott/ 14 september	Regionstyrelsens arbetsutskott bereder ”Region Örebro läns delårsrapport per 31 juli 2021”.
Regionstyrelsen/ 21 september	Regionstyrelsen bereder ”Region Örebro läns delårsrapport per 31 juli 2021”.
Region- fullmäktige/ 5 oktober	Regionfullmäktige beslutar ”Region Örebro läns delårsrapport per 31 juli 2021”.

Politiskt organ/ datum	Beslut/aktivitet/dokument
Regionstyrelsen/ 27 oktober	Regionstyrelsen beslutar ”Region Örebro läns periodrapport per 30 september 2021”. Regionstyrelsen beslutar regionstyrelsens ”Verksamhetsplan med budget 2022”.
Nämnderna/ oktober	Nämnderna beslutar nämndens ”Verksamhetsplan med budget 2022”.
Regionstyrelsen/ 23 november	Regionstyrelsen beslutar ”Region Örebro läns periodrapport per 31 oktober 2021”. Regionstyrelsens seminarium. Utifrån regionstyrelsens uppsiktsplikt, bland annat för att säkerställa ”den röda tråden” och handlingsplaner för ekonomi i balans, ska nämnderna presentera sina respektive ”Verksamhetsplan med budget 2022”.
Regionstyrelsen/ 21 december	Regionstyrelsen beslutar ”Region Örebro läns periodrapport per 30 november 2021”.
Regionstyrelsen/ februari 2022	Regionstyrelsen beslutar regionstyrelsens ”verksamhetsberättelse 2021”.
Nämnderna/ februari 2022	Nämnderna beslutar nämndens ”verksamhetsberättelse 2021”.
Regionstyrelsens arbetsutskott/ mars 2022	Regionstyrelsens arbetsutskott bereder ”Region Örebro läns årsredovisning 2021”.
Regionstyrelsen/ mars 2022	Regionstyrelsen bereder ”Region Örebro läns årsredovisning 2021”.
Region- fullmäktige/ april 2022	Regionfullmäktige beslutar ”Region Örebro läns årsredovisning 2021”.

11

Godkännande samt borgen för
fordonsanskaffning inom Tåg i
Bergslagen

21RS32

Godkännande samt borgen för fordonsanskaffning inom Tåg i Bergslagen

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att besluten under punkterna 2 – 5 nedan gäller under förutsättning av övriga delägares likalydande beslut,

att AB Transitio får i uppdrag att avropa 1,75 spårfordon av modellen Stadler Dosto ER1 4-vagnar med tillhörande högvärdeskomponenter, strategisk utrustning samt upphandla finansiering därför,

att Region Örebro län ska ingå borgen såsom för egen skuld (proprieborgen) för upphandlad finansiering med borgenstak om 202 MSEK avseende spårfordon och 4,5 MSEK avseende högvärdeskomponenter och strategisk utrustning,

att Region Örebro län ingår uppdragsavtal med AB Transitio om att AB Transitio ska avropa och anskaffa 1,75 spårfordon av modellen Stadler Dosto ER 1 4-vagnar med tillhörande högvärdeskomponenter och strategisk utrustning, samt

att Tåg i Bergslagen AB får i uppdrag att ingå hyresavtal med AB Transitio beträffande spårfordonen.

Sammanfattning

Tåg i Bergslagen AB (bolaget/TiB) ägs gemensamt av Region Dalarna, Region Gävleborg, Region Västmanland och Region Örebro län (25 procent ägande vardera).

Ett ”Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen” är framtaget som visar en gemensam bild av bolagets och tågtrafikens utveckling inom berört geografiskt område. Programmet har beslutats i respektive regions kollektivtrafikmyndighet.

Det långsiktiga programmet innebär såväl utökningar som reducering av trafik.

Tjänsteställe, handläggare
Staben Ekonomi, Lennart Frommegård

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 21RS32

Fordonsflottan behöver utökas, förbättras och till viss del förnyas, för att möjliggöra ett utökat utbud och ett mer robust trafiksystem. Det är en målsättning att den trafik som bedrivs i TiB:s regi utförs med egna, ordinarie fordonsresurser. Till 2023 ska de 5 tågfordon av modell X14, som TiB idag bedriver tågtrafiken med, tas ur trafik och behöver ersättas. Därtill anskaffas egna fordon för den utökade trafiken mellan Borlänge-Mora. Totalt sett krävs sju nya fordon fram till 2030 och detta ärende omfattar samtliga fordon.

Mot ovanstående bakgrund har Tåg i Bergslagen vänt sig till Transitio, regionernas gemensamma bolag för tåganskaffning och finansiering av tågfordon, för beställande av nya tågfordon i enlighet med den gemensamma inriktningen för trafiken.

Fordonsköpen lånefinansieras i sin helhet genom Transitios försorg och finansieringen kräver därför borgen för lånen från ägarna. Varje ägare går i borgen för sin respektive andel, därav uppdelningen i 1,75 fordon per ägare. Totalt uppgår borgensramen per ägare på 206,5 mkr för 1,75 fordon.

När samtliga regionfullmäktige ställt sig bakom fordonsavskaffningen och beviljat borgen kommer Transitio att avropa tågfordon på uppdrag av Tåg i Bergslagen. Hyresavtal upprättas samtidigt mellan Tåg i Bergslagen och Transitio.

Ärendebeskrivning

Tåg i Bergslagen (bolaget/TiB) ägs gemensamt av Region Dalarna, Region Gävleborg, Region Västmanland och Region Örebro län (25 procent ägande vardera).

De fyra ägarna till bolaget planerar att utveckla tågtrafiken, bland annat genom anskaffning av nya tågfordon. Eftersom fordonsanskaffningen är kostnadsdrivande har det funnits skäl att se över vilken tågtrafik som ska prioriteras. Med anledning av det har de fyra ägarna i bolaget tagit fram ett "Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen" (nedan kallat "programmet", bilaga). Ägarregionerna har ställt sig bakom programmet och de åtaganden som följer av programmet, vilket innebär att det finns en gemensam bild av bolagets och tågtrafikens utveckling.

Samhällsbyggnadsnämnden i Region Örebro län fattade beslut om det långsiktiga programmet 2020-01-22 §8. Efter hantering av ärendet i respektive region noterades att det inte fanns tillräcklig samstämmighet om den framtida trafikutvecklingen för att det ska kunna utgöra en gemensam grund för fordonsanskaffning. Mot bakgrund av detta har en revidering skett av det långsiktiga programmet som därefter antagits i ansvarig nämnd för kollektivtrafik i respektive region. Samhällsbyggnadsnämnden har genom ett ordförandebeslut fattade beslut om att anta det reviderade långsiktiga programmet 2020-12-04, dnr 19RS6956.

Det långsiktiga programmet innebär såväl utökningar som reduceringar av trafik. Fordonsflottan behöver utökas, förbättras och till viss del förnyas, för att möjliggöra

ett utökat utbud och ett mer robust trafiksystem. Det är en målsättning att den trafik som bedrivs i TiB:s regi utförs med egna, ordinarie fordonsresurser. Till 2023 ska de fem tågfordon av modell X14, som TiB idag bedriver tågtrafiken med, tas ur trafik och behöver ersättas. Därtill anskaffas egna fordon för den utökade trafiken mellan Borlänge-Mora. Den trafiken hanteras initialt via inhyrda fordon från SJ. Totalt sett krävs sju nya fordon fram till 2030 och detta ärende omfattar samtliga fordon. Den initiala fordonsbeställningen, som beskrivs nedan, avser sex fordon. Tidpunkt för beställning av det sjunde fordonet bestäms i ett senare skede. Anskaffningsvärdet är beräknat till 115 mkr per fordon. Därtill tillkommer högvärdeskomponenter och strategisk utrustning till fordonen (2,5 mkr per fordon).

Mot ovanstående bakgrund har bolaget vänt sig till Transitio, regionernas gemensamma bolag för tåganskaffning och finansiering av tågfordon, för beställande av nya tågfordon i enlighet med den gemensamma inriktningen för trafiken. Anskaffningen av samtliga sju fordon sker genom nyttjande av en option kopplat till ett befintligt tåganskaffningsavtal, där spårfordon av modellen Stadler Dosto ER1 4-vagnar avropas. Villkor för anskaffningen och finansiering framgår av bifogat uppdragsavtal – avtal om anskaffning och finansiering av spårfordon, högvärdeskomponenter samt strategisk utrustning för nya fordon.

Fordonsköpen lånefinansieras i sin helhet genom Transitios försorg och finansieringen kräver därför borgen för lånen från ägarna. Varje ägare går i borgen för sin respektive andel, därav uppdelningen i 1,75 fordon per ägare. Totalt uppgår borgensramen per ägare på 206,5 mkr för 1,75 fordon.

När samtliga regionfullmäktige ställt sig bakom fordonsavskaffningen och beviljat borgen kommer Transitio att avropa tågfordon på uppdrag av Tåg i Bergslagen. Hyresavtal upprättas samtidigt mellan Tåg i Bergslagen och Transitio.

Beredning

Regionstyrelsens arbetsutskott behandlade ärendet den 19 januari 2021.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Ärendet bedöms inte medföra direkta konsekvenser utifrån ett miljö-, barn- eller jämställdhetsperspektiv.

Ekonomiska konsekvenser

Ägarna har under 2020 beslutat om en ny kostnadsfördelningsmodell som underlättar beslutsprocessen för att förändra trafiken enligt respektive ägares ambitioner i framtiden. Den nya modellen ger en bättre möjlighet att påverka den egna ekonomin och hushållning med de gemensamma fordonsresurserna.

Tjänsteställe, handläggare
Staben Ekonomi, Lennart Frommegård

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 21RS32

Den förändringen av tågtrafik för Region Örebro län och nyanskaffningen av fordon som framgår i programmet planeras att hanteras inom samhällsbyggnadsnämndens befintliga ram.

Uppföljning

Ärendet följs upp löpande i delårsrapporter och årsredovisningar.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsen 26 januari 2021

Långsiktigt program Tåg i Bergslagen 2019-2030

Uppdragsavtal TiB-Region Örebro län

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:

Regionfullmäktige

Avtal A

Avtal om anskaffning och finansiering av spårfordon, högvärdeskomponenter samt strategisk utrustning för nya fordon till Tåg i Bergslagen.

Parter:

- (1) Region Örebro län, organisationsnummer 232100-0164 („**Avropande Aktieägare**”) och („**Borgensman**”)

- (2) AB Transitio, org.nr. 556033-1984 („**Vagnbolaget**”)

Förutsättning

Avropande Aktieägare önskar hyra spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning (nedan gemensamt benämnda „**Avropade Spårfordon**”). Genom detta avtal uppdrar Avropande Aktieägare åt Vagnbolaget att utnyttja fordonsoption i befintligt avropsavtal med Stadler Bussnang AG i syfte att köpa Avropade Spårfordon för att hyra ut dem till Avropande Aktieägare, samt att upphandla extern finansiering av Avropade Spårfordon.

Den aktieägare som i detta projekt uppdrar åt Vagnbolaget att anskaffa och finansiera Avropade Spårfordon benämns nedan „**Avropande Aktieägare**”.

I syfte att uppdra åt Vagnbolaget att genomföra anskaffning av Avropade Spårfordon ingår den Avropande Aktieägaren och Vagnbolaget detta avtal. Anskaffning ska ske genom utnyttjande av fordonsoption i det avropsavtal som tecknats av Vagnbolaget med Stadler Bussnang AG i maj 2016 *samt enligt kravspecifikation framtagen inför tidigare genomfört avrop av fordon till MÅLAB*.

Vagnbolaget utgör avtalspart med fordonsleverantör och är ansvarig för anskaffningsprojektet.

För anskaffning av Avropade Spårfordon ska en styrgrupp bildas av Vagnbolaget och representant från Avropande Aktieägare där projektets framdrift löpande redovisas. Den Avropande Aktieägaren delegerar härigenom till styrgruppen befogenhet att för Den Avropande Aktieägarens räkning fatta beslut i styrgruppen. Den Avropande Aktieägaren ska delta i styrgruppens arbete.

För upphandling av extern finansiering av Avropade Spårfordon ska en referensgrupp bildas av Vagnbolaget och den Avropande Aktieägarens ekonomi-/finanschef där finansieringsprojektets framdrift löpande redovisas.

Villkor

Ett avtal mellan aktieägarna i Vagnbolaget ingicks den 11 oktober 2012 („**Aktieägaravtalet**”). Syftet med Aktieägaravtalet är, bland annat, att reglera frågor rörande aktieägarnas ägande av aktier i Vagnbolaget och utnyttjandet av Vagnbolagets resurser. Avropande Aktieägare bekräftar nedanstående punkter:

- A.** Avropande Aktieägare är aktieägare i Vagnbolaget och kan därmed avropa/anskaffa Avropade Spårfordon, det vill säga spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk

utrustning, på det sätt som anges i Aktieägaravtalet punkt 8.1 med innebörden att Avropande Aktieägaren tar det fulla ekonomiska ansvaret för Avropade Spårfordon, däribland ansvaret för hyresgaranti och restvärdesrisken.

- B.** Avropade Spårfordon ställs till Avropande Aktieägares förfogande genom ett hyresavtal med Vagnbolaget och i enlighet med villkoren i Aktieägaravtalet, däribland punkt 5.2 i Aktieägaravtalet. Genom hyresavtalet överförs alla förmåner och risker som är förknippade med ägandet av Avropade Spårfordon till Avropande Aktieägaren. Avropande Aktieägare kan därefter vidareuthyra Avropade Spårfordon i enlighet med villkoren i Aktieägaravtalet, däribland punkt 9 i Aktieägaravtalet.
- C.** Avropande Aktieägare är skyldig att ställa fullgod säkerhet, i första hand i form av proprieborgen, eller lämna villkorat aktieägartillskott som motsvarar Vagnbolagets totala kostnads- och förlustexponering avseende Avropade Spårfordon. För det fall Avropande Aktieägare är ett aktiebolag skall sådan säkerhet ställas av kommun, kommunalförbund eller landsting som äger aktiebolaget. För det fall Avropande Aktieägare är ett kommunalförbund eller ett regionförbund skall kommun och landsting som är medlemmar i förbundet ställa säkerhet enligt ovan om Vagnbolaget eller vald finansiär så kräver.
- D.** Om flera Avropande Aktieägare gemensamt avropar Avropade Spårfordon genom Vagnbolaget skall dessa Avropande Aktieägare, enligt punkt 8.2 i Aktieägaravtalet, ställa gemensam solidarisk säkerhet för Vagnbolagets totala kostnads- och förlustexponering avseende de Avropade Spårfordonen eller lämna villkorat aktieägartillskott som motsvarar Vagnbolagets totala kostnads- och förlustexponering avseende de Avropade Spårfordonen.
- E.** Den Avropande Aktieägare för vars räkning Vagnbolaget har avropat Avropade Spårfordon skall ersätta Vagnbolaget för samtliga kostnader vid införskaffandet av Avropade Spårfordon i enlighet med punkt 8.3 i Aktieägaravtalet. Vad avser Vagnbolagets upparbetade projektkostnader ska dessa regleras årsvis efter modell som särskilt överenskommes eller, vid avsaknad av sådan överenskommelse, vid anfordran.

För det fall händelse inträffar som medför att Vagnbolaget inte kan eller lämpligen inte bör avropa/anskaffa Avropade Spårfordon åtar sig Avropande Aktieägare att hålla Vagnbolaget skadeslöst. Vagnbolaget skall i en sådan situation inte ha något ansvar gentemot Avropande Aktieägare för eventuell skada.

Avropsuppdrag och bekräftelse om borgensåtagande

Avropande Aktieägare ger härmed Vagnbolaget ett bindande uppdrag att enligt ovan utnyttja fordonsoption i avropsavtal tecknat med Stadler Bussnang AG i syfte att anskaffa *1,75 stycken* spårfordon (inklusive reservfordon) av typen elmotorvagn *ER1*, samt erforderliga högvärdeskomponenter och strategisk utrustning.

Därutöver ger Avropande Aktieägare Vagnbolaget ett uppdrag att upphandla extern finansiering avseende spårfordon upp till en ram om totalt *202 MSEK* för *1,75 stycken* spårfordon av typen elmotorvagnar *ER1*, samt högvärdeskomponenter och strategisk utrustning upp till en ram om totalt *4,5 MSEK* för *1,75 stycken* spårfordon.

Borgensman förbinder sig att teckna borgensförbindelser eller motsvarande säkerhet för ovanstående finansiering.

Villkor för Vagnbolagets skyldighet att genomföra och slutföra fordonsoptionsavropet och upphandla finansiering av Avropade Spårfordon enligt detta avtal är att den Avropande Aktieägaren, till Vagnbolaget, överlämnar följande dokumentation:

- Kopia av handlingar som visar att erforderliga beslut att uppdra åt Vagnbolaget att anskaffa spårfordon, högvärdeskomponenter, strategisk utrustning samt finansiering, samt att ingå detta avtal, fattats i vederbörlig ordning.
- Kopia av handlingar som visar att erforderliga beslut att teckna borgen fattats i vederbörlig ordning.
- Borgensförbindels(er) vederbörligen undertecknade av Borgensmannen. **Blankett härför tillhandahålls av Vagnbolaget**
- Kopia av handlingar utvisande att borgensförbindelser undertecknats av behörig(a) person(er).
- Kopior eller i förkommande fall original av övriga handlingar som Vagnbolaget kräver eller anser vara behövliga.
- Kompletterande handlingar om vald finansiär så kräver.

Vagnbolaget är enbart skyldigt att genomföra och slutföra fordonsoptionsavropet enligt detta avtal om Avropande Aktieägaren undertecknat detta avtal och avtalet trätt i kraft genom att Avropande Aktieägaren överlämnat erforderlig dokumentation till Vagnbolaget.

.....[Ort] 2021 - -

Avropande Aktieägare och Borgensman

.....

.....

Namnförtydligande

Transitio bekräftar härmed bundenhet enligt ovan.

Stockholm 2021 - -

AB Transitio

.....

.....

Namnförtydligande

Långsiktigt program



MED FOKUS PÅ FORDONSBEHOV



1	Sammanfattning	2
2	Inledning.....	2
3	Dokumentets syfte och bakgrund.....	3
4	Mål och prioriteringar	3
5	Avgränsningar	4
6	Nulägesbeskrivning 2019.....	4
7	Plan 2022	10
8	Plan 2026	14
9	Plan 2030	18
10	Process för beställning av fordon.....	21
11	Prioriterade pendlingsstråk och strategiska bytestpunkter.....	22
12	Potentiella stråk.....	25
13	Kommersiella sträckor inom Tåg i Bergslagen.....	26
14	Synergier med närliggande trafiksystem.....	27
15	Beslut om allmän trafikplikt	28
16	Avtal med Trafikverket	29

1 Sammanfattning

Tågtrafik är en viktig förutsättning för den regionala utvecklingen och kräver en långsiktig planering. Tåg i Bergslagens ägare har därför enats om detta Program för att kunna förverkliga sina långsiktiga ambitioner och planer.

För att uppfylla de målsättningar som ägardirektivet ger uttryck för och för att skapa en resurseffektiv trafik behövs omprioriteringar och förstärkningar av trafiken. Utbudet Mora – Borlänge och Fagersta – Västerås förstärks. Den genomgående trafiken längs Godsstråket och trafiken till och från Mjölby minskas. Förändringarna beskrivs närmare i kapitel 6 – 9.

Fordonsflottan behöver utökas, förbättras och till viss del förnyas, för att möjliggöra ett utökat utbud och ett mer robust trafiksystem. Det är en målsättning att den trafik som bedrivs i Tåg i Bergslagens regi utförs med egna, ordinarie fordonsresurser.

Totalt sett krävs sju nya fordon fram till 2030. Det förutsätter att respektive ägare fattar nödvändiga beslut om finansiering och borgensåtaganden. Det förutsätter också att Trafikverket genomför och slutför nödvändiga åtgärder i infrastrukturen enligt tidplan.

Beräkningar av kostnadsutvecklingen i kapitel 7 – 9 bygger på antaganden i kapitel 6.4 och att alla åtgärder i Programmet genomförs. Den ekonomiska utvecklingen ska inte ses som ett faktiskt utfall, utan som en långsiktig indikation utifrån kända data vid Programmets upprättande.

2 Inledning

Kollektivtrafik i allmänhet och tågtrafik i synnerhet är en viktig förutsättning för regional utveckling. Genom snabba förbindelser minskar de tidsmässiga avstånden mellan orter. Tillgänglighet till större och mer varierade arbets- och studiemarknader skapas och förbättras. Det finns ett positivt samband mellan tillgången till högutbildad arbetskraft och ett breddat näringsliv vilket gör det lättare att matcha tillgång och efterfrågan av arbetskraft. Tåget kan genom sina produktfördelar, som möjliggör att många kan använda restiden till arbete eller avkoppling, förkorta det upplevda tidsavståndet ytterligare.

Det finns ett flertal olika aspekter att ta hänsyn till för att bedöma resandebehov med tågtrafik i framtiden. Befolkningsutveckling, arbetsplatsstrukturer och förändringar i pendlingslängd är till stor del grunden för att bedöma morgondagens behov.

I all kollektivtrafik är belägningsgraden ojämn över dygnets timmar och på olika sträckor, Tåg i Bergslagen är inget undantag. Den största potentialen finns där resandet redan är högt och det kräver förstärkta eller omprioriterade resurser. För att knuffa beteendeförändringen i rätt riktning behöver alla intressenter arbeta aktivt med att lyfta tågets produktfördelar och förutsättningar.

3 Dokumentets syfte och bakgrund och framtida revideringar

För att möjliggöra en långsiktig utveckling av trafiksystemet och bolaget Tåg i Bergslagen har dess fyra ägare, Region Örebro Län, Region Dalarna, Region Gävleborg samt Region Västmanland tagit fram detta dokument "Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen 2019 – 2030", nedan kallat "Programmet". Syftet är att ägarna gemensamt ställer sig bakom den utveckling och de åtaganden som beskrivs nedan.

Programmet utgör en fördjupning av respektive ägares eget regionala trafikförsörjningsprogram. I likhet med ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska Programmet ses över en gång per mandatperiod och vid behov revideras. För att kunna samordna revideringar av Programmet med förändringar av ägarnas regionala trafikförsörjningsprogram samt kommande upphandling, förordas tidpunkter för fastställda revideringar till år 2024 samt 2028

Det är en målsättning att den trafik som bedrivs i Tåg i Bergslagens regi utförs med egna, ordinarie fordonsresurser. Vid förändringar av ambitioner och utbud, måste hänsyn tas till möjligheterna att förändra fordonsflottans storlek och sammansättning, ur ett tidsmässigt perspektiv. Det förutsätter en god framförhållning från ägarna.

Programmet tar sikte på fyra olika tidpunkter, 2019, som utgör nuläget samt planerade förändringar till årtalen 2022, 2026 och 2030. För att uppnå mål och ambitioner med programmet kan några större åtgärder identifieras. Dessa beskrivs översiktligt för respektive tidpunkt och när de bör vara genomförda. Ansvar för åtgärderna varierar, men är lika fullt förutsättningar för att lyckas.

4 Mål och prioriteringar

I Tåg i Bergslagen ABs ägardirektiv återfinns följande mål.

Övergripande mål

1. Medborgarnas tillgänglighet till arbetsmarknad, studier och vardagliga fritidsaktiviteter ska öka.
2. Bolaget ska bidra till att öka det kollektiva resandet
3. Bolagets trafik ska upplevas som trygg för alla
4. Bolaget ska öka sin positiva påverkan på klimat och miljö

Strategiska mål

1. Tågtrafiken ska nå fler människor och koncentreras därför till starka stråk
2. Samarbete om trafikering ska eftersträvas med närliggande kollektivtrafiksystem
3. Tågtrafiksystemet ska vara tillgängligt för personer med funktionsvariationer

Programmet tar i första hand fasta på de två första övergripande målen och det första strategiska målet, då de har störst relevans för trafikutbudet och fordonsbehovet. I kapitel 7 – 9 beskrivs prioriteringar för en resurseffektiv trafik i syfte att uppnå målen.

5 Avgränsningar

Programmet innefattar inte behov och förutsättningar för depåanläggningar och servicehallar.

6 Nulägesbeskrivning 2019

6.1 Banornas namn och sträckningar

Trafiksystemet inom Tåg i Bergslagen beskrivs i kommande kapitel. I beskrivningarna förkommer namn på banorna. Nedan beskrivs därför banornas namn och sträckningar.

6.1.1 Bergslagsbanan

Bergslagsbanan sträcker sig från Gävle till Frövi, via Falun, Borlänge och Ludvika. I Storvik (väster om Gävle) och i Frövi (norr om Örebro) ansluter Bergslagsbanan till Godsstråket genom Bergslagen.

6.1.2 Godsstråket genom Bergslagen

Godsstråket genom Bergslagen, nedan kallat Godsstråket, sträcker sig från Storvik till Mjölby via Avesta/Krylbo, Fagersta, Örebro, Hallsberg och Motala.

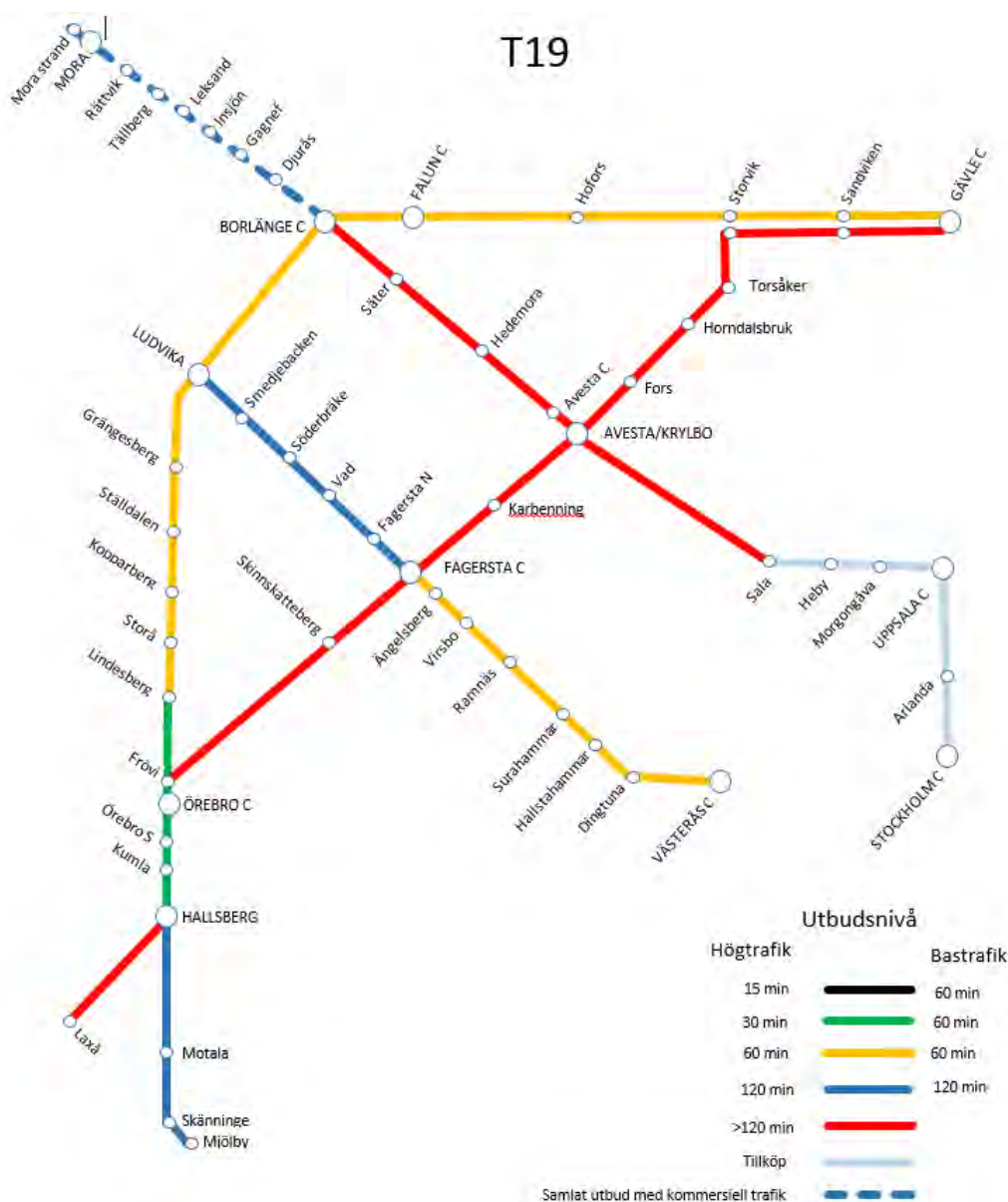
6.1.3 Dalabanan och Siljansbanan

Dalabanan sträcker sig från Mora till Uppsala, via Avesta/Krylbo och Sala. Bandelen mellan Mora och Borlänge benämns också som Siljansbanan.

6.1.4 Bergslagspendeln

Bergslagspendeln sträcker sig från Ludvika till Västerås via Fagersta och Hallstahammar.

6.2 Trafikutbud



Figuren beskriver trafikutbudet i trafiksystemet. Färgmarkeringen visar vilken utbudsnivå som sträckorna har enligt förklaringen. En streckad linje innebär att utbudsnivån uppnås tillsammans med utbudet av kommersiell trafik. Med högtrafik avses morgon och kväll på vardagar, medan bastrafik avser övrig tid på vardagar. För åren 2022, 2026 och 2030 återfinns motsvarande kartor där målbilden för trafiksystemets utbud beskrivs på samma sätt.

6.2.1 Antal dubbelturer per delsträcka, vardagar

Linje	Delsträcka	T19 höst
50	Morastrand-Borlänge	7
53	Gävle-Borlänge	16,5
53	Borlänge-Ludvika	18
53/54	Örebro-Hallsberg	24
53	Hallsberg-Mjölby	8
54	Gävle-Avesta Krylbo	6
54	Avesta Krylbo-Fagersta	6
54	Fagersta-Skinnskatteberg	6
54	Skinnskatteberg-Örebro	5
55	Ludvika-Fagersta	9
55	Fagersta-Surahammar	18
55	Surahammar-Västerås	18

Tabellen ovan beskriver antalet dubbelturer vardagar för olika delsträckor för hösten T19. För åren 2022, 2026 och 2030 återfinns motsvarande tabeller, där utbudet beskrivs utifrån tänkta principitidtabeller.

6.3 Fordon

Tåg i Bergslagen förfogar 2019 över totalt 28 egna fordon.



23 stycken X50 (2-vagnars, även kallad Regina).



5 stycken X14 (2-vagnars)

24 fordon är tursatta och fyra fordon utgör reservkapacitet, det ger en *tursättningsgrad* på cirka 86 procent (24 tursatta fordon dividerat med 28 tillgängliga fordon).

6.3.1 Reservkapacitet (reservfordon)

En tillräcklig reservkapacitet, alltså antalet reservfordon, är en förutsättning för att ett trafiksystem ska vara robust. Reservkapacitet behövs dels för planerat förebyggande underhåll (service) och dels för avhjälpande underhåll (reparationer). Förutsättningarna varierar över året. På vintern innebär snö och isbildning på fordonen att både det förebyggande och det avhjälpande underhållet kan ta längre tid och därmed ta mer fordonsresurser i anspråk.

Sett över tid har Tåg i Bergslagen oftast haft minst ett fordon ur drift på grund av yttre påverkan, genom till exempel älgkrockar, trafikolyckor med vägfordon vid plankorsningar eller trasig infrastruktur. X14 och X50 fordonen behöver mer underhåll i takt med att fordonen åldras. När ett eller flera fordon måste tas ur trafik och kräver avhjälpande underhåll försämras också förutsättningarna för att kunna utföra förebyggande underhåll på övriga fordon. Detta faktum förstärks av att trafiksystemet sträcker sig över ett relativt stort geografiskt område.

Förutsättningarna för underhåll kan förbättras genom förbättrade förhållanden avseende underhållsdepå, reservdelshållning och planering. Givet rådande förhållanden är det önskvärt att tursättningsgraden är cirka 80 procent.

6.3.2 Upprustning, underhåll och systemförbättringar

X50 har en beräknad ekonomisk livslängd på cirka 30 år och de närmar sig nu 20 år. Därför genomförs en större upprustning av hela X50-flottan, den påbörjas 2020. Tåg i Bergslagens X50-fordon upprustas enligt tidplan 2021 – 2022. Tåg i Bergslagen har beställt ytterligare förbättringar i samband med den planerade upprustningen:

- Renovering av passagerarstolar – förbättrad komfort
- Dubbla strömavtagare – förbättrad driftsäkerhet
- Elektrisk handtork – förbättrad driftsäkerhet
- Förbättrad strålkastarbelysning, LED – ökad livslängd ger minskat underhållsbehov
- Förbättrad innerbelysning, LED – ökad livslängd ger minskat underhållsbehov

Vissa kritiska delsystem kan komma att behöva bytas helt då de inte längre kan underhållas i brist på reservdelar, exempelvis tryckluftssystemet. Anpassning till ett nytt signalsystem (ERTMS) behöver göras för att alla fordon ska kunna trafikera hela trafikområdet.

Ovanstående åtgärder beräknas innebära en ökad hyreskostnad på cirka 750 tkr/fordon/år under 10 år.

Förutom ovanstående planerade underhållsåtgärder finns också en upparbetad underhållsskuld som behöver regleras.

Någon plan för hur dessa åtgärder ska genomföras och vilken eventuell påverkan det kan få ur ett trafikperspektiv föreligger inte vid Programmets upprättande och tas därför inte i vidare beaktande i Programmet.

Förutom ovanstående åtgärder finns ytterligare förslag på åtgärder för att förbättra fordonens tillförlitlighet och robusthet. Sådana förbättringsåtgärder kan innebära kostnadsökningar, troligen i form av hyreskostnader. En konsekvens av förbättrad tillförlitlighet och robusthet bör vara att behovet av avhjälpande underhåll minskas, vilket bör avspeglas i minskade kostnader för underhåll och ersättningstrafik. För att fatta beslut om finansiering av vilka förbättringsåtgärder som ska genomföras tar Tåg i Bergslagens tjänsteorganisation fram kostnadsförslag som sedan tas upp för budgetbeslut av respektive ägare.

6.4 Ekonomi och produktion

Ägarna finansierar underskottet för Tåg i Bergslagens verksamhet. Underskottet fördelas årsvis till 50 procent på antal beräknade kilometer inom respektive län samt till 50 procent på antalet stopp vid stationer för resandeutbyte i respektive län. Från och med 2020 inkluderar beräkningsgrunden också dimensionerande fordon. Fördelningsmodellen återfinns som bilaga 1 till aktieägaravtalet.

För resor gjorda med ägarnas periodbiljetter ersätter respektive ägare Tåg i Bergslagen med ett fast belopp per resa, baserat på avtalet med

trafikoperatören. Ersättningen vidarebefordras till trafikoperatören. Om någon ägare väljer att exempelvis minska eller ta bort parallell busstrafik innebär det en besparing. Men resenärer med periodbiljetter som flyttar från buss till tåg innebär samtidigt en ökad kostnad i form av periodbiljettsersättning i avtalsformer som bygger på resandeincitament eller tjänstekoncession.

Delar av Tåg i Bergslagens trafik finansieras genom bidrag från Trafikverket. Bidraget är avtalat fram till 2021 och beskrivs närmare i kapitel 16.

Den beräknade produktionen för T19 uppgick till cirka 6,2 miljoner turkilometer och cirka 390 000 stopp vid stationer.

Nedan beskrivs Tåg i Bergslagens budget och beräknad produktion 2019 för respektive ägare:

	Kilometer	Stopp	Ersättning	Periodbiljetter
Dalarna	2 100 000	130 000	48 mnkr	10 mnkr
Gävleborg	800 000	40 000	17 mnkr	7 mnkr
Västmanland	1 100 000	100 000	32 mnkr	8 mnkr
Örebro	1 500 000	120 000	41 mnkr	24 mnkr
Trafikverket*	600 000		24 mnkr	
Stockholm**	100 000			

**Mjölby*

***Tillköp av Dalarna*

I kapitel 7 – 9 redovisas kostnadsutvecklingen med anledning av de planerade åtgärderna. Kostnaderna baseras på kända förutsättningar och prisnivå 2019 och ska ses som en långsiktig indikation av de ekonomiska förutsättningarna, inte ett faktiskt utfall. För att beräkna förändringar av produktionskostnader används ett förändringspris på 25 kr/km. För tillkommande och utbytta fordon används en hyreskostnad på 6,5 mnkr/år, vilket baseras på en förväntad hyreskostnad för ER2 (se kapitel 10.1).

7 Plan 2022

7.1 Trafikutbud



7.1.1 Antal dubbelturer per delsträcka, vardagar

Linje	Delsträcka	T19 höst	T22
50	Morastrand-Borlänge	7	12
53	Gävle-Borlänge	16,5	16,5
53	Borlänge-Ludvika	18	18
53/54	Örebro-Hallsberg	24	24
53	Hallsberg-Mjölby	8	8
54	Gävle-Avesta Krylbo	6	5
54	Avesta Krylbo-Fagersta	6	5
54	Fagersta-Skinnskatteberg	6	5
54	Skinnskatteberg-Örebro	5	4
55	Ludvika-Fagersta	9	9
55	Fagersta-Surahammar	18	18
55	Surahammar-Västerås	18	18

7.2 Förändringar T19 – T22

För att klara planerade utökningar av trafik, föreslås nedanstående åtgärder.

7.2.1 Dalabanan

Under T22 utökas utbudet på sträckan Borlänge – Mora (Siljansbanan) från sju till tolv dubbelturer måndag – fredag. Tillsammans med SJs kommersiella utbud uppnås timmestrafik under större delen av trafikdygnet.

Utökningen kräver två tursatta fordon.

7.2.2 Godsstråket

En dubbeltur Gävle – Örebro – Gävle tas bort i T21 och frigör ett tursatt fordon.

Översyn av utbudet på sträckan Örebro – Hallsberg genomförs T22.

Synkronisering med SJs utökade regionaltågstrafik till Göteborg. I samband med SJs utökning tas tre dubbelturer Hallsberg – Laxå bort.

7.2.3 Bergslagsbanan

Två morgonturer på sträckan Borlänge – Gävle tidigareläggs.

7.3 Fordon

Utbudsförändringarna enligt kapitel 7.2 innebär 25 tursatta fordon. Ett tursatt fordon kommer att permanent tillhandahållas av SJ och inkluderas inte i beräkningen av tursättningsgrad. Ytterligare två fordon hyrs in från SJ under T22. Sammanlagt innebär det en tursättningsgrad på 80 % (24 tursatta dividerat med 28 befintliga plus 2 tillkommande).

- Från och med T22 utökas trafiken Borlänge – Mora, vilket kräver två tursatta fordon. Under T22 krävs en tillfällig lösning av fordonsresurser, exempelvis tåg av modell X12.
- Sträckan Borlänge – Sala – (Stockholm) kräver ett tursatt fordon på kvällen. Från T20 och tills vidare hyrs ett fordon in från SJ.
- Den planerade upprustningen av X50 samt anpassningen till nytt signalsystem (ERTMS) och tryckluftssystem beräknas vara klar.
- X14 avvecklas 2023 varför arbetet med att ersätta dessa är klart.

7.4 Ekonomi och produktion

Från och med T21 förändras den ekonomiska fördelningsmodellen mellan ägarna. Antalet dimensionerande fordon morgon och kväll läggs till som parameter. Syftet är att göra fördelningen mer rättvisande och ge ägarna en större möjlighet att påverka sina egna kostnader kopplat till utbudet i respektive län.

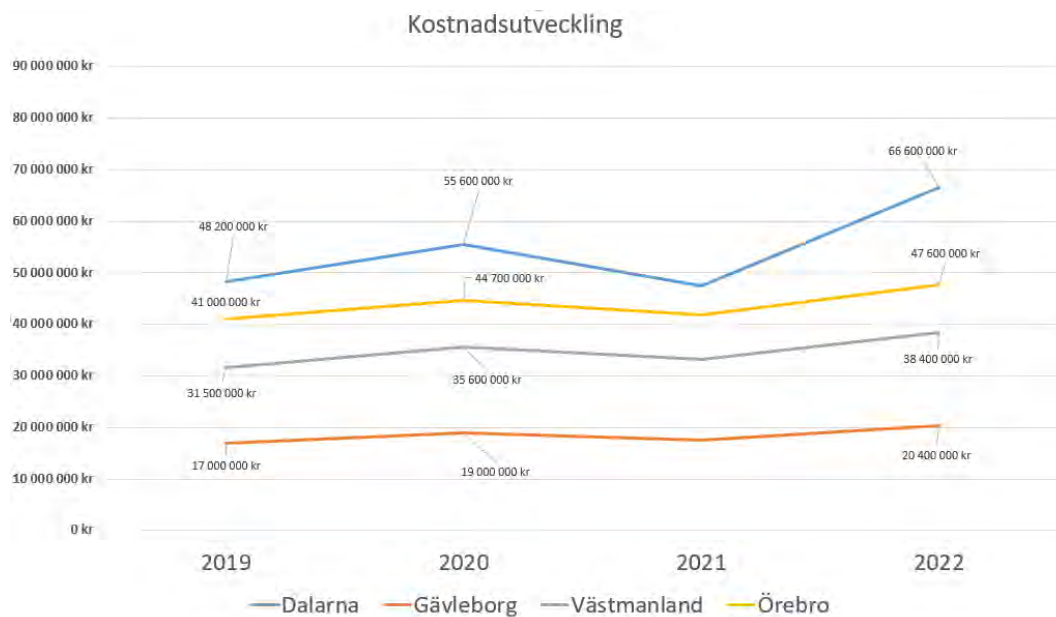
Bolaget Transitio, som äger och förvaltar Tåg i Bergslagens fordon, har aviserat en ökad hyreskostnad från år 2020 beroende på förändrade finansieringsförhållanden och avsättningar för tungt underhåll.

Hyreskostnaden för X50 beräknas under perioden 2020 – 2022 successivt öka med cirka 26 mnkr/år (cirka 1 125 tkr/år/fordon) med anledning av finansiering, tungt underhåll samt de åtgärder som beskrivs i kapitel 6.3.2 (upprustning, signalsystem, tryckluftssystem).

Under T22 hyrs två tågfordon av modell X12 in från SJ, för den utökade trafiken Borlänge – Mora, till en uppskattad kostnad av 4 mnkr/år.

Den sammanlagda kilometerproduktionen ökar med cirka tre procent. Region Dalarnas kilometerproduktion ökar med cirka 16 procent medan övriga regioner minskar sin produktion något. Sammanlagt ökar kostnaden för kilometerproduktionen med cirka fem mnkr till 2022.

Den totala kostnadsökningen 2019 – 2022 blir alltså cirka 35 mnkr. Enligt fördelningsmodellen ökar ägarnas kostnader enligt nedan:



Avtalet med Trafikverket löper ut 2021. Hur ett eventuellt nytt avtal kan komma att se ut kan inte förutses. I Programmet antas oförändrade förutsättningar.

De fem X14-fordonen är avskrivna 2022. Om de behålls ytterligare tid halveras hyran från 2023 till uppskattnings 900 tkr/år/fordon. I ett sådant scenario kommer X14 att behöva omfattande åtgärder för förbättrad driftsäkerhet, ERTMS etcetera, vilket inte beaktas vidare i Programmet.

7.5 Infrastruktur

Arbetet med dubbelspår Ramnäs – Brattheden (cirka tre kilometer) har påbörjats och beräknas vara klart till T24.

8 Plan 2026

8.1 Trafikutbud



8.1.1 Antal dubbelturer per delsträcka, vardagar

Linje	Delsträcka	T19 höst	T22	T26
50	Morastrand-Borlänge	7	12	12
53	Gävle-Borlänge	16,5	16,5	17
53	Borlänge-Ludvika	18	18	17
53/54	Örebro-Hallsberg	24	24	21
53	Hallsberg-Mjölby	8	8	5
54	Gävle-Avesta Krylbo	6	5	1
54	Avesta Krylbo-Fagersta	6	5	2
54	Fagersta-Skinnskatteberg	6	5	3
54	Skinnskatteberg-Örebro	5	4	1
55	Ludvika-Fagersta	9	9	8
55	Fagersta-Surahammar	18	18	23
55	Surahammar-Västerås	18	18	23

8.2 Förändringar T22 – T26

8.2.1 Bergslagspendeln

Trafiken på Bergslagspendeln utökas successivt till halvtimmestrafik under högtrafik på morgon och kväll, på sträckan Västerås – Fagersta. Till dess dubbelspåret Ramnäs – Brattheden tas i drift förstärks utbudet med tre dubbelturer per dag, måndag – fredag. Det ger enkelriktad halvtimmestrafik, det vill säga mot Västerås på morgonen och från Västerås på kvällen. När dubbelspåret tas i drift, preliminärt T24, utökas trafikutbudet med ytterligare tre dubbelturer per dag, måndag – fredag, vilket ger dubbelriktad halvtimmestrafik. Två dubbelturer förlängs till och från Skinnskatteberg. För en effektiv fordonsanvändning vänder de flesta turer vid Fagersta C istället för Fagersta N. Utökningen beräknas kräva ett tursatt fordon.

Större planerade företagsetableringar i Dalarna kommer eventuellt att skapa ökad arbetspendling längs för Bergslagspendeln och kräver fortsatt utredning.

8.2.2 Bergslagsbanan

En dubbeltur på sträckan Fagersta – Smedjebacken – Ludvika – Borlänge tas bort T23 och frigör ett tursatt fordon

I T24 delas linje upp i tre delar vilket innebär följande förändringar:

Gävle – Borlänge – Örebro blir ett eget system som i huvudsak vänder i Örebro.

Örebro – Hallsberg blir ett eget system och anpassas till SJs regionaltågstrafik och övriga kringliggande trafiksystem. Antalet dubbelturer som körs av Tåg i Bergslagen minskar uppskattningsvis från 24 till 21 måndag – fredag.

Sträckan Hallsberg – Mjölby minskas från åtta till fem dubbelturer måndag – fredag.

8.2.3 Godsstråket

I T24 genomförs omfattande minskningar av utbudet längs godsstråket. Trafiken minskas från fem dubbelturer (T21) till en dubbeltur på sträckan Gävle – Avesta/Krylbo och två dubbelturer Avesta/Krylbo – Fagersta/Skinnskatteberg. På sträckan Skinnskatteberg – Örebro minskas trafiken från fyra dubbelturer (T21) till en dubbeltur. Utglesningarna, tillsammans med utglesning av trafiken till Mjölby, frigör ett fordon till Bergslagspendeln. Ytterligare ett fordon frigörs dagtid för antingen underhåll i Gävle eller för att trafikera Godsstråket med en dubbeltur.

Lokala resebehov, till följd av utbudsminskningarna kan komma att fyllas av busstrafik av respektive RKM.

8.3 Fordon

Utöversikt förändringarna enligt kapitel 8.2 innebär 24 tursatta fordon, inklusive ett tursatt SJ-fordon.

De fem X14 har ersatts av fem nya fordon. De två tillfälliga fordonen för T22 har också ersatts med två nya fordon. Fordonsflottan består nu av 23 stycken X50 och 6 stycken ER2, totalt 29 fordon.

Det tursatta fordonet från SJ hyrs fortsatt in för sträckan Borlänge – Stockholm och inkluderas inte i beräkningen av tursättningsgraden.

Det innebär att tursättningsgraden blir 79 % (23 tursatta dividerat med 29 fordon).

2023 har alla fordon signalsystemet ERTMS.

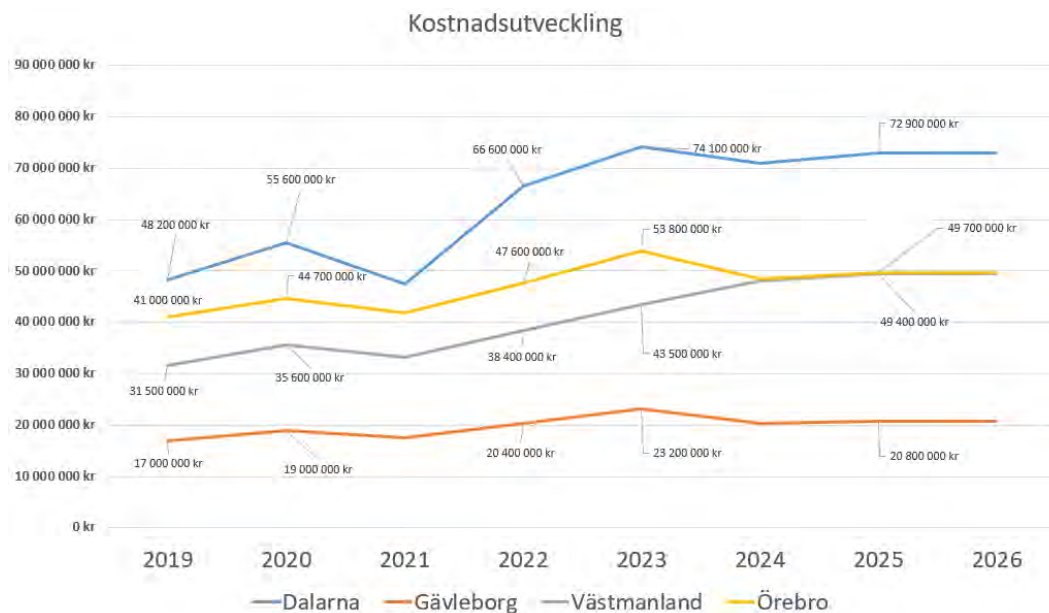
8.4 Ekonomi och produktion

Då de fem X14 och två X12 ersätts med nya ER2 ökar hyreskostnaden med sammanlagt 31 mnkr/år

Region Västmanlands utökning av på Bergslagspendeln T24 innebär en ökad kilometerproduktion på cirka 20 procent. Samtliga regioner minskar utbudet

längs godsstråket varför den sammanlagda kilometerproduktionen minskar med cirka sex procent jämfört med 2022, vilket motsvarar cirka 5 mnkr.

Den totala kostnadsökningen 2023 – 2026 blir alltså cirka 26 mnkr. Enligt fördelningsmodellen utvecklas ägarnas kostnader enligt nedan:



8.5 Infrastruktur

Dubbelspåret Ramnäs – Brattheden beräknas vara färdigställt till 2024 (T24) och möjliggör utökad trafik på Bergslagspendeln. I samband med detta flyttas stationen för resandeutbyte i Ramnäs till dubbelspåret södra del. Vid halvtimmestrafik sker tågmöten på denna station.

När dubbelspåret färdigställts möts tågen vid halvtimmestrafik strax norr om Ramnäs ”nya” station.

Från och med 2023 införs det nya signalsystemet ERTMS stråkvägs i trafikområdet, enligt Trafikverkets införandeplan. Ställverket i Ramnäs förbereds för ERTMS.

Arbetet med en ny infart i Gävle för Bergslagsbanan, Ostkustbanan och Norra stambanan har påbörjats. Vid sjukhuset i Gävle kommer en ny station att anläggas, Gävle Västra. Arbetet påbörjas 2025.

8.6 Upphandling

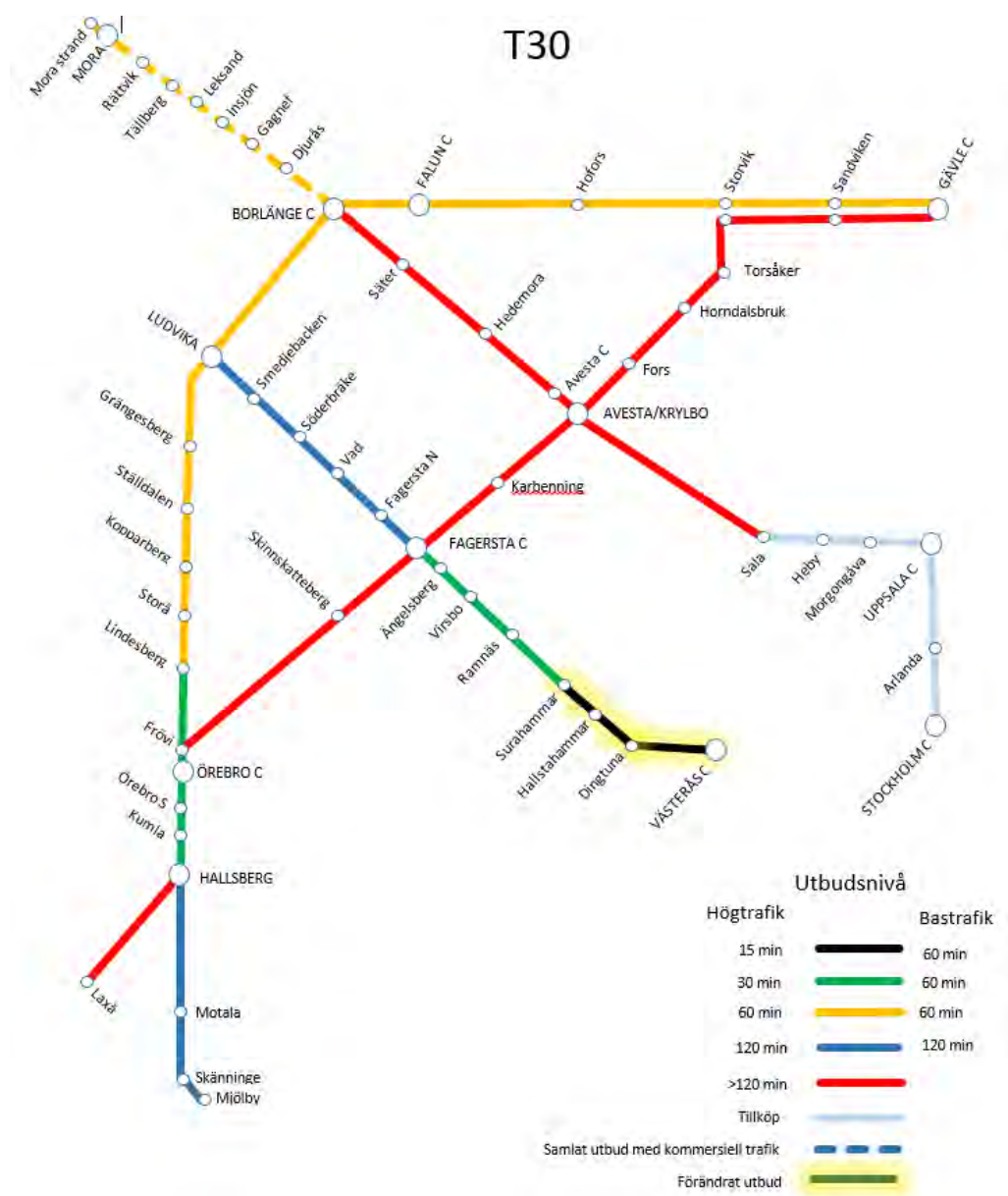
Trafiken i Tåg i Bergslagens systemet har handlats upp på nytt och avtalet träder i kraft i december 2026. Upphandlingen påbörjas cirka tre år innan avtalsstart. Strategiska frågor som behöver redas ut inför upphandling:

- Avtalsform (tjänstekoncession, resandeeincitament eller produktionsavtal)
- Fordonsunderhåll/tillgänglighet
- Depå
- Införande av andra fordonstyper
- Avtalslängd

- Ersättningstrafik (upplägg, framkörningstid)
- Uppföljning och förvaltning av avtalet
- Kunskap/kännedom angående trafiksystemets syfte
- Kännedom om geografiska förutsättningar

9 Plan 2030

9.1 Trafikutbud



9.1.1 Antal dubbelturer per delsträcka, vardagar

Linje	Delsträcka	T19 höst	T22	T26	T30
50	Morastrand-Borlänge	7	12	12	12
53	Gävle-Borlänge	16,5	16,5	17	17
53	Borlänge-Ludvika	18	18	17	17
53/54	Örebro-Hallsberg	24	24	21	21
53	Hallsberg-Mjölby	8	8	5	5
54	Gävle-Avesta Krylbo	6	5	1	1
54	Avesta Krylbo-Fagersta	6	5	2	2
54	Fagersta-Skinnskatteberg	6	5	3	3
54	Skinnskatteberg-Örebro	5	4	1	1
55	Ludvika-Fagersta	9	9	8	8
55	Fagersta-Surahammar	18	18	23	23
55	Surahammar-Västerås	18	18	23	35

9.2 Förändringar T26 – T30

9.2.1 Bergslagspendeln

I T30 utökas trafiken på Bergslagspendeln ytterligare på sträckan Västerås – Surahammar till kvartstrafik under högtrafik på morgon och kväll måndag – fredag, där varannan tur vänder i Surahammar. Utökningen beräknas kräva ett tursatt fordon.

9.2.2 Dalabanan

Visionen för Dalabanan är att ha timmestrafik mellan Borlänge – Sala – Stockholm. Trafiken förutsätts ske med kommersiell trafik. Utredningen planeras vara klar under 2020 för att kunna driftsättas före år 2030.

9.3 Fordon

Trafikutökningen Västerås – Surahammar innebär ytterligare ett tursatt fordon. Totalt tursätts 25 fordon varav ett SJ-fordon. Ytterligare ett fordon anskaffas för den utökade trafiken Västerås – Surahammar. Det innebär en tursättningsgrad på egna fordon på 80 procent (24 tursatta dividerat med 30 fordon).

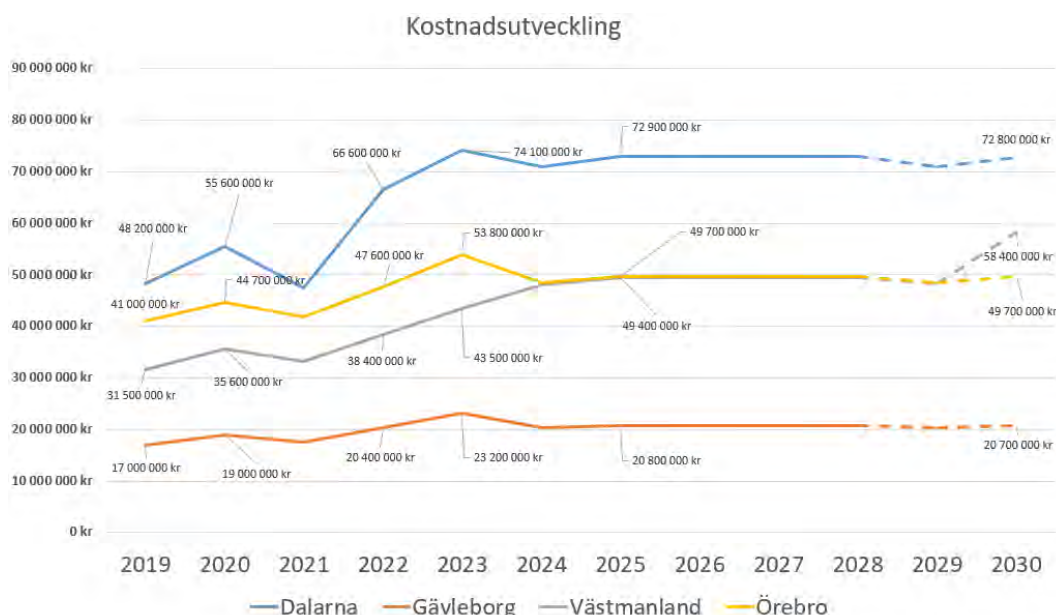
Behovet av fordon för eventuell utökning på Dalabanan är ej inkluderat.

9.4 Ekonomi och produktion

Den utökade trafiken på Bergslagspendeln T30 innebär en ökad kilometerproduktion på cirka 240 000 km per år, vilket innebär en ökad produktionskostnad på 6 mnkr samt ett tillkommande fordon, 7 mnkr. Totalt 12 mnkr.

De 23 X50 börjar bli avskrivna i slutet av 20-talet och hyreskostnaden kan därför komma att sjunka något. Några säkra uppgifter på detta föreligger inte varför utfallet 2028 – 2030 illustreras med streckade linjer.

Den totala kostnadsökningen 2026 – 2030 blir alltså 12 mnkr minus minskad fordonhyra för X50. Enligt fördelningsmodellen utvecklas ägarnas kostnader enligt nedan:



9.5 Infrastruktur

9.5.1 Bergslagspendeln

För att genomföra utbudsökningen Västerås – Surahammar måste bland annat framkomligheten på sträckan Västerås – Kolbäck utredas närmare, främst med avseende på möjligheten att angöra stationen i Dingtuna samt spårkapaciteten i Kolbäck.

9.5.2 Bergslagsbanan

Arbetet med en ny infart i Gävle för Bergslagsbanan, Ostkustbanan och Norra stambanan fortsätter. Den nya stationen Gävle Västra kan eventuellt börja trafikeras av Tåg i Bergslagen.

Arbetet med att utöka kapaciteten vid Gävle Central har påbörjats.

9.5.3 Godsstråket

Dubbelspåret på sträckan Hallsberg – Motala beräknas att stå klart år 2028 – 2029. För Tåg i Bergslagen innebär detta att tågen inte behöver vända i Hallsberg och därför kan uppehållstiden i Hallsberg kortas ner från cirka 10 – 15 minuter till två minuter.

9.5.4 ERTMS

På ett eller flera stråk inom Tåg i Bergslagens trafiksystem kan signalsystemet ERTMS ha införts.

10 Process för beställning av fordon

Fordonsanskaffning är en lång process där det finns flera alternativ. Nedan beskrivs några alternativ översiktligt.

10.1 Ramavtal och option Transitio

Bolaget Transitio har tecknat ramavtal med tre fordonstillverkare; Stadler, Bombardier och CAF. Vid avrop från ramavtal konkurrensutsätts de tre tillverkarna en andra gång. Efter en andra konkurrensutsättning kan möjlighet till tillägsbeställningar (optioner) finnas. Det föreligger en möjlig option efter Mälardalstrafiks beställning av ER-fordon från tillverkaren Stadler. Modellen finns i två utföranden ER1 (4-vagnar) och ER2 (3-vagnar).



En fingerad bild av tågmodell ER2

Stadler utlovar en leveranstid på 20 månader från beställning. Detta är den absolut snabbaste lösningen för fordonsleverans. Nackdelen är att även ER2 är överdimensionerade med avseende på resandeunderlaget.

Att göra ett nytt avrop från Transitios ramavtal kan ta 6 – 12 månader. Om resultat blir en fordonstyp som inte tidigare använts i Sverige tar det ytterligare minst ett år att få fordonet godkänt av Transportstyrelsen.

10.2 Option Västtrafik

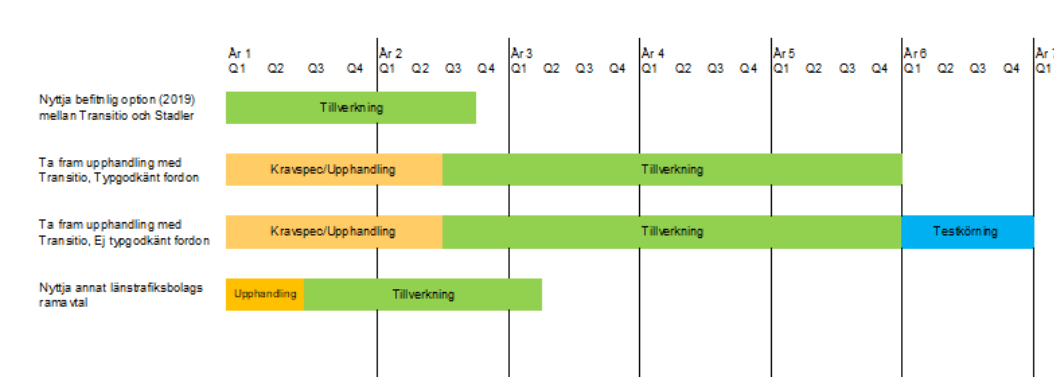
Västtrafik har gjort ett eget avrop från Transitios ramavtal. Resultatet blev en ny tågmodell från Bombardier, ZEFIRO Express. Västtrafik har beställt 45 av möjliga 100 fordon. Det finns alltså en option på ytterligare 55 fordon. Det finns troligen en möjlighet för Tåg i Bergslagen att beställa enligt denna option. Detta alternativ innebär en, för Tåg i Bergslagen, ny avtalsform som inkluderar underhållet av fordonen. För att få klarhet om vad Tåg i Bergslagen har för



Tåg av modellen ZEFIRO Express

fördelar av denna option krävs att styrelsen/ägarna skriver en formell intresseanmälan.

10.3 Alternativa tidsplaner för fordonskaffning



Schematisk bild över ledtider för nyanskaffning

Hela Europa har behov av fordon och tillverkarna prioriterar efter beställningsdatum, modeller och kvantitet. Därav kan leveranstiderna variera kraftigt.

11 Prioriterade pendlingsstråk och strategiska bytespunkter

11.1 Kapacitet och prestanda

Fordon som anskaffas inom ramen för Programmet behöver uppfylla minst samma krav på kapacitet (cirka 170 sittplatser) och hastighet (STH 180 km/h) som befintliga X50.

11.2 Stråk

Snabba förbindelser med tåg skapar goda förutsättningar för utökade arbets- och studiemarknader. Antalet resor sjunker i relation till avståndet. De korta resorna är alltså normalt fler än de långa.

De stråk som fyller störst betydelse för de övergripande målen beskrivs nedan.

11.2.1 Gävle – Falun/Borlänge

I stråket Gävle – Sandviken – Hofors – Falun – Borlänge bor cirka 190 000 personer i stationsorterna. Restiden längs hela sträckan är ungefär 1,5 timme och är därför ett rimligt pendlingsavstånd för arbete och studier. Totalt arbetspendlar cirka 8 000 personer i vardera riktningen längs sträckan. Merparten sker på de korta sträckorna mellan Falun – Borlänge och Gävle – Sandviken. Ungefär 500 personer arbetspendlar mellan Dalarna och Gävleborg i vardera riktningen.

11.2.2 Mora – Borlänge

Borlänge är Dalarnas största lokala arbetsmarknadsort. Restiden med tåg från Mora är cirka 75 minuter. Direktbuss går endast från Rättvik till Borlänge då restidskvoten från Mora till Borlänge blir alldeles för hög jämfört med bil och tåg.

Det är drygt 1 500 personer som arbetspendlar från Mora och neråt mot Borlänge. Cirka 500 Borlängebor arbetspendlar norrut.

Högskolan Dalarna, det fria gymnasievalet samt att Gagnefs kommun saknar gymnasieskola leder till att det stråket också ska tillgodose studiependling.

Stråket Mora och Borlänge är ett etablerat pendlingsstråk och har en stor potential att utökas.

11.2.3 Västerås – Fagersta

Sträckan Västerås – Fagersta är ett av de viktigaste stråken inom region Västmanland. Resandeutvecklingen är god särskilt på delsträckan Västerås – Hallstahammar – Surahammar. Tågtrafiken förstärks med parallell busstrafik på grund av kapacitetsbrist och för att möta efterfrågan. Stråket har en stor utvecklingspotential.

11.2.4 Hallsberg – Örebro – Lindesberg

Inom Örebro län reser flest resenärer på sträckan Hallsberg – Kumla – Örebro – Frövi – Lindesberg I stråket bor cirka 160 000 personer i stationsorterna. Hela stråket har en restid på cirka 60 minuter, där restiden till och från Örebro är mindre än 30 minuter från övriga orter.

Den största arbetspendlingen sker till och från Örebro. Från Kumla till Örebro pendlar 4 000 personer och cirka 1 900 i motsatt riktning. Från Hallsberg pendlar cirka 2 000 personer till Örebro och cirka 1 600 i motsatt riktning. Från Lindesbergs kommun pendlar cirka 1 500 personer in till Örebro och cirka 1 200 i motsatt riktning. Totalt pendlar 14 300 personer längs sträckan.

11.3 Bytespunkter

Tåg i Bergslagens trafiksystem har flera strategiska bytespunkter som tillsammans bidrar till ökat kollektivtrafikresande, både regionalt och nationellt. Nedan beskrivs de viktigaste bytespunkterna för byte mellan tåg och deras funktioner.

11.3.1 Gävle

I Gävle sker anslutning med regionaltåg och fjärrtåg på Ostkustbanan (Stockholm – Sundsvall – Umeå) och Norra Stambanan (Bollnäs – Ljusdal).

11.3.2 Borlänge

I Borlänge kan tåg från fyra håll mötas; Mora, Stockholm, Gävle/Falun och Örebro/Ludvika. Om tågmöten sker en gång varje eller varannan timme

möjliggörs byten i alla riktningar. För att det ska vara möjligt att resa från Ludvika mot Dalabanan söderut med kort byte i Borlänge krävs åtgärder i infrastrukturen.

11.3.3 Ludvika

I Ludvika bör man kunna etablera tretågsmöte varannan timme för att möjliggöra byten åt alla tre riktningar; Borlänge/Gävle, Örebro/Mjölby och Fagersta/Västerås. För att detta ska vara möjligt krävs åtgärder i infrastrukturen framförallt på Bergslagspendeln.

11.3.4 Örebro

I Örebro bör tågen från Gävle/Borlänge och Gävle/Fagersta ankomma Örebro strax före regionalståget mot Göteborg och omvänd ordning i andra riktningen, detta för att möjliggöra resor västerut längs Västra Stambanan.

11.3.5 Mjölby

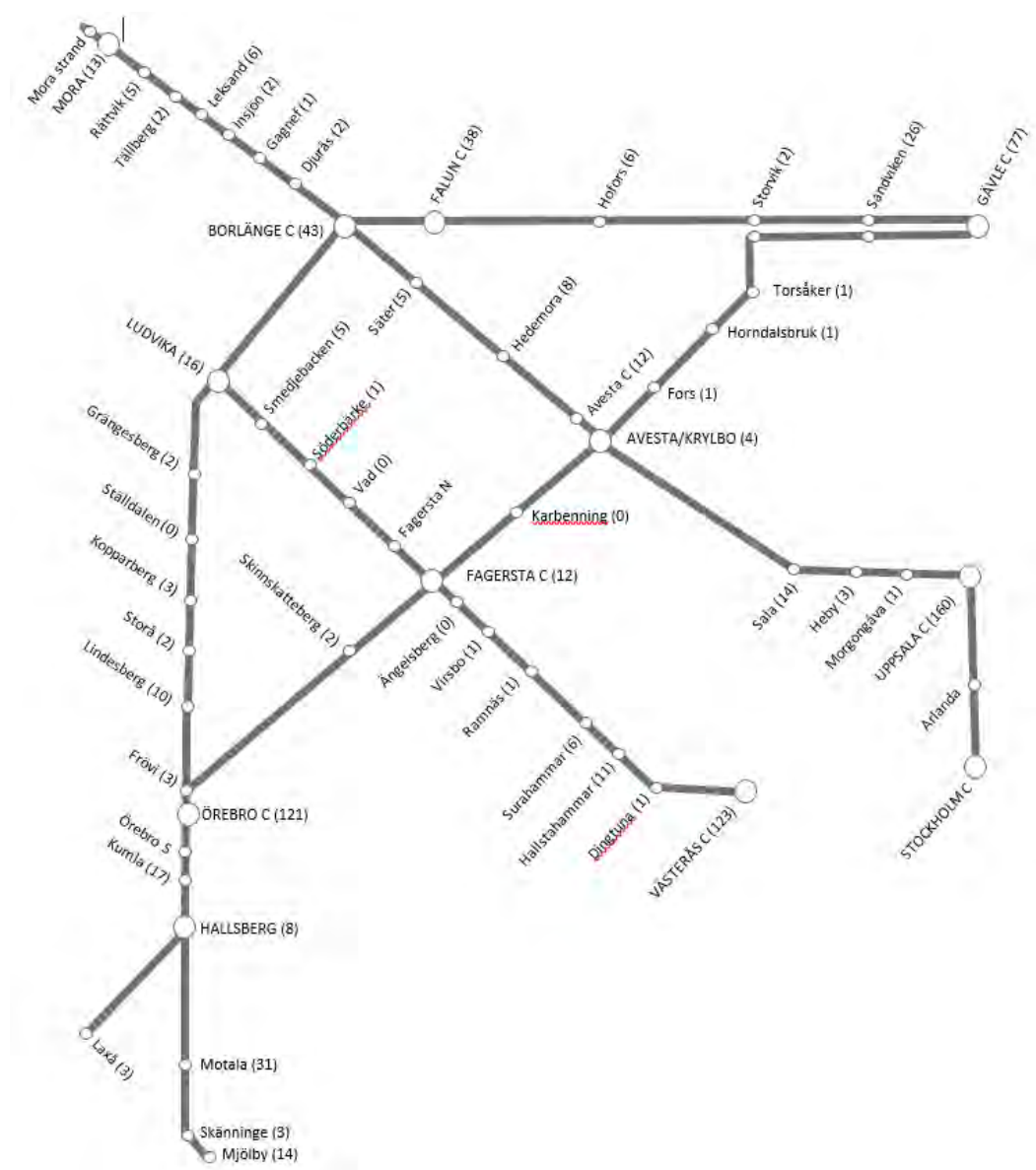
Anslutning med fjärrtågen söderut mot Malmö-Köpenhamn. Bytespunkten kan komma att flyttas i framtiden efter Ostlänkens färdigställande.

11.3.6 Västerås

Anslutning med regionalstågen mot Stockholm.

11.4 Boende stationsorter

Kartan nedan visar antal boende inom stationsorterna enligt SCBs statistik för befolkning i tätorter. Antalet anges i närmaste tusental inom parentes.



12 Potentiella stråk

12.1 Örebro – Linköping (Norrköping?)

Det finns ingen direkttågstrafik mellan Örebro och Linköping. Det beror delvis på kapacitetsbrist mellan Mjölby och Linköping. När dubbelspårsutbyggnaden mellan Hallsberg – Degerön är klar kommer restiden att förbättras avseendevårt.

Det innebär att ett annat trafiksystem mellan Örebro och Linköping skulle vara möjligt.

12.2 Gävle – Västerås

Sträckan Gävle – Västerås saknar direktförbindelser med kollektivtrafik. Den snabbaste resan sker med tåg och buss med byte i både Uppsala och Sala och tar 2 timmar och 15 minuter. Det tidsmässiga avståndet mellan Gävle – Västerås skulle teoretiskt kunna vara ungefär 1 timme och 45 minuter, om en ny sträckning skulle etableras via Gävle – Sandviken – Avesta – Sala – Västerås. Med tanke på orternas storlek, så skulle denna sträckning ha potential att öka pendlingsresandet i stråket väsentligt. Sammanlagt bor det ca 260 000 invånare i stationsorterna längs sträckan. Med bil tar resan cirka 1 timme och 50 minuter.

13 Kommersiella sträckor inom Tåg i Bergslagen

13.1 Sundsvall – Gävle – Uppsala – Stockholm

Sträckan Sundsvall – Gävle – Stockholm trafikeras kommersiellt av SJ, främst genom snabbtågstrafik. Sträckan Sundsvall – Gävle trafikeras också av Region Gävleborgs eget tågssystem, X-tåget.

Sträckan Gävle – Uppsala trafikeras förutom av SJs kommersiella trafik av ULs tågssystem Upptåget.

13.2 Ljusdal – Gävle – (Stockholm)

Sträckan Ljusdal – Gävle – Stockholm trafikeras kommersiellt av SJ, främst genom regionalstågstrafik. Sträckan Ljusdal – Gävle trafikeras också av Region Gävleborgs eget tågssystem, X-tåget.

X-tågen ansluter oftast till SJs snabbtåg i Gävle.

13.3 Mora – Borlänge – Sala – Stockholm

SJ trafikerar sträckan Dalarna – Sala – Stockholm med två dubbelturer vardag.

13.4 Falun – Borlänge – Karlstad – Göteborg

Sträckan Falun – Borlänge - Karlstad – Göteborg trafikeras av Tågakeriet i Bergslagen (Tågab) med två dubbelturer måndag och fredag – söndag. Samt en dubbeltur tisdag – fredag. Under sommaren är trafiken något utökad.

13.5 Stockholm – Västerås – Hallsberg – Göteborg

Sträckan Stockholm – Västerås – Hallsberg – Göteborg (Mälarbanan) trafikeras helt kommersiellt av SJs regionalstågstrafik. Grundutbudet är timmestrafik på sträckan Stockholm – Västerås alla dagar med halvtimmestrafik under högtrafik.

Under större delen av trafikdygnet är utbudet timmestrafik Västerås – Hallsberg och varannan timmestrafik Hallsberg – Göteborg, från Stockholm.

13.6 Sala – Västerås – Eskilstuna – Norrköping – Linköping

Sträckan Sala – Västerås – Eskilstuna – Norrköping – Linköping (UVEN) är upphandlad som tjänstekoncession av Mälardalstrafiken. Grundutbudet är timmestrafik på hela sträckan på vardagar. Under högtrafik förtätas utbudet till halvtimmestrafik på vissa sträckor. Under helger trafikeras sträckan med varannan timmestrafik. Från T22 kan utbudet i högtrafik komma att förtätas och sträckorna förändras.

13.7 Stockholm – Eskilstuna – Arboga – Örebro

Sträckan Stockholm – Eskilstuna – Arboga – Örebro (Svealandsbanan) angör Kungsör och Arboga i Västmanlands län. Grundutbudet är timmestrafik på vardagar med viss förtätning under högtrafik och varannan-timmestrafik på helger.

13.8 Örebro – Kumla – Hallsberg – Laxå

Sträckan Örebro – Kumla – Hallsberg – Laxå trafikeras, förutom av Tåg i Bergslagen, kommersiellt av SJ med 18 – 19 dubbelturer måndag – fredag.

Trafiken mellan Stockholm, Västerås, Örebro, Skövde Göteborg bedrivs av SJ med kommersiell trafik. Inom Örebro län trafikerar SJ sträckorna Örebro, Kumla, Hallsberg med 18-19 dubbelturer. Åtta av de 18-19 dubbelturerna fortsätter till Göteborg och gör uppehåll i Laxå.

13.9 Karlstad – Hallsberg – Stockholm

Sträckan Karlstad – Hallsberg - Stockholm trafikeras kommersiellt av SJ med sju turer i riktning mot Karlstad och sex turer i riktning mot Stockholm.

Tågab bedriver en del kommersiell trafik med 3 dubbelturer/vardag.

14 Synergier med närliggande trafiksystem

14.1 Upptåget

För att knyta ihop norra Uppsala län (Tierp och Skutskär) med Sandviken – Hofors – Falun kan Upptågen förlängas väster om Gävle alternativt kan Tåg i Bergslagen förlängas söder om Gävle.

14.2 X-tåget

En förlängning av X-tågen västerut alternativt Tåg i Bergslagen norrut skulle kunna skapa direkta förbindelser mellan Falun – Hofors – Sandviken och Ockelbo – Bollnäs respektive Söderhamn inom rimliga pendlingsavstånd.

Eftersom Tåg i Bergslagen, X-tåget och Upptåget har olika trafikoperatörer kan inte fordonsreserver enkelt flyttas mellan systemen vid trafikstörningar. Om detta skulle vara önskvärt krävs ytterligare utredningar för att avgöra om det är teoretiskt och praktiskt möjligt.

14.3 Mälardalstrafik

I december 2021 sker trafikstart av det som benämns Etapp 2. Trafiken på sträckan Sala – Västerås – Eskilstuna – Norrköping kommer att bedrivas med en kombination av fordon, ER1 och X50. ER1 fordonen kommer att användas för timmestrafiken och X50 som insatståg.

En möjlighet är att utforma avtalet så att dessa X50 flyttas till Tåg i Bergslagens fordonspark i samband med nästa Tåg i Bergslagen-avtal för att skapa en större fordonspool, givet att det ger synergivinster. För Västmanland och Örebro kan det innebära att trafiken utförs antingen som en del av Mälardalstrafik eller Tåg i Bergslagen.

14.4 Dalabanan, Mora – Borlänge

Region Dalarna strävar efter att ha timmestrafik mellan Borlänge – Morastrand. I dagsläget trafikerar Tåg i Bergslagen med sju dubbelturer. För hösten T20 planeras in ytterligare fem dubbelturer vilket tillsammans med SJ två dubbelturer är i rätt riktning.

14.5 Dalabanan, Borlänge – Uppsala – Stockholm

Dalabanan från Borlänge till Stockholm drivs i stort sett bara av kommersiell trafik. Tåg i Bergslagen har endast en dubbeltur. Det finns behov av att utöka till timmestrafik på denna sträcka. Timmestrafik sker då tillsammans med den kommersiella trafiken.

14.6 Bergslagspendeln, Ludvika – Västerås – Stockholm

Det finns önskemål från näringsliv längs Bergslagspendeln att linjen förlängs mot Stockholm och/eller Arlanda. Då det inte ligger i Tåg i Bergslagens/ägarna intresse/verksamhet att bedriva den trafiken kan det vara en marknad för den kommersiella trafiken.

För att förbättra utbudet mellan Västerås och Stockholm kan en inriktning vara att Bergslagspendeln på sikt ska förlängas till Stockholm. Skulle fordonstypen dessutom vara av typ ER1 så vore det fördelaktigt att skapa en gemensam reservpool med Mälardalstrafik.

15 Beslut om allmän trafikplikt

Beslut om allmän trafikplikt för Tåg i Bergslagen trafik har fattats av Kollektivtrafikmyndigheten Region Örebro län efter skriftlig överenskommelse mellan de fyra ägarnas kollektivtrafikmyndigheter. Trafikpliktsbeslutet omfattar sträckorna:

- Mora/Falun – Borlänge – Västerås
- Gävle – Borlänge – Örebro – Mjölby
- Gävle – Avesta/Krylbo – Hallsberg
- Ludvika – Fagersta – Västerås

- Örebro – Kumla – Hallsberg – Laxå

16 Avtal med Trafikverket

Mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och Trafikverket finns ett avtal om upprätthållande av basutbud för viss trafik:

- Linje 50 Mora – Borlänge 2 dagliga dubbelturer
- Linje 53 Gävle – Borlänge – Örebro – Mjölby 2,5 dagliga dubbelturer
- Linje 121 Borlänge – Sälen (Buss) 3 dagliga dubbelturer

För detta basutbud ersätter Trafikverket de fyra regionala kollektivtrafikmyndigheterna inom Tåg i Bergslagen med sammanlagt 28,2 miljoner kronor per år (2017 – 2021). Utbetalning sker månatligen till Region Dalarna som sedan vidarebefordrar den del av ersättningen som avser linje 50 och 53 till Tåg i Bergslagen, 23,7 mnkr.

12

Bolagsförsäljning och förvärv,
investeringar samt borgen för
Svealandstrafiken AB

21RS33

Bolagsförsäljning och förvärv, investeringar samt borgen för Svealandstrafiken AB

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta tillstyrka

att Länsgården Fastigheter AB säljer dotterbolaget Bussdepåer i Örebro Län AB,

att Svealandstrafiken AB köper bolaget Bussdepåer i Örebro Län AB,

att Svealandstrafiken AB köper bolaget Rodret 6 & 8 i Örebro AB,

att Svealandstrafiken AB fusionerar de båda köpta bolagen upp i Svealandstrafiken AB,

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att Region Örebro län såsom för egen skuld ingår solidarisk borgen för Svealandstrafiken AB:s samtliga existerande och framtida förpliktelser enligt leasingavtal, kreditavtal, checkräkningskreditavtal och andra finansieringsrelaterade åtaganden upp till ett högsta belopp om 1 200 miljoner kronor, jämte därpå löpande ränta och kostnader,

att borgensåtagandet begränsas med en regressrätt baserat på Region Örebro läns och Region Västmanlands ägarandel i Svealandstrafiken AB, vilket innebär att vardera parts borgenssumma uppgår till 600 miljoner kronor, samt

att beslut enligt ovan endast gäller under förutsättning att fullmäktige i Region Västmanland fattar likalydande beslut avseende att-satserna två till sex.

Sammanfattning

Den 1 januari 2018 bildas ett gemensamt ägt bolag, Svealandstrafiken AB, genom att Region Örebro län köpte 50 procent av aktierna i AB Västerås Lokaltrafik av Region Västmanland. Svealandstrafiken AB bedriver busstrafik i de båda länen, i egen regi och genom upphandlad trafik. Trafikmyndigheterna i Västmanland och Örebro län ger med så kallat tilldelningsbeslut bolaget i uppdrag att driva busstrafik inom geografiska områden i de båda länen.

Bolaget står nu inför två investeringar, förvärv av depåer samt investeringar i elbussar samt bussar anpassade för kommande trafik i BRT-systemet i Örebro. Bolaget äger för närvarande tre depåer i Västmanland. Genom att utvidga ägandet att omfatta depåer också i Örebro län skapas möjlighet att sänka kostnaderna. Effekterna av denna förändring berör framför allt Region Örebro län. Tillsammans med kollektivtrafikmyndigheterna i Region Västmanland och Region Örebro län planeras för att utvidga användandet av elbussar eller andra bussmodeller. Båda utvecklingsområdena förutsätter beslut av ägarregionernas fullmäktigeförsamlingar, dels beslut av principiell karaktär, dels i form av att utöka Svealandstrafiken AB:s borgensram.

Förvärven av depåer sker genom bolagsförvärv, dels av bolaget Rodret 6 & 8 i Örebro AB omfattande depån i Bettorp, dels bolaget Bussdepåer i Örebro län AB omfattande åtta mindre depåer i Örebro län. Säljande parter är Örebroporten Holding AB respektive Länsgården Fastigheter AB. Köpeskillingen för bolaget Rodret 6 & 8 i Örebro AB uppgår till 203 mnkr, medan köpeskillingen för Bussdepåer i Örebro län AB fastställs baserat på justerat substansvärde per den 30 april 2021 (justerat substansvärdet i september 2020 uppgick till 14,3 mnkr).

Övertagandet av depåerna är gynnsamt för Svealandstrafiken AB både utifrån ett strukturellt och ekonomiskt perspektiv. Svealandstrafiken äger för närvarande tre depåer i Västmanlands län. Ett samlat och utökat ägande av depåer i Västmanland och Örebro ökar förutsättningarna för effektivare trafikplanering och fastighetsutveckling samt samordning av resurser i fastighetsförvaltningen.

Svealandstrafiken har mellan 2004-2014 stegvis gått över från diesel- till biogasdrivna bussar för trafiken i Västmanland. Sedan 2019 kör Svealandstrafiken AB med 144 nya biogasbussar i Örebro län. Utvecklingen på bussmarknaden visar för närvarande på en tydlig inriktning mot nya tekniker och drivmedel. Flera bussleverantörer har kommunicerat att de ska sluta tillverka biogasbussar. Utvecklingsresurser inriktas i stället framför allt på el och vätgasdrivna bussar i traditionellt busstrafiksystem eller i så kallat BRT (Bus Rapid Transit).

Mot bakgrund av marknadsutvecklingen avseende drivmedel och trafiksystem planeras, i nära samverkan med respektive kollektivtrafikmyndighet i de båda länen, för investeringar i bussar som matchar myndigheternas trafikbehov. I ett första steg

avser det elbussar riktat mot stadstrafiken i Västerås och i ett andra steg, från 2023 och framåt, utökad eldriven stadstrafik samt introduktion BRT i stadstrafik i Örebro. Båda inriktningarna förutsätter investeringar i nya bussmodeller.

Svealandstrafiken AB avser att lånefinansiera ovan beskrivna investeringar och har till ägarna inkommit med en hemställan om utökad borgen med 570 mnkr, från 630 mnkr till 1 200 mnkr.

De ekonomiska effekterna av Svealandstrafiken ABs investeringar får effekter för ägarna. Intäkterna för borgensavgifterna ökar med 1,1 mnkr per år och är lika för båda ägarna. (Borgensavgiften är 0,40 procent av det utnyttjade beloppet, RF 2017, §75). Därutöver påverkas Region Örebro läns kostnader efter ett förvärv av depån i Örebro genom att kostnader minskar med 5,2 mnkr. Eventuella prisskillnader för trafik med eldrift jämfört med biogas påverkar beställaren. Aktuella driftkalkyler för eldrivna bussar i jämförelse med biogasdrivna bussar är neutrala. Kostnaderna för avskrivningar och ränta ökar, men motsvaras av lägre kostnader för underhåll och drivmedel. Miljövinster är dock betydande.

Ett genomförande av depåförvärven samt investeringarna bedöms inte påverka bolagets möjligheter att uppfylla ägardirektivet resultatkrav på 10 procent av insatt kapital. Däremot får investeringarna effekt på bolagets balansomslutning, vilken ökar. Soliditeten beräknas minska från 12,9 procent 2020 till 10,5 procent 2023. Soliditetsförändringen motiverar ett fortsatt högt resultatkrav på bolaget.

Ärendebeskrivning

Bakgrund

Den 1 januari 2018 bildas ett gemensamt ägt bolag, Svealandstrafiken AB, genom att Region Örebro län köpte 50 procent av aktierna i AB Västerås Lokaltrafik av Region Västmanland. Svealandstrafiken AB bedriver busstrafik i de båda länen, i egen regi och genom upphandlad trafik. Trafikmyndigheterna i Västmanland och Örebro län ger med så kallat tilldelningsbeslut bolaget i uppdrag att driva busstrafik inom geografiska områden i de båda länen. I Västmanland uppfattar detta område hela länet, medan tilldelningsbesluten till bolaget i Örebro län hittills omfattar trafik som utgår från depåerna i Örebro, Odensbacken, Askersund, Laxå och Lindesberg. Nya tilldelningsbeslut tas av kollektivtrafikmyndigheten i Örebro län i takt med att avtalstiden i upphandlade avtal löper ut.

Bolaget står nu inför två investeringar, förvärv av depåer samt investeringar i elbussar och bussar för BRT. Bolaget äger för närvarande tre depåer i Västmanland. Genom att utvidga ägandet att omfatta depåer också i Örebro län skapas möjlighet att sänka kostnaderna. Effekterna av denna förändring berör framför allt Region Örebro

län. Tillsammans med kollektivtrafikmyndigheterna i Region Västmanland och Region Örebro län planeras för att utvidga användandet av elbussar. Båda utvecklingsområdena förutsätter beslut av ägarregionernas fullmäktigeförsamlingar, dels beslut av principiell karaktär, dels i form av att utöka Svealandstrafiken ABs borgensram.

Ett samlat depåbestånd

Nuläge depåer

I Västmanlands- och Örebro län använder eller kommer Svealandstrafiken AB använda följande depåer.

Ort	Status	Hyresgivare	Hyrestagare	Avtal tom
Köping	Ägd	-	-	-
Fagersta	Ägd	-	-	-
Sala	Ägd	-	-	-
Västerås	Hyrd	Västmannatrafik AB	Svealandstrafiken AB	2024-12-31
Odensbacken	Hyrd	Bussdepåer i Ö-o län AB	Svealandstrafiken AB	2029-08-31
Lindesberg	Hyrd	Bussdepåer i Ö-o län AB	Svealandstrafiken AB	2030-08-31
Kopparberg	Hyrd	Bussdepåer i Ö-o län AB	RÖL/Regional utv	2023-12-31
Hällefors	Hyrd	Bussdepåer i Ö-o län AB	RÖL/Regional utv	2023-12-31
Nora	Hyrd	Bussdepåer i Ö-o län AB	RÖL/Regional utv	2023-12-31
Laxå	Hyrd	Bussdepåer i Ö-o län AB	RÖL/Regional utv	2023-12-31
Karlskoga	Hyrd	Bussdepåer i Ö-o län AB	RÖL/Regional utv	2023-12-31
Askersund	Hyrd	Bussdepåer i Ö-o län AB	RÖL/Regional utv	2023-12-31
Örebro	Hyrd	Örebroporten Fast AB	Svealandstrafiken AB	2022-09-30

Förvaltning och fastighetsutveckling varierar med ägandet av fastigheten. För depåer som Svealandstrafiken AB äger sker förvaltning och utveckling av fastigheter samt fastighetsnära inventarier av personal anställd i bolaget. I depåer där Svealandstrafiken AB är hyresgäst är situationen annorlunda. I Västeråsdepån har Svealandstrafiken AB ett fullt förvaltningsansvar (bortsett det faktiska ägandet), medan i depåerna i Örebro och Odensbacken har bolaget ett delat ansvar med Örebroporten Fastigheter AB respektive Bussdepåer i Örebro län AB. I övriga depåer utförs motsvarande tjänster av Bussdepåer i Örebro län AB med lokal entreprenör som driftansvarig för löpande underhåll.

Svealandstrafiken AB avropar trafik genom upphandlade ramavtal. I dessa fall erbjuds leverantören att disponera plats på de depåer som Svealandstrafiken AB äger.

Förvärv av depån i Örebro från Örebroporten Holding AB

Depån i Örebro ("Bettorp") uppfördes 2009. Byggprocessen genomfördes under en relativt kort tidsperiod och under en tid där biogas introducerades som drivmedel.

Trots en tidspressad byggprocess blev slutresultatet mycket lyckat. Byggutgiften uppgick till cirka 170 mkr, inkluderat verksamhetsnära inventarier och utrustningar. Byggherre var Örebroporten Fastigheter AB, ett helägt dotterbolag till Örebro kommun.

Depån servar för närvarande 120 bussar varav 78 stadsbussar och 42 regionbussar. Antal anställda chaufförer och servicepersonal som har sin anställning på depån uppgår till cirka 430 personer.

Inför starten i oktober 2019 för stadstrafik i Örebro fördes en dialog mellan Svealandstrafiken AB och fastighetsägaren Örebroporten Fastigheter AB kring kommande hyresavtal för bussdepån i Bettorp Örebro. I samband med dessa diskussioner framkom ett gemensamt intresse av att Svealandstrafiken AB skulle förvärva depån i Örebro.

Motiven bakom ett förvärv av depån i Bettorp är huvudsakligen ekonomiska. Övertagandet av depån är gynnsamt för Svealandstrafiken AB och för invånarna och resenärerna i Örebro län. Kalkylen visar att trafik kostnaderna (drift, förvaltning och utveckling av depåfastigheten) för ett lånefinansierat förvärv är lägre än kostnaden för summan av nuvarande hyresnivå och erlagd extern förvaltningskostnad.

Depån, som innan köpet placeras i ett av Örebroporten Fastigheter ABs nybildat dotterbolag, Rodret 6 & 8 i Örebro AB, förvärvas av Svealandstrafiken AB via ett köp av bolagets aktier.

Överenskommet pris med fastighetsägaren Örebroporten Fastigheter AB uppgår till 203,0 mnkr. Priset medför en positiv effekt på 5,2 mnkr per år, vilket omgående medför en lägre kostnad för busstrafik för Region Örebro län.

Resultatkalkylen påverkas bland annat av vilken beräknad ränta som används. Kalkylen är baserad på en låneränta om 2,0 procent. Break-eveneffekt nås vid en ränta på 4,5 procent. Aktuell låneränta uppgår till cirka 0,5 procent.

Skälet till det gynnsamma ekonomiska utfallet är framför allt att Svealandstrafiken AB efter övertagande av depån inte bidrar till Örebroportens avkastningskrav, vilket är en del av dagens hyresavtal.

Överlåtelse av aktier i Bussdepåer i Örebro län AB

Länstrafiken Örebro AB ägde fram till 2014 ett antal depåer i Örebro län. I samband med att verksamheten i bolaget överläts till Region Örebro län 2014-09-01 samlades alla depåfastigheter i ett av Länstrafikens dotterbolag och överläts 2014-01-01 till Länsgården Fastigheter AB. Skälet var att Länstrafikens gamla fastighetsavdelning hade avvecklats och Länsgården Fastigheter AB bedömdes då vara den lämpligaste förvaltaren av kollektivtrafikens depåer.

Frågan om hur bussdepåerna ska organiseras och ägas utreddes i samband med bolagsbildningen 2017. Utredningen omfattade de åtta depåer som idag ägs av Region Örebro läns fastighetsbolag Länsgården Fastigheter AB via deras dotterbolag Bussdepåer i Örebro län AB. Utredningen pekade på en möjlig mindre positiv effekt på priset på trafik i Region Örebro län om Svealandstrafiken AB ägde även dessa depåer. Inget förslag om förändrat ägande gjordes 2017, mot bakgrund av att tilldelningsbeslut till Svealandstrafiken AB för de aktuella geografiska områdena inte förelåg vid det tillfället. Men de tilldelningsbeslut som kollektivtrafikmyndigheten i Örebro län beslutat om sedan 2017 har Svealandstrafiken AB erhållit uppdrag inom de geografiska områden som har sin trafik utgående från fem av åtta depåer. Undantagen är depåerna i Nora, Hällefors och Karlskoga. Nya tilldelningsbeslut tas av kollektivtrafikmyndigheten i Örebro län i takt med att avtalstiden i upphandlade avtal löper ut.

Bussdepåer är en udda fastighetstyp i Länsgården Fastigheter AB:s fastighetsbestånd. Det finns små möjligheter att effektivisera verksamheten eller samordna den med annan verksamhet inom Länsgården Fastigheter AB. Länsgården Fastigheter AB:s styrelse ser fördelar med att sälja depåbeståndet och därmed renodla fastighetsbeståndet.

Motivet bakom Svealandstrafiken AB:s förvärv av Bussdepåer i Örebro län AB är huvudsakligen av strukturell art. Ett samlat ägande av depåer i Västmanland och Örebro ger bättre förutsättningar för trafikplanering, fastighetsutveckling samt samordning av resurser i fastighetsförvaltningen.

Överlåtelse av aktier föreslås ske per den 1 maj 2021.

I beslutsunderlaget (16RS6850) till bolagsbildningen av Svealandstrafiken AB 2017 fastslogs ett antal huvudprinciper för bolagsbildningen. En av dem var att substansvärdeметoden ska användas för att bestämma värdet på dåvarande ABVL. Denna princip har bäring också i detta beslut för fastställande av värdet på bolaget Bussdepåer i Örebro län AB.

Enligt utförd värdering av Pwc (bilaga 3) hade Bussdepåer i Örebro Län AB i periodbokslut per september 2020 ett justerat substansvärde motsvarande 14,3 mnkr. Den slutliga värderingen, tillika köpeskillingen, baseras på Bussdepåer i Örebro Län AB faktiska balansräkning för datumet då samgåendet sker, 2021-04-30.

Risker med ägande av depåer

Inför beslut i Svealandstrafiken AB:s styrelse om att förvärva depån i Örebro, samt depåerna i Örebro län redovisades en riskanalys kopplat till ägande av depåer.

Riskanalysen framgår av bilaga 1, avsnitt 7. Nedan redovisas en sammanfattning av miljörisken avseende förorenad mark:

- I den föreslagna depåstrukturen är Bettorpsdepån den enda fastighet där de tidigare kollektivtrafikbolagen i Örebro och Västmanlands län inte varit verksamhetsutövare eller fastighetsägare. Denna fastighet har inför ett tänkt förvärv genomgått en miljöteknisk undersökning där risken för förorenad mark bedöms vara liten.
- I samtliga övriga depåer, i Örebro län och Västmanlands län, har de offentligt ägda kollektivtrafikföretagen, varit verksamhetsutövare i större eller mindre omfattning. Det innebär att eventuell upptäckt av förorenad mark i depåbeståndet redan före förvärv är en miljörisk. Oavsett om fastigheterna ägs av Svealandstrafiken AB eller inte så har bolag knutna till ägarna, i egenskap av tidigare verksamhetsutövare, en risk för framtida saneringsansvar.

Utbyggnad av eldriven busstrafik och BRT

Svealandstrafiken har mellan 2004-2014 stegvis gått över från diesel till biogas i Västmanland. Sedan 2019 kör Svealandstrafiken AB med 144 nya biogasbussar i Örebro län. Svealandstrafiken är största kund för biogas producerat i de båda län.

Inför trafikstarten 2019 i Örebro gjordes en upphandling av biogasbussar. Tre bussleverantörer inlämnade offerter. Sedan dess har flera bussleverantörer kommunicerat att de ska sluta tillverka biogasbussar. Bakgrunden till det är att marknadsandel för biogasdrivna bussar bedöms krympa på bussmarknaden i Europa. Utvecklingsresurser inriktas i stället framför allt på el och vätgasdrivna bussar.

Region Örebro län planerar tillsammans med Örebro kommun att utveckla ett snabbt och kapacitetsstarkt transportsystem som kallas BRT (Bus Rapid Transit). Bussarna är

vanligen längre än traditionella stadsbussar. En första etapp är beslutad i Örebro kommun och Region Örebro län. Trafiksystemet förutsätter att Örebro kommun genomför investeringar i infrastruktur, till exempel bör bussen gå i en egen körbana åtskild övrig trafik, i nya hållplatser med mera. Anledningen till satsningen är ett stort behov av en långsiktig och hållbar lösning på framkomligheten i ett växande Örebro.

Mot bakgrund av utvecklingen på bussmarknaden samt de utvecklingsprocesser som finns av kollektivtrafiken i Västmanlands och Örebro län kommer investeringar i nya busstyper att behövas.

I ett första steg planeras för upphandling av depåladdade elbussar för ersättning och eventuell utökning av trafik i Västerås. I ett andra steg planeras för ytterligare traditionella elbussar samt bussar för BRT trafik i Örebro. Det är ännu inte färdigutrett om de krav som ställs på BRT-bussarna är förenliga med elbussar. Investeringarna i bussar med ett visst drivmedel eller för ett visst trafiksystem sker endast under förutsättning att berörda kollektivtrafikmyndigheter gör erforderliga beställningar.

Steg 1, 2021-2022:

- Upphandling av tio depåladdade ledbussar, med en option på ytterligare sju elbussar i takt med utökat trafikbehov
- Upphandling av laddinfrastruktur till depån i Västerås för laddning av de upphandlade bussarna.
- Utvärdering av teknik, pris och risker. Utvärderingen ligger till grund för beslutet inför upphandling av fler depåladdade elbussar i steg två.

Steg 2, 2022-2023 och kommande år:

- Upphandling av depåladdade elbussar
- Utökning installation av laddinfrastruktur
- Upphandling av bussar till BRT trafiksystem

Effekter på Svealandstrafikens ABs ekonomi

Enligt ägardirektivet ska bolaget nå ett resultat i verksamheten som medger avkastning på insatt kapital motsvarande 10 procent. Därtill ska bolaget eftersträva att vid varje tillfälle ha en soliditet på minst 15 procent.

Ett genomförande av depåförvärven samt investeringar bedöms inte påverka bolagets möjligheter att generera ett resultat på 10 procent av insatt kapital. Ökade eller

minskade kostnader till följd av investeringarna kommer dock att påverka det pris som kollektivtrafikmyndigheterna och Västerås stad betalar för beställd trafik.

Investeringarna får däremot större effekt på bolagets balansräkning. Svealandstrafiken AB:s styrelse har den 1 december 2020 beslutat att godkänna hemställan av borgen till Region Örebro län och Region Västmanland om total 1200 mnkr, för att lånefinansiera aktuella investeringar. Balansomslutningen ökar med cirka 500 mnkr, medan bolagets egna kapital endast ökar motsvarande årets resultat. Soliditeten minskar därmed, från 12,9 procent 2020 till 10,5 procent 2023. Soliditetsförändringen motiverar ett fortsatt högt resultatkrav på bolaget.

Beredning

- Fullmäktige i Örebro kommun har den 26 januari 2021 godkänt att Örebroporten Holding AB överlåter aktierna Rodret 6 & 8 i Örebro AB till Svealandstrafiken AB.
- Länsgården Fastigheter AB:s styrelse har den 10 december 2020 beslutat att ge bolagets VD i uppdrag att teckna köpeavtal med Svealandstrafiken AB om att sälja aktierna i Bussdepåer i Örebro län AB med en köpeskilling som motsvarar det justerade substansvärdet på överlåtelsedagen under förutsättning att fullmäktigeförsamlingen i Region Örebro län godkänner försäljningen.
- Svealandstrafiken AB:s styrelse har den 1 december 2020 beslutat att ge bolagets VD i uppdrag att teckna köpeavtal med Länsgården Fastigheter AB om förvärv av dotterbolaget Bussdepåer i Örebro län AB med en köpeskilling som motsvarar det justerade substansvärdet vid överlåtelsedagen, under förutsättning att fullmäktigeförsamlingen i Region Örebro län godkänner försäljningen och fullmäktigeförsamlingarna i Region Västmanland och Region Örebro län godkänner förvärvet.
- Svealandstrafiken AB:s styrelse har den 1 december 2020 beslutat att ge bolagets VD i uppdrag, att efter förvärv av Rodret 6 & 8 i Örebro AB och Bussdepåer i Örebro län AB, fusionera upp dotterbolagen i Svealandstrafiken AB
- Svealandstrafiken AB:s styrelse har den 1 december 2020 beslutat att godkänna hemställan av borgen till Region Örebro län och Region Västmanland om total 1 200 mnkr kronor.
- Styrelsen i Region Örebro läns förvaltnings AB har den 19 januari 2021 beslutat godkänna försäljningen av Bussdepåer i Örebro Län AB

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Förändrat ägande av bussdepåer har ingen direkt påverkan för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Elbussar släpper ut betydligt mindre koldioxid jämfört med biogasbussar. Preliminära mätningar i Göteborgs stadstrafik visar att elbussar minskade utsläppen av koldioxid med 88 procent, av kväveoxid med 97 procent och av partiklar med 83 procent.

Ekonomiska konsekvenser

Förvärven av depåer och investeringar i elbussar får följande effekt på resultaträkningarna och balansräkningarna i Region Örebro län och Region Västmanland.

Resultaträkning, mnkr per år	Region Örebro län	Region Västmanland
Ökad borgensavgift, intäkt	1,1	1,1
Ett samlat depåbestånd, lägre kostnad	5,2	
Elbussar	0,0	0,0
Summa	6,3	1,1

De elbussar som köps in i steg 1 kommer att användas inom stadstrafiken i Västerås. Uppföljning kostnaderna för elbusstrafik i Göteborgs stad visar att kostnaderna för avskrivningar och ränta ökar, medan underhållskostnader och kostnader för drivmedel är lägre. Den totala kostnaden förändras marginellt. Utifrån denna kalkyl påverkas elbussinvesteringarna sålunda inte de båda regionernas kostnader. Om kalkylen förändras, till exempel genom att priset på el ökar mer än på biogas eller att kostnaden för biogasbussar ökar mer än elbussar, de kommande åren kommer uppkommen kostnadsförändringen att påverka Västerås stad för dess eldrivna stadstrafik, Region Västmanland för eldriven regiontrafik samt Region Örebro län för all eldriven busstrafik inom länet.

Ägaravtalet reglerar bolagets finansiering av investeringar samt det ansvaret för åtaganden för bolaget. Region Västmanland och Region Örebro län äger vardera 50 procent av bolaget. Bolagets verksamhet ska finansieras och säkerställas dels genom dess egna kapital samt i övrigt genom upptagande av sådana lån, för vilka ägarna ska ställa solidarisk borgen. Om någon av ägarna skulle tvingas infria ett borgensansvar ska ägarna inbördes fördela det sålunda infriade borgensansvaret i förhållande till respektive parts ägarandel i bolaget. Borgensansvaret följer därmed ägarandel, dvs. ägarna går alltid i borgen för 50 procent av totalt borgensbelopp. Den ökade

Tjänsteställe, handläggare
Staben Ekonomi, Lennart Frommegård

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 21RS33

borgensavgiften på cirka 2,2 mnkr kronor som bolaget betalar fördelas därför lika på borgensmännen. I balansräkningen redovisas borgensåtaganden ”inom linjen”.

Försäljningen av Bussdepåer i Örebro Län AB får följande effekter på koncernen Region Örebro läns förvaltnings AB.

Länsgården Fastigheter AB erhåller från Svealandstrafiken AB en ersättning motsvarande justerat substansvärde, i september 2020 14,3 mnkr. Slutlig köpeskilling erläggs baserad på av revisor upprättad värdering beräknad på upprättat bokslut per den 30 april 2021, i samband med aktieöverlåtelsen.

Länsgården Fastigheter AB:s aktieinnehav i Bussdepåer i Örebro Län AB minskar till noll. Länsgården Fastigheter AB:s tillgångar förändras genom att aktietillgången byts mot ökade likvida medel.

Uppföljning

Uppföljning sker i delårs- och årsredovisningar.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsen 26 januari 2021

Bilaga 1, Beslutsunderlag Svealandstrafikens styrelse

Bilaga 2.1-2.2, Hemställan om borgen från Svealandstrafiken AB

Bilaga 3, Värderingsunderlag avseende Bussdepåer i Örebro Län AB

Rickad Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:

Regionfullmäktige

Rapport

Förvärv av bussdepåer i Örebro län

Svealandstrafiken AB

Retortgatan 7
721 30 Västerås
Telefon: 021 - 470 18 00
Epost: kommunikation@svealandstrafiken.se

Fabriksgatan 20
702 23 Örebro

100 (228)

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning och slutsats	2
2	Bakgrund	2
3	Syfte med utredningen	2
4	Nuläge depåer	3
5	Ett samlat depåbestånd	3
5.1	Förvärv från Bussdepåer i Örebro Län AB	3
5.2	Förvärv från Örebroporten Fastigheter AB	4
5.3	Organisatoriska förändringar efter förvärv	4
6	Ekonomiska effekter	5
6.1	Förvärv Bussdepåer i Örebro Län AB	5
6.2	Förvärv från Örebroporten Fastigheter AB	5
6.3	Finansiell ställning, utveckling av nyckeltal	6
6.4	Tillkommande ekonomiska effekter efter depåförvärv	7
7	Risker	8
7.1	Risker kring överlåtelse av aktierna i Bussdepåer i Örebro län AB från Länsgården Fastigheter AB till Svealandstrafiken AB	8
7.2	Risken för att reglerna för ränteavdragsbegränsning förhindrar föreslagen finansiering	8
7.3	Miljörisk	8
7.3.1	Allmänt, övergripande och kortfattat om förorenad mark	8
7.3.2	Miljörisk förorenad mark i fastigheten Rodret 6 (Bettorpsdepån)	9
7.3.3	Miljörisk, ev förorenad mark i fastighetsbeståndet som finns i Bussdepåer i Örebro län AB	9
7.3.4	Miljörisk sammanfattning	9
7.4	Affärsrisk, finansiell risk och risk att förlora rådighet över depåfastigheter	10
8	Innan eventuella förvärv	10
9	Bilagor	11

1 Sammanfattning och slutsats

Rapporten redovisar de verksamhetsmässiga och ekonomiska konsekvenserna av ett samlat depåbestånd under Svealandstrafiken AB.

Förvärven har olika karaktär, men bägge bidrar med positiva effekter på ekonomi och verksamhet i vidare bemärkelse.

Ett förvärv av Bussdepåer i Örebro län AB är huvudsakligen en strukturell fråga, där slutsatsen är att ägande och framtida förvaltning utvecklas bäst i Svealandstrafiken AB. Bolaget har en flerårig historia av god lönsamhet, men samtidigt ett behov av viss strukturförändring. Minskade kostnader kan förväntas när förändringarna är genomförda.

Ett förvärv av fastigheten Rodret 6 är däremot huvudsakligen en kommersiell fråga. Depån i Bettorp är välskött, modern och lösningen för kollektivtrafiken inom Örebro tätort under lång tid framåt. Ett rimligt förvärvspris minskar kostnaderna och ger effekter som kan tillgodogöras av kollektivtrafiken i både Örebro län och Västmanlands län. Ett förvärv med de förutsättningar som angetts i förvärvskalkylen innebär en årlig besparing om 5,2 mkr.

Förvärven kommer alltså omedelbart att generera ett positivt tillskott till Svealandstrafiken AB.

Förändringen innebär organisatorisk påfrestning, men den största utmaningen för Svealandstrafiken AB blir att tillvarata, utnyttja och kapitalisera de möjligheter som skapas genom ett samlat depåbestånd. Möjligheter uppstår inom en rad områden; skalfördelar, kvalitetsförbättring, planering och långsiktighet, ökad flexibilitet, hållbarhet, resursåtgång och miljöutveckling, samt en organisation med ett synsätt som stödjer och främjar utveckling. De tillkommande effekterna har avsevärd ekonomisk potential, men är inte kvantifierade.

Förvärven föreslås finansieras med lån, innebärande att ägardirektiv och finanspolicy behöver förändras avseende ram för borgensåtagande, samt krav på soliditet.

2 Bakgrund

I projektet "Gemensamt ägt trafikbolag i Region Västmanland och Region Örebro län", som föregick ombildningen av AB Västerås Lokaltrafik till det som numera är Svealandstrafiken AB, fanns ett utredningsuppdrag som berörde de 8 depåer som idag ägs av Region Örebro läns fastighetsbolag Länsgården AB via deras dotterbolag Bussdepåer i Örebro län AB. Inriktningsbeslutet som togs av styrgruppen för projektet i denna fråga var att Örebro Läns aktier i Bussdepåer i Örebro län AB ska överlåtas till Svealandstrafiken AB när tilldelning av samtliga trafikavtal har skett till Svealandstrafiken.

I den pågående dialogen mellan Svealandstrafiken AB och nuvarande fastighetsägare Örebroporten Fastigheter AB kring kommande hyresavtal för bussdepån i Bettorp Örebro, inför trafikstarten i oktober 2019 så har en förfrågan inkommit om Svealandstrafiken är intresserade att köpa depån.

3 Syfte med utredningen

Syftet med utredningen är att visa på de verksamhetsmässiga och ekonomiska konsekvenserna av att Svealandstrafiken AB förvärvar;

- 1) Samtliga depåer i Örebro län som ägs av Bussdepåer i Örebro län AB

2) Bussdepån i Bettorp som ägs av Örebroporten Fastigheter AB.

Utredningen ska kunna utgöra beslutsunderlag för Svealandstrafikens styrelse och därefter för Svealandstrafikens ägare Region Örebro län och Region Västmanland att gå vidare i processen med eventuella förvärv.

4 Nuläge depåer

Ort	Status	Hyresgivare	Hyrestagare	Avtal tom
Köping	Ägd	-	-	-
Fagersta	Ägd	-	-	-
Sala	Ägd	-	-	-
Västerås	Hyrd	Västmannatrafik AB	Svealandstrafiken AB	2024-12-31
Odensbacken	Hyrd	Bussdepåer i Ö-o län AB	Svealandstrafiken AB	2029-08-31
Lindesberg	Hyrd	Bussdepåer i Ö-o län AB	RÖL/Regional utv	2023-12-31
Kopparberg	Hyrd	Bussdepåer i Ö-o län AB	RÖL/Regional utv	2023-12-31
Hällefors	Hyrd	Bussdepåer i Ö-o län AB	RÖL/Regional utv	2023-12-31
Nora	Hyrd	Bussdepåer i Ö-o län AB	RÖL/Regional utv	2023-12-31
Laxå	Hyrd	Bussdepåer i Ö-o län AB	RÖL/Regional utv	2023-12-31
Karlskoga	Hyrd	Bussdepåer i Ö-o län AB	RÖL/Regional utv	2023-12-31
Askersund	Hyrd	Bussdepåer i Ö-o län AB	RÖL/Regional utv	2023-12-31
Örebro	Hyrd	Örebroporten Fast AB	Svealandstrafiken AB	2022-09-30

Förvaltning och utveckling av fastigheter och fastighetsnära inventarier bedrivs av personal anställd i bolaget vad gäller depåer som Svealandstrafiken AB äger. I depåer där Svealandstrafiken AB är hyresgäst är situationen annorlunda. I Västeråsdepån har Svealandstrafiken AB ett fullt förvaltningsansvar (bortsett det faktiska ägandet), medan i depåerna i Örebro och Odensbacken har bolaget ett delat ansvar med Örebroporten Fastigheter AB respektive Bussdepåer i Örebro län AB. I övriga depåer utförs motsvarande tjänster av Bussdepåer i Örebro län AB med lokal entreprenör som driftansvarig för löpande underhåll.

5 Ett samlat depåbestånd

5.1 Förvärv från Bussdepåer i Örebro Län AB

Länstrafiken Örebro AB överlät verksamheten till Region Örebro Län 2014-09-01. Som förberedelse samlades alla depåfastigheter i ett av Länstrafikens dotterbolag och överläts 2014-01-01 till Länggården Fastigheter AB. Skälet var att Länstrafikens gamla fastighetsavdelning hade avvecklats

och Länsgården bedömdes då vara lämplig part för kollektivtrafikens depåer. Denna typ av fastigheter fanns inte tidigare inom Regionen.

Bussdepåer i Örebro Län AB är ett helägt dotterbolag till Länsgården Fastigheter AB, som i sin tur är ett dotterbolag till Region Örebro läns förvaltnings AB, vilket i sin tur är ett av Region Örebro Län helägt aktiebolag.

Då även Svealandstrafiken AB (till 50%) ägs av Region Örebro län så blir ett förvärv huvudsakligen en **strukturell fråga**: Vilken ägare har störst förutsättningar att bedriva en effektiv förvaltning och utveckling av fastigheter som är knutna till kollektivtrafiken i Västmanland och Örebro län?

Svealandstrafiken AB har, via sin fastighetsavdelning, redan erfarenhet, kunskap och kompetens av fastighetsförvaltning och drift av depåer. En överföring av de depåer som Region Örebro Län äger till Svealandstrafiken AB kommer bl. a att innebära stordriftsfördelar, samt ökad kvalitet i underhåll och förvaltning.

Förslaget innebär att Svealandstrafiken AB förvärvar Bussdepåer i Örebro län AB av Länsgården Fastigheter AB. Befintliga hyresavtal mellan Region Örebro län och entreprenörerna ändras. Svealandstrafiken AB inträder som hyresvärd istället för Region Örebro län med oförändrade villkor mot entreprenörerna. Svealandstrafiken AB och Region Örebro län reglerar resterande ekonomiska mellanhavanden, innebärande oförändrad kostnad initialt för regionen.

5.2 Förvärv från Örebroporten Fastigheter AB

Depån i Örebro ("Bettorp") byggdes på rekordtid under 9 månader 2009. Arbetet var tidspressat till följd av kommande trafikstart september 2009. Dessutom skulle busstrafiken i tätorten ha biogas som drivmedel, en teknik som var tämligen ny och outvecklad. Arbetet bedrevs som ett partneringsprojekt, innebärande att byggherre, byggare och hyresgäst arbetade tillsammans under byggets gång. Detaljlösningar saknades i stor utsträckning vid byggstart och många frågor löstes eftersom under byggets framdrift. Normalt sett inte framgångsrik väg, men i detta fall med ett mycket lyckat resultat. Byggekostnaden uppgick till ca 170 mkr, inkluderat verksamhetsnära inventarier och utrustningar. Byggherre var Örebroporten Fastigheter AB, ett helägt dotterbolag till Örebro Kommun.

Vid tidpunkten för etableringen så var Länstrafiken Örebro AB ägt av Örebro läns landsting (Region Örebro län) till 50 % och kommunerna i länet till 50 %. Den nybyggda depån i Bettorp användes framförallt för stadstrafiken i Örebro, innebärande att höga eller låga depåkostnader till slut landade i Örebro kommuns trafik kostnad. 2012-01-01 skatteväxlade kommuner och Region varefter ansvar för all kollektivtrafik övergick till Regionen, innebärande att höga eller låga depåkostnader därefter är Region Örebro läns fråga.

Ett förvärv av depån i Bettorp från Örebroporten Fastigheter AB är därför huvudsakligen en **kommersiell fråga**: Kan Svealandstrafiken AB genom ett lånefinansierat förvärv, drifta, förvalta och utveckla depåfastigheten till en lägre kostnad än summan av nuvarande hyresnivå och erlagd extern förvaltningskostnad?

5.3 Organisatoriska förändringar efter förvärv

Svealandstrafikens fastighetsavdelning är en organisation med fem medarbetare som för närvarande förvaltar sex depåfastigheter; Köping, Fagersta, Sala, Västerås, Odensbacken och Örebro. En

integration av ytterligare sju depåfastigheter i Örebro län kräver en utökning av organisationen med två personer. Därmed ökar enhetens kompetens, erfarenhet och potentiella medarbetares intresse för att arbeta i denna organisation. Samtidigt minskar sårbarheten för allvarliga kompetenstapp som är individanknuten.

Personalökningen ryms inom de ekonomiska ramarna som är avtalsmässigt reglerade mellan Bussdepåer i Örebro Län AB, Region Örebro Län (förvaltningen Regional utveckling) och befintliga entreprenörer som verkar i de förvärvade depåerna.

Förvärven innebär initialt att Svealandstrafiken AB blir moderbolag i en koncern. De tillkommande dotterbolagen föreslås fusioneras till moderbolaget. Strukturen blir därmed lika i Örebro och Västmanlands län, innebärande att depåfastigheterna organiseras i moderbolaget. Ett koncernförhållande skulle innebära högre kostnader eftersom det skulle kräva styrelse- och bolagsadministration i två bolag, vilka dessutom skulle konsolideras vid bokslutstillfällena. Efter fusion av de tillkommande depåfastigheterna bedöms administrationen kunna utföras inom ramen för befintlig organisation.

6 Ekonomiska effekter

6.1 Förvärv Bussdepåer i Örebro Län AB

Ett förvärv föreslås ske till aktiernas i Bussdepåer i Örebro Län AB:s justerade substansvärde vid överlåtelsestillfället (2020-09 = ca 14.000 tkr).

Aktieförvärvet föreslås finansieras med 100 % belåning.

Redovisnings- och skattemässiga effekter efter förvärvstillfället framgår av bilaga 1, i korthet innebärande att:

- Länsgården Fastigheter AB kommer att redovisa en realisationsvinst på mellanskillnaden mellan justerat substansvärde och aktiernas bokförda värde.
- Region Örebro Läns förvaltnings AB (Länsgårdens moderbolag) påverkas inte eftersom koncernredovisningen inte påverkas då försäljning sker till redovisat substansvärde.
- Region Örebro län påverkas inte eftersom den sammanställda redovisningen inte påverkas då försäljning sker till redovisat substansvärde.
- Svealandstrafiken AB:s balansräkning ökar i omslutning, där förvärvet av bolaget blir en finansiell tillgång som finansieras med ökad skuld.

Svealandstrafiken AB förvärvar en rörelse som historiskt har redovisat överskott varje år, men bedömningen är att det också finns behov av strukturförändring i depåbeståndet. Initialt kommer depåkostnaderna och kostnaden för kollektivtrafiken att vara oförändrad. På sikt förväntas depåkostnader att minska.

6.2 Förvärv från Örebroporten Fastigheter AB

Ett förvärv föreslås ske enligt de villkor som är förhandlade mellan företagsledningarna i Svealandstrafiken AB och Örebroporten Fastigheter AB, innebärande att:

- Örebroporten Fastigheter AB fastighetsreglerar Rodret 6 (stora depåfastigheten) till Rodret 8 (anslutande fastighet med extern biogastapp).
- Örebroporten Fastigheter AB bildar ett nytt dotterbolag, där den nya fastigheten placeras.

- Svealandstrafiken AB förvärvar det nybildade bolaget med ett förvärvspris om 203 mkr.
- Aktieförvärvet föreslås finansieras med 100 % belåning.
- Svealandstrafiken AB:s balansräkning ökar i omslutning, där förvärvet av bolaget blir en finansiell tillgång som finansieras med ökad skuld.

Förvärvskalkylen redovisar en årlig besparing, jämfört med hyresalternativet om 5,2 mkr vid en kalkylerad räntenivå på 2,0 %. Övriga förutsättningar och kalkylernas break-even redovisas i bilaga 2.

Fastigheten Rodret 2, ca 12 000 m² i anslutning till den förvärvade depåfastigheten, ingår inte i det förvärvade bolaget. Fastigheten ägs av Örebro Kommun och är det sista obebyggda området i anslutning till Bettorpsdepån. För Svealandstrafiken AB är tomten på kort sikt en förutsättning för en ev BRT-satsning och på längre sikt utrymmet för att möta Örebros växande behov av kollektivtrafik när staden växer. Örebroporten Fastigheter AB har fn en tidsbegränsad markanvisning av fastigheten innebärande en förstudie där kommunen förbinder sig att inte sälja området. Syftet är att under förstudietiden visa hur Rodret 2 skulle kunna bebyggas och användas, för att därefter kunna starta en reell förvärvsprocess. Företrädare för Örebro kommun har meddelat att om Svealandstrafiken AB förvärvar depåfastigheten så kommer man att överlåta den tidsbegränsade markanvisningen till köparen.

6.3 Finansiell ställning, utveckling av nyckeltal

Enligt ägardirektiv och finanspolicy är bolaget reglerat avseende följande delar:

- Soliditet om minimum 15,0 %
- Borgensåtagande om maximalt 630 mkr
- Resultatet efter finansiella poster om minimum 10,8 mkr fr o m kalenderår 2020

I ett nuläge, före aktieförvärv Bussdepåer i Örebro län AB och nybildat dotterbolag till Örebroporten Fastigheter AB:

- Bolaget förväntas inte uppnå ägardirektivets krav på soliditet 2020 då denna beräknas uppgå till 12,9 %. Orsaken är huvudsakligen bolagets lånefinansierade expansion i relation till etableringen i Örebro län samt kommande års investeringsplaner. Behovet av fortsatta lån, huvudsakligen till följd av planerade investeringar i el-bussar respektive el-relaterad infrastruktur, medför ett borgensåtagande som är större jämfört reglerad nivå om 630 mkr år 2022.
- Sammanfattningsvis gör detta att även vid oförändrad verksamhet så uppfylls inte ägardirektivet för bolagets soliditet eller borgensåtagande.

Efter ett aktieförvärv Bussdepåer i Örebro län AB och nybildat dotterbolag till Örebroporten Fastigheter AB:

- Soliditeten beräknas minska med 2,4 %-enheter mellan 2020 och 2023 för att som lägst noteras till 10,5 % 2023. År 2025 beräknas soliditeten ha ökat till 12,6%. En lånefinansiering baserad på upp till 100 % innebär också behov av ett ökat borgensåtagande från 630 mkr till 1 200 mkr år 2024. Dock förväntas såväl låneportfölj som totalt borgensåtagande därefter sjunka till ca 950 mkr år 2025.

- Påpekas bör att uppkommen, årlig positiv resultateffekt 5,2 mkr används för att begränsa trafik kostnadsökningar. Ägardirektivet om ett resultat efter finansiella poster på 10,8 mkr har förutsatts vara oförändrat.
- Se bilaga 3 för vidare information kring finansiell ställning samt finansiella nyckeltal inklusive prognos för 2020-2025.

6.4 Tillkommande ekonomiska effekter efter depåförvärv

Depåförvärven skapar inte bara möjligheter till ökad kostnadsrationalisering. Bedömningen är snarare att större positiva, ekonomiska effekter kommer från andra områden. Dessa kvantifieras inte, utan är att betrakta som tillkommande argument för genomförandet av förvärven.

Sammanfattningsvis, utan anspråk på fullständighet:

Skaleffekter

- Stordriftsfördelar för daglig drift, innebär större volym, bättre villkor och lägre kostnad.
- Skalfördelar vid upphandling av verksamhetsnära utrustning och inventarier.
- Svealandstrafiken AB kan effektivisera myndighetskontroller, ex besiktning av tryckkärl, OVK, utsläpp från reningsverk, tvättanläggningar och andra miljökrav.

Kvalitet

- Beslut i depåfrågor fattas nära verksamheten, dvs beslut fattas av den eller de med bäst kunskap om lösning på problemet.
- Ökad kvalitet i underhåll minskar kostnaden, både på kort och lång sikt.

Planering, långsiktighet

- Svealandstrafiken AB kan skapa ökade standarder i fastigheter och utrustningar, innebärande långsiktighet och upphandlingar för leverans under flera år med bättre villkor.
- Svealandstrafiken AB arbetar med gemensamma system för depåernas behov, ex låssystem för skalskydd och rampsystem för tankning och uppvärmning.
- Ägda depåer ökar möjligheterna att finna EU-finansiering eller olika nationella stöd för förändringsarbete.
- Ägande av depån säkerställer en konkurrensneutral upphandling av kollektivtrafiktjänster och kommunala skolskjutsar, eftersom alla anbudsgivare har tillgång till samma infrastruktur.

Ökad flexibilitet

- Minskar diskussioner i gränsdragningsfrågor, Svealandstrafiken AB äger alltid problemet OCH lösningen.
- Ägd depå innebär att Svealandstrafiken AB äger förändringen, både i tid och takt.

Hållbarhet, resursåtgång, miljö

- Svealandstrafiken AB äger både bussen och rampen, vilket är avgörande för att arbeta effektivt med energibesparing.
- Ägda depåer innebär kortare processer och beslutsvägar, vilket stödjer arbetet för minskad resursåtgång och ökad hållbarhet.
- Upphandlad trafik som verkar i Svealandstrafiken AB:s depåer ger oss möjligheter att styra och kontrollera den upphandlade trafikens miljöpåverkan.

- Ökar möjligheterna att skapa ett eget mikronät, där energiåtervinning, solceller och energilager innebär att vi skapar vår egen energi.

Organisatorisk tillväxt

- Volym som möjliggör förutsättningar för en fastighetsförvaltning på högsta nivå.
- En fastighetsorganisation som är en attraktiv arbetsgivare.
- En fastighetsorganisation med mindre sårbarhet och ökad omvärldsbevakning.

En vision

- I digitaliseringens tidevarv satsas enorma resurser i utveckling av autonoma system. Kan depåområdet bli ett slutet system där förarlösa bussar underhålls utan begräsning av arbetstid, med mindre personalinsatser, färre skador, elektriskt, tyst och långsamt? En sådan utveckling kräver att Svealandstrafiken AB äger depån.

7 Risker

7.1 Risker kring överlåtelse av aktierna i Bussdepåer i Örebro län AB från Länsgården Fastigheter AB till Svealandstrafiken AB

PwC har beskrivit riskerna förknippade med aktieöverlåtelsen i PM 2019-11-29, bilaga 4. Denna innehåller en beskrivning av reglerna för statsstöd, kommunallagens regler för förbud mot individuellt inriktat stöd samt aktiebolagslagens regler om värdeöverföring. Vidare presenteras en riskbedömning och förslag till förebyggande åtgärder så att förvärvet inte träffas av sanktioner.

7.2 Risken för att reglerna för ränteavdragsbegränsning förhindrar föreslagen finansiering

- PwC har i "Framtida ränteavdrag", bilaga 6, beskrivit förändringarna i reglerna för ränteavdrag.
- Bedömningen av rådande regler är att detta inte negativt påverkar bolaget. Detta grundar sig i att regelverket möjliggör för två alternativa metoder, "Förenklingsregeln" samt "EBITDA"-regeln, varav Svealandstrafiken AB kommer att tillämpa den så kallade "EBITDA"-regeln (huvudregeln)**.
- Kortfattat möjliggör detta för Svealandstrafiken AB att maximalt dra av för räntekostnader avseende 30% av avdragsunderlaget (totala avskrivningar, överavskrivningar mm).
- Exempelvis betyder detta att Svealandstrafiken AB har möjlighet att dra av maximalt ca 30 MSEK (räntekostnader o. dyl.) vid ett antagande om ett avdragsunderlag om ca 100 MSEK. Detta kan sättas i relation till att räntekostnaderna för 2021 inkl. förvärv, (se "bilaga 3, "Finansiella nyckeltal") vid ett antagande om 2 % i snittränta av att total låneportfölj, beräknas generera ca 14 mkr i ränteavdrag.

7.3 Miljörisk

7.3.1 Allmänt, övergripande och kortfattat om förorenad mark

Ansvar för sanering av förorenad mark har tydliggjorts i miljöbalken, innebärande att företag och markägare numera kan åläggas ett långtgående utrednings- och saneringsansvar. Ansvar för sanering kan delas i två huvudgrupper. I första hand är det den/de som bedriver, eller har bedrivit en verksamhet, som bidragit till föroreningen (verksamhetsutövaren) som ska avhjälpa skadan. Ansvar träffar alla verksamhetsutövare som har bedrivit miljöfarlig verksamhet efter 30 juni 1969. Om det inte går att finna någon verksamhetsutövare, eller om dessa inte kan betala saneringskostnaderna, så

flyttas miljöansvaret. I andra hand så är det den som har förvärvat den förorenade fastigheten (efter den 31 december 1998) och som känt till, eller borde känt till, att marken var förorenad som övertar miljöansvaret.

Även om det finns verksamhetsutövare som svarar för kostnader för avhjälpande enligt miljöbalken så innebär det naturligtvis olägenheter för fastighetsägare om det ska göras undersökningar eller efterbehandlingsåtgärder.

7.3.2 Miljörisk förorenad mark i fastigheten Rodret 6 (Bettorpsdepån)

Struktur Miljöteknik AB har 2019-10-22 utfört en översiktlig miljöteknisk markundersökning av Rodret 6. Provtagningens syfte har varit att ta reda på om mark har förorenats av den verksamhet som bedrivits på fastigheten, inför förvärv av fastigheten.

Rapportens slutsats är: Uppmätta halter av föroreningar inom aktuell fastighet är låga och underskrider Naturvårdsverkets generella riktvärde för mindre känslig markanvändning. Utförd undersökning är av översiktlig karaktär och vissa provpunkter stoppades på tidigare djup än planerat, vilket ger viss risk för att förekomster av förhöjda ämneshalter kan ha missats. Utifrån den information som insamlats vid föreliggande undersökning bedöms den risken dock som liten.

Bedömningen är att inga åtgärder är nödvändiga att vidta utifrån nuvarande och planerad markanvändning inom fastigheten Rodret 6.

Rapporten redovisas i sin helhet i bilaga 5.

7.3.3 Miljörisk, ev förorenad mark i fastighetsbeståndet som finns i Bussdepåer i Örebro län AB

Inga aktuella markundersökningar finns för befintligt fastighetsbestånd i Bussdepåer i Örebro län AB. Det är inte känt om det finns äldre markundersökningar.

Efter 1969 tom början på 90-talet så var Länstrafiken Örebro AB verksamhetsutövare i de aktuella depåerna. Därefter upphandlades trafiken, innebärande att ett flertal entreprenörer också har varit verksamhetsutövare.

Från 1999 och framåt har fastighetsägare varit Länstrafiken Örebro AB eller dotterbolag till Länstrafiken Örebro AB. Det är inte känt om Länstrafiken Örebro AB, eller dotterbolaget, har förvärvat fastigheter efter 1999, innehållande föroreningar, som är sålda före 2014.

Från 2014-01-01 överläts bolaget till Länsgården Fastigheter AB.

7.3.4 Miljörisk sammanfattning

- I den föreslagna depåstrukturen så är Bettorpsdepån den enda fastighet där de tidigare kollektivtrafikbolagen i Örebro och Västmanlands län **inte** varit verksamhetsutövare eller fastighetsägare. Denna fastighet har inför ett tänkt förvärv genomgått en miljöteknisk undersökning där risken för förorenad mark bedöms vara liten.
- I samtliga övriga depåer, i Örebro län och Västmanlands län, så har de offentligt ägda kollektivtrafikföretagen, varit verksamhetsutövare i större eller mindre omfattning. Det innebär att ev upptäckt av förorenad mark i depåbeståndet redan före förvärv är en

miljörisk. Oavsett om fastigheterna ägs av Svealandstrafiken AB eller inte så har bolag knutna till ägarna, i egenskap av tidigare verksamhetsutövare, en risk för framtida saneringsansvar.

7.4 Affärsrisk, finansiell risk och risk att förlora rådighet över depåfastigheter

- Risker av affärsmässig karaktär bedöms begränsade. Bedömningen grundar sig i Svealandstrafiken AB:s affärsmodell - trafikbolag med två regioner som ägare med tilldelad trafik som regleras i trafikavtal. Svealandstrafiken AB påverkas inte heller av ökat/minskat resande i kollektivtrafiken eller taxeförändringar, eftersom ägarna valt att behålla alla direkta intäkter i respektive kollektivtrafikförvaltning. Svealandstrafiken AB affärsrisk finns framförallt inom ökade bränslekostnader. Ett aktivt hållbarhetsarbete, som stödjer utvecklingen av framtidens drivmedel, minskar successivt risken för tvära resultatfall.
- Den finansiella risken är främst knuten till framtida ränteutveckling. Med ägarnas stöd så har bolaget idag mycket goda villkor vid ökad belåning. Bolagsförvärven kräver initialt en ökad belåning med 217 mkr. Kalkylen är byggd med 2,0% ränta, vilket är avsevärt högre än aktuell nivå. Av bilaga 2 framgår att break even inträffar vid 4,5%.
- Svealandstrafiken ABs ägare har i befintlig struktur god rådighet över depåfastigheterna som är nödvändiga för att bedriva kollektivtrafiken i Västmanlands och Örebro län. De stora tätortsdepåerna i Västerås och Örebro ägs av respektive kommun, vilka bägge har intresse och behov av en väl fungerande och kostnadseffektiv kollektivtrafik. Alla andra depåer ägs av Svealandstrafiken AB eller av Region Örebro län helägt dotterbolag. Om synsättet på Bettorpsdepån i framtiden skulle ändras till en fastighet lämplig på en extern fastighetsmarknad, så kan en kommersiell ägare innebära en risk för förlorad rådighet, eller åtminstone risk för väsentliga kostnadsökningar.

8 Innan eventuella förvärv

Denna PM beskriver verksamhetsmässiga och ekonomiska konsekvenser av att Svealandstrafiken AB förvärvar Bussdepåer i Örebro län AB (av Länsgården Fastigheter AB), samt ett dotterbolag med bussdepån i Bettorp (av Örebroporten Fastigheter AB).

Innan förvärven kommer Svealandstrafiken AB att genomföra en s.k. due diligence för att uppmärksamma risker och säkerställa att man förvärvar det man betalar för. En sådan bör t.ex. innehålla

- fastigheternas fysiska skick
- status gällande uppfyllnad av myndighetskrav
- granskning av hyresavtal som kommer att fortsätta
- detaljplan och bygglovsfrågor
- rättigheter och belastningar (servitut, gemensamhetsanläggningar mm)
- tillstånd
- eventuella krav och tvister

9 Bilagor

1. Redovisnings- och skattemässiga effekter vid försäljning av Bussdepåer i Örebro Län
2. Kalkyl förvärv Bettorpsdepån
3. Finansiella nyckeltal
4. Underprisöverlåtelse av aktier i Bussdepåer i Örebro Län AB till Svealandstrafiken AB
5. Rapport Rodret 6, inkl. bilagor.
6. Framtida ränteavdrag. Vilka regler gäller och hur påverkar det kommunala bolag?

Ver 20 2020-11-23/TC

Underlag för hemställan om borgen Svealandstrafiken AB

Sammanfattning

Region Västmanland och Region Örebro läns gemensamt ägda trafikbolag Svealandstrafiken AB har under kommande 5 års perioden ett investerings- och reinvesteringsbehov på totalt ca 1 020 tkr. De kommande åren planeras investeringar avseende förvärv av depåbolag, elinfrastruktur och elbussar. För att klara av finansieringen av kommande investeringarna är Svealandstrafiken till stor del i behov av extern finansiering i form av lån. Enligt nuvarande kända förutsättningar så hemställer Svealandstrafiken AB om borgen på 1 200 mkr från sina ägare. Detta innebär en höjning med 570 mkr från nuvarande borgensram.

Bakgrund

Investeringar

Svealandstrafikens investeringar utgörs till största del av reinvesteringar i bolagets fordonspark som framförallt består av bussar samt en mindre del som avser planerat fastighetsunderhåll eller övriga inventarier och anläggningar. Under 2021 planeras förvärv av bussdepåer i Örebro län i form av två stycken bolagsförvärv. Dessutom påbörjas investeringar i elinfrastruktur på bussdepån i Västerås inför driftstart av 10 stycken elbussar för stadstrafiken i Västerås som anskaffas vid årsskiftet 2021/2022.

Finansiering

Svealandstrafiken har historiskt finansierat sina investeringar med likvida medel i kombination med lån från externa långgivare framförallt banker eller Kommuninvest. Sedan trafikstarten i Region Örebro län 2019 och de stora investeringar som då genomfördes så har nya investeringar i fordon upptagits till 100 % medan övriga lån avseende anläggningar/inventarier har finansierats med likvida medel. Svealandstrafiken amorterar i regel av lånen över anläggningarna livslängd.

Borgensåtaganden

Region Västmanland och Region Örebro län borgar solidariskt för Svealandstrafikens åtaganden. I samband med trafikstarterna i Örebro län 2019 fattade ägarna beslut om en borgensram om 630 mkr totalt, dvs 315 mkr per ägare.

Investeringsplan

Förutsättningar

Planen baserar sig på nuvarande känd trafikproduktion i de bägge länen, vilket innebär att ingen höjd är tagen för eventuella förändringar av trafiken i egen regi. Planen tar höjd för att kommande reinvesteringar i stadstrafiken kommer att utgöras av elbussar och med det krav på tillhörande laddinfrastruktur. Förvärv av Bussdepåer i Örebro län AB från Länsgården AB samt dotterbolaget (Bettorpsdepån) till Örebroporten AB sker enligt priser i rapporten, "Förvärv av depåer i Örebro län". Eventuell påverkan av kommande införande av BRT i Örebro stad är ej hänsyn taget.

Svealandstrafiken AB

Retortgatan 7 Fabriksgatan 20
721 30 Västerås 702 23 Örebro
Telefon: 021 - 470 18 00
Epost: kommunikation@svealandstrafiken.se

Volym

Den totala investeringsutgiften för Svealandstrafiken under aktuell period avseende fordonspark, elinfrastruktur och depåförvärv är ca 1 018 tkr. Tyngdpunkten för investeringar är år 2021, i och med depåförvärv, samt år 2023 då reinvesteringar sker av bland annat 37 stycken stadsbussar och i samband med det övergång till el.



Finansiering och borgen

Upplåning

För att klara likviditeten, ser Svealandstrafiken att kommande större anskaffningar avseende fordon, elinfrastruktur och depåbolag behöver finansieras till 100 % med lån. Övriga investeringar i anläggningar/inventarier sker i möjligaste mån via likvida medel.

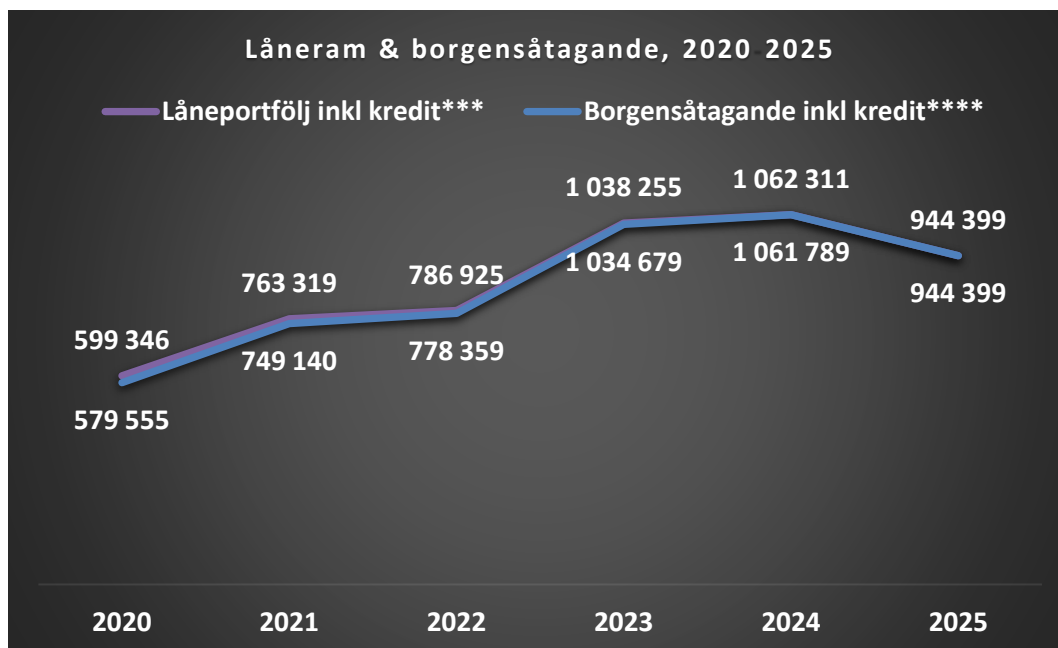
Utveckling av låneportföljen med hänsyn tagen till kommande investeringar är från ca 600 mkr år 2020 till 1 062 tkr år 2024. Se låneportföljens utveckling via diagrammet nedan.

Borgensåtaganden

Region Västmanland och Region Örebro län borgar solidariskt för Svealandstrafikens åtaganden. I samband med trafikstarterna i Örebro län 2019 fattade ägarna beslut om en borgensram om 630 mkr totalt, dvs 315 mkr per ägare.

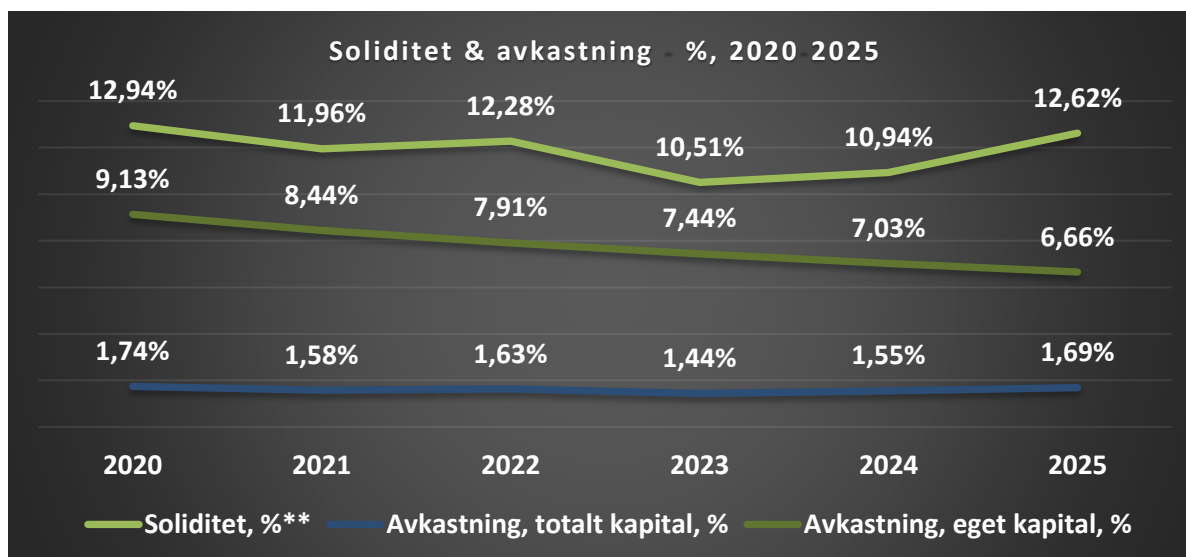
Vid utgången av 2020 kommer borgensåtaganden att ligga på ca 580 tkr.

I och med principen med löpande amorteringar av Svealandstrafikens lån så kommer det totala borgensåtagandet ligga mellan uppskattningsvis 800 mkr – 1200 mkr under perioden för bolagets investeringar och checkräkningskredit. Kortsiktigt kommer Svealandstrafiken under respektive år att behöva ta lån för att finansiera utgiften för momsen för inköpen vilket gör att totala borgensbehovet i nedan tabell, som är vid respektive års utgång, inte harmoniserar med angivet beloppsbehov.



Finansiell ställning

Genom de redan omfattande investeringarna som skedde vid trafikstarterna i Örebro län år 2019 och det vidare behovet av extern finansiering enligt ovan prognos så kommer Svealandstrafiken att ligga kvar på en soliditet under perioden som understiger målet 15 % enligt finanspolicy och ägardirektiv. Som lägst landar soliditeten på 10,51 år 2023. Genom att bolaget når ägarnas avkastningskrav för verksamheten under perioden år så kommer det egna kapitalet och därmed soliditeten succesivt att byggas upp igen.



Slutsats

Baserat på detta underlag hemställer Svealandstrafiken om att utöka befintlig borgensram från sina ägare från 630 mkr till 1200 mkr. Borgensbeloppet utgår ifrån att Svealandstrafiken finansierar samtliga kommande investeringar i bolagsförvärv, elinfrastruktur och fordonsparken till 100 % externt.

Bilaga

Finansiella nyckeltal - översikt						
Flerårsjämförelse (TSEK)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Intäkter (omsättning), SEK	887 740	922 012	1 022 081	1 088 529	1 115 742	1 143 636
Tillgångar (balansomslutning), SEK	913 590	1 070 008	1 111 840	1 380 651	1 404 928	1 285 631
Eget kapital (justerat), SEK	118 241	127 943	136 518	145 093	153 668	162 244
Soliditet, %**	12,94%	11,96%	12,28%	10,51%	10,94%	12,62%
Låneportfölj inkl kredit***	599 346	763 319	786 925	1 038 255	1 062 311	944 399
Borgensåtagande inkl kredit****	579 555	749 140	778 359	1 034 679	1 061 789	944 399
Avkastning, totalt kapital, %	1,74%	1,58%	1,63%	1,44%	1,55%	1,69%
Avkastning, totalt kapital, SEK	15 886	16 864	18 086	19 835	21 723	21 737
Avkastning, eget kapital, %	9,13%	8,44%	7,91%	7,44%	7,03%	6,66%
Res. eft. fina. poster, SEK*	10 800	10 800	10 800	10 800	10 800	10 800

* From 2020, enligt ägardirektiv.

** Mål 15% enligt ägardirektiv/ finanspolicy.

*** Inklusive eventuell checkräkningskredit/ limit.

**** Maximum 630 MSEK enligt borgensram

Från

Svealandstrafiken AB
Mattias Ceder
Telefon: 019-760 63 51
Epost: mattias.ceder@svealandstrafiken.se

Till

Region Örebro län
Box 1613
701 16 Örebro
regionen@regionorebrolan.se

Hemställan om borgen

Region Västmanland och Region Örebro läns gemensamt ägda trafikbolag Svealandstrafiken AB har under kommande 5 års perioden ett investerings- och reinvesteringsbehov på totalt ca 1 020 tkr. De kommande åren planeras investeringar avseende förvärv av depåbolag, el-infrastruktur och elbussar. För att klara av finansieringen av kommande investeringarna är Svealandstrafiken till stor del i behov av extern finansiering i form av lån. Enligt nuvarande kända förutsättningar så är Svealandstrafiken AB i behov av att utöka befintlig borgensram till 1 200 mnkr från sina bägge ägare. Detta innebär en höjning med 570 mkr från nuvarande borgensram

Med utgångspunkt i ovan så hemställer Svealandstrafiken AB om borgen till Region Örebro län om **600 mnkr**.

Svealandstrafiken AB:s styrelse fattade beslut att godkänna hemställan om borgen till Region Örebro län och Region Västmanland om 1 200 mnkr vid ordinarie styrelsemöte den 1 december 2020.

Som underlag för hemställan finns bifogad bilaga "Underlag för hemställan om borgen".

Återkom ifall det önskas kompletterande information i ärendet.

Med vänliga hälsningar



Peter Liss, VD



Kenneth Holmstedt, styrelseordförande

Från

Svealandstrafiken AB
Mattias Ceder
Telefon: 019-760 63 51
Epost: mattias.ceder@svealandstrafiken.se

Till

Region Västmanland
Regionhuset
721 89 Västerås
region@regionvastmanland.se

Hemställan om borgen

Region Västmanland och Region Örebro läns gemensamt ägda trafikbolag Svealandstrafiken AB har under kommande 5 års perioden ett investerings- och reinvesteringsbehov på totalt ca 1 020 tkr. De kommande åren planeras investeringar avseende förvärv av depåbolag, el-infrastruktur och elbussar. För att klara av finansieringen av kommande investeringarna är Svealandstrafiken till stor del i behov av extern finansiering i form av lån. Enligt nuvarande kända förutsättningar så är Svealandstrafiken AB i behov av att utöka befintlig borgensram till 1 200 mnkr från sina bägge ägare. Detta innebär en höjning med 570 mkr från nuvarande borgensram

Med utgångspunkt i ovan så hemställer Svealandstrafiken AB om borgen till Region Västmanland om **600** mnkr.

Svealandstrafiken AB:s styrelse fattade beslut att godkänna hemställan om borgen till Region Örebro län och Region Västmanland om 1 200 mnkr vid ordinarie styrelsemöte den 1 december 2020.

Som underlag för hemställan finns bifogad bilaga "Underlag för hemställan om borgen".

Återkom ifall det önskas kompletterande information i ärendet.

Med vänliga hälsningar


Peter Liss, VD


Kenneth Holmstedt, styrelseordförande

Svealandstrafiken AB

Retortgatan 7 Fabriksgatan 20
721 30 Västerås 702 23 Örebro
Telefon: 021 - 470 18 00
Epost: kommunikation@svealandstrafiken.se

Värdebeskrivning

Busstoppar i Örebro Län AB

24 november 2020

Peter Söderman, auktoriserad revisor



Värdebeskrivning

Justerat substansvärde

Möjliga värderingsprinciper (beskrivning tagen från PM avseende överlåtelse av aktier i Svealandstrafiken AB)

- Principiellt kan två möjliga ansatser användas för att värdera Bussdepåer i Örebro Län AB:
 1. Substansvärdering – värdet beräknas utifrån de tillgångar och skulder som övertas genom aktieförvärvet.
 2. Avkastningsvärdering – värdet beräknas utifrån respektive fastighets hyresavtal och möjlighet att generera framtida kassaflöden. Värdet beräknas därefter genom att minska nuvärdet av de framtida kassaflöden med nuvarande nettoskuld
- För att värdera aktierna kommer ansats 1 användas. Under antagandet att den kommunala självkostnadsprincipen tillämpas vid ansats 2, kommer värdet att överensstämma med värdet enligt ansats 1.
- Under ovan förutsättning, att inga under- eller övervärden finns, uppgår värdet till det bokförda värdet på eget kapital (justerat för upplösningen av obeskattade reserver)

Värdering avseende aktieöverlåtelse Svealandstrafiken AB

- Vid aktieöverlåtelsen mellan Region Västmanland (RVL) och Region Örebro Län (RÖL) så utgick man således utifrån substansvärdet justerat med egetkapital-andelen i den obeskattade reserven.
- Detta pågår att verksamheten över tiden skulle följa självkostnadsprincipen, vilket innebär att det inte fanns över- eller undervärden.
- Eftersom verksamheten till största delen finansieras av Regionen så kommer eventuella överuttag över tiden att återföras till Regionen, vilket innebär att självkostnadsprincipen gäller utifrån ett ägarperspektiv.

Värdeberäkning

Justerat substansvärde

Balansräkning 30/9 2020 – Bussdepåer i Örebro Län AB

Tillgångar	27.718.008 kr
Skulder	-11.981.992 kr
Obeskattade res.	-6.672.477 kr
Eget kapital	-9.063.539 kr
Balansavst.	0 kr

Beräkning av justerat eget kapital:

Eget kapital 9.063.539 kr

Eget kapitalandel av obeskattad reserv
(Skattesats 20,6%):

$$6.672.477 * 79,4\% = 5.297.947 \text{ kr}$$

Justerat eget kapital, totalt

14.361.486 kr

121 (228)

Värdering avseende aktieöverlåtelse Bussdepåer i Örebro Län AB

- Förslaget är att man följer samma princip för värdering som vid förvärvet av aktierna i Svealandstrafiken AB d v s utifrån substansvärdet justerat med egetkapital-andelen i den obeskattade reserven.
- Detta innebär att RVL (genom ägandet i Svealandstrafiken AB) förvärvar tillgångar från RÖL med samma värderingsmetod som användes när RÖL förvärvade tillgångar från RVL.
- Ett viktigt motiv för denna prissättning är att inte driva upp kostnadsstrukturen, vilket skulle kunna påverka utbud och kvalitet.
- För Länsgården Fastigheter AB så innebär försäljning till substansvärde en vinst på ca 14 mkr. Länsgården förvärvade ursprungligen aktierna i bolaget för substansvärdet om 445 tkr.

13

Region Örebro läns
förvaltnings AB:s förvärv av
aktier i Alfred Nobel Science
Park AB
21RS31

Organ
Regionstyrelsen

Region Örebro läns förvaltnings AB:s förvärv av aktier i Alfred Nobel Science Park AB

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att godkänna att Region Örebro läns förvaltnings AB förvärvar aktier i Alfred Nobel Science Park AB från Karlskoga kommun enligt förslaget aktieöverlåtelseavtal,

att godkänna förslaget aktieägaravtal, bolagsordning och ägardirektiv,

att uppdra åt Region Örebro läns förvaltnings AB:s ombud att vid bolagsstämman i Alfred Nobel Science Park AB rösta för att anta bolagsordningen och ägardirektivet,

att uppdra åt Alfred Nobel Science Park AB att besluta om sådana eventuella mindre ändringar i bolagsstämmans beslut som kan erfordras enligt lag för registrering av bolagsordningen hos Bolagsverket,

att förvärvet av aktier enligt punkt 1 finansieras genom Region Örebro läns förvaltnings AB:s befintliga medel samt

att ovanstående första fyra beslut gäller under förutsättning att kommunfullmäktige i Örebro och Örebro Universitet fattar motsvarande beslut.

Sammanfattning

Alfred Nobel Science Park AB ägs för närvarande av Örebro Rådhus AB (38 procent), Karlskoga kommun (27 procent), Region Örebro läns förvaltnings AB (21 procent) och Örebro Universitet Holding AB (14 procent). Karlskoga kommun önskar avveckla sitt ägande i bolaget och avyttra aktier till övriga ägare. Ett förslag till aktieöverlåtelseavtal har upprättats för att reglera förvärvet. De ändrade ägarförhållandena medför även att aktieägaravtal, bolagsordning och ägardirektiv behöver ändras.

Ärendebeskrivning

Alfred Nobel Science Park AB ("Bolaget") ägs sedan 2018 av Örebro Rådhus AB med 38 procent, Karlskoga kommun med 27 procent, Region Örebro läns förvaltnings AB 21 procent och Örebro Universitet Holding AB 14 procent. Karlskoga kommun önskar avveckla sitt ägande i bolaget och avyttra sina 270 aktier till övriga ägare, fördelade på Örebro Rådhus AB 140 stycken, Region Örebro läns förvaltnings AB 78 stycken och Örebro Universitet Holding AB 52 stycken.

Efter överlåtelsen kommer den nya ägarstrukturen bli enligt följande:

- Örebro Rådhus AB: 52 procent (520 aktier)
- Region Örebro läns förvaltnings AB: 28,8 procent (288 aktier)
- Örebro Universitet Holding AB: 19,2 procent (192 aktier)

Ett förslag till aktieöverlåtelseavtal har upprättats för att reglera förvärvet (se beslutsunderlaget). Förvärvet föreslås äga rum per den xx 2021.

De ändrade ägarförhållandena medför att aktieägaravtal, bolagsordning och ägardirektiv behöver ändras. Förslag till dessa handlingar har upprättats.

Beredning

Regionstyrelsens arbetsutskott har behandlat ärendet den 19 januari 2021. Ärendet har även behandlats på Region Örebro läns förvaltnings AB:s styrelsesammanträde den 19 januari 2021.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet har inga konsekvenser för ovanstående perspektiv.

Ekonomiska konsekvenser

Förvärvet av aktierna, 7 800 kronor, föreslås finansieras genom Region Örebro läns förvaltnings ABs tillgängliga likvida medel. Enligt förslaget till aktieägaravtal förbinder sig ägarna att årligen bidra med grundfinansiering av bolaget vilken lägst ska uppgå till 2020 års nivå (5 767 000 kronor). Detta innebär 1 660 896 kronor för Region Örebro län, vilket är i samma nivå som tidigare. Om ytterligare rörelsekapital erfordras och ägare medger tillskjuta sådant skall detta i första hand ske mot nyemitterade aktier eller aktieägartillskott.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsen den 26 januari 2021
Förslag aktieägaravtal
Förslag aktieöverlåtelseavtal



Tjänsteställe, handläggare
Staben Ekonomi, Ingrid Domberg

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 21RS31

Förslag till bolagsordning
Förslag till ägardirektiv

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:
Regionfullmäktige

Aktieägaravtal

Parter

Alfred Nobel Science Park AB ("Bolaget"), med organisationsnummer 556948-0576, har ett aktiekapital om 100 000 kronor fördelat på 1000 aktier å nominella värdet 100 kronor.

Örebro kommun genom Örebro Rådhus AB (556005-0006) är i Bolaget ägare av ~~380-520~~ aktier (~~38-52,0~~ %), ~~Karlskoga kommun (212000-1991) är i Bolaget ägare av 270 aktier (27 %)~~, Region Örebro län genom Region Örebro läns förvaltnings AB (556740-4040) är i Bolaget ägare av ~~240-288~~ aktier (~~24-28,8~~ %) och Örebro Universitet genom Örebro Universitet Holding AB (556897-5360) är i Bolaget ägare av ~~140-192~~ aktier (~~14-19,2~~ %).

Syfte

Föremålet för bolagets verksamhet är att främja en långsiktig utveckling av företag och innovationer i Örebro län tillsammans med och nära kopplat till universitet/högskolor, det omgivande samhället och näringslivet och idka därmed förenlig verksamhet

Bolaget ska tillsammans med ägarna och andra intressenter verka för en utveckling som i ekonomiskt, socialt och miljömässigt avseende är långsiktigt hållbart.

Aktieägarmöte och bolagsstämma

Före varje ordinarie eller extra bolagsstämma skall aktieägarmöte hållas bl.a. för att hantera väsentliga budget- och andra frågor. Vidare skall sådant möte hållas när part påkallar detta. Vid aktieägarmöte som äger rum före bolagsstämma skall de ärenden avhandlas som skall avgöras på stämman. Det åligger Örebro kommun som huvudägare att kalla till aktieägarmöte när sådant skall hållas.

Varje part äger på aktieägarmötet en röst för varje av honom ägd aktie enligt aktieboken. Vid varje aktieägarmöte skall en ordförande väljas av närvarande parter. Parterna skall eftersträva enighet och verka för bolagets bästa. Om enighet inte kan uppnås skall den aktuella frågan bordläggas till nästa aktieägarmöte. Fram till nästa möte skall parterna i den anda och med den inriktning bolaget skall drivas söka nå enighet i frågan.

Parterna förbinder sig att vid bolagsstämma rösta i enlighet med vad som beslutats på det aktieägarmöte som föregått stämman.

Styrelse

Ägarna förbinder sig att på bolagsstämmor utöva dem tillkommande röst- och beslutanderätt. Styrelsen består av politiker och i frågan sakkunniga verksamhetsföreträdare. Enligt Bolagsordningen ska styrelsen bestå av högst ~~8-7~~ och lägst 3 ledamöter med högst ~~5-4~~ och lägst 2 suppleanter för dem.

Ledamöterna föreslås av ägarna enligt följande:

3 av ledamöterna och 1 av suppleanterna utses av kommunfullmäktige i Örebro för tiden intill slutet av den årsstämma som följer efter nästa val till kommunfullmäktige.

~~2 av ledamöterna och 1 av suppleanterna utses av kommunfullmäktige i Karlskoga för tiden intill slutet av den årsstämma som följer efter nästa val till kommunfullmäktige.~~

2 av ledamöterna och 1 av suppleanterna utses av regionfullmäktige i Region Örebro Län för tiden intill slutet av den årsstämma som följer efter nästa val till regionfullmäktige.

~~1-2~~ av ledamöterna och 1 av suppleanterna utses av Örebro universitet.

Örebro kommun utser som majoritetshuvudägare ordförande i styrelse, denne ska vara verksamhetsföreträdare.

Bolaget skall ha en verkställande direktör som ansvarar för den löpande förvaltningen enligt vad som avses i aktiebolagslagen och i övrigt enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar.

Styrelsens ordförande och verkställande direktören skall såsom sådana vara registrerade hos Bolagsverket. Arbetsordning för styrelsens arbete skall upprättas och årligen fastställas vid styrelsens första sammanträde för verksamhetsår.

Breddat ägande

Bolagets ägare skall verka för att ägandet i bolaget sprids om det befins främja verksamheten och gagna bolaget. Om ägarna till bolaget är överens kan aktier mot ersättning överlåtas eller nyemitteras till ny ägare. Ersättningen för överlåten eller nyemitterad aktie skall gemensamt bestämmas av ägarna till bolaget. Beslut om att lägga ned eller avveckla verksamheten ska tas av bolagsstämman och kräver kvalificerad majoritet (75 %).

I bolagsordningen för bolaget finns förbehåll om att aktier övergår till annan än här avtalande ägare, övriga ägare skall vara berättigade att på visst sätt lösa aktien (hembudsklausul).

Hembud

Ägare som vill utträda ur detta avtalsförhållande, pantsätta, sälja eller på annat sätt förfoga över aktier eller teckningsrätter eller säga upp avtalet, är skyldigt att hembjuda samtliga innehavda aktier åt övriga ägare till lika fördelning dem emellan. Skulle därvid ägare inte vilja utnyttja sin lösningsrätt, skall de aktier som sålunda hembjudits, hembjudas vidare. Samma skall gälla avseende teckningsrätter. Ägare är sålunda förpliktade att ej avyttra eller eljest överlåta eller förhandla om avyttring av sina aktier och ej heller pantsätta desamma annat än med samtliga övriga ägares godkännande.

Hembud skall ske genom rekommenderat brev.

Ägare, som vill begagna sin rätt till inlösen, skall lämna svar i rekommenderat brev inom en månad från det hembudet mottogs. Inlösen skall ske med belopp som fastställs enligt punkt 5 och på sätt som också anges i punkt 5.

Värdering av aktier

Ägare avtalar härmed att värdet av aktier i bolaget vid inlösen efter hembud och annan här avtalad anledning, skall bestämmas enligt följande.

Kan vid hembud eller eljest enighet ej nås om aktiernas värde, äger envar av ägarna å sin bekostnad påkalla värdering via sakkunnig. Till sakkunnig skall för samtliga fall väljas lämplig auktoriserad revisor, som utses av bolagets revisor. Därvid skall sakkunnig med beaktande av endast substansvärdet fastställa aktiers värde. Ägarna är bundna av det aktievärde som sakkunnig fastställer.

För utredning av akties värde skall ägare eller annan av lösenförfarandet berörd äga erhålla skäligen påkallade uppgifter om bolagets ekonomiska förhållanden.

Vid inlösen av aktie skall lösenbeloppet erläggas inom en månad från det enighet om lösenbeloppets storlek föreligger eller om lösenbeloppet skall fastställas av sakkunnig, inom en månad från den dag då sakkunniges värderingsbeslut hålles aktieägarna tillhanda. Lösenbeloppet behöver dock ej erläggas förrän en månad förflutit från utgången av den tid inom vilken anmälan om utövande av lösenrätten skall ske. Vid erläggande av lösenbeloppet skall bolagets aktier tillhandahållas inlösarna vederbörligen transporterade.

Skadestånd

Ägare, som bryter mot detta avtal, skall till de ägare som inte omfattas av den partens ägande, utge skadestånd. Detta skadestånd skall vid brott mot hembudsskyldighet motsvara värdet av ifrågakvarande aktie efter värdering enligt ovan av sakkunnig och i annat fall motsvara den uppkomna skadan.

Finansiering

För finansiering av bolagets verksamhet förbinder sig ägarna att årligen bidra med grundfinansiering, vilken lägst ska uppgå till ~~2018-2020~~ års nivå (7 900 000 5 767 000 kr). Detta fördelas enligt respektive ägares andel i Bolaget, vilket motsvarar:

Ägare	Andel (2018 års nivå)
Örebro kommun:	38% (3 002 000 kr)
Karlskoga kommun:	27% (2 133 000 kr)
Region Örebro län:	21% (1 659 000 kr)
Örebro Universitet Holding AB	14% (1 106 000 kr)

Ägare	Andel	2020 års nivå
<u>Örebro kommun</u>	<u>52,0 %</u>	<u>2 998 840 kr</u>
<u>Region Örebro län</u>	<u>28,8 %</u>	<u>1 660 896 kr</u>
<u>Örebro Universitet Holding AB</u>	<u>19,2 %</u>	<u>1 107 264 kr</u>
Summa		5 767 000 kr

Om ytterligare rörelsekapital erfordras och ägare medger tillskjuta sådant skall detta i första hand ske mot nyemitterade aktier eller aktieägartillskott. I händelse av att bolagets rörelse visar förlust och för att förhindra att bolaget måste tvångslikvideras enligt aktiebolagslagen, förbinder sig ägarna att – efter framställan från styrelsen och i förhållande till sina respektive aktieinnehav – tillskjuta medel genom aktieägartillskott för att täcka uppkommen förlust så att bolagets eget kapital vid varje tillfälle uppgår till minst det registrerade aktiekapitalet.

Avtalstid

Detta Avtal träder ikraft vid den tidpunkt då aktieägarna tillträder Karlskoga kommuns aktier i bolaget enligt aktieöverlåtelseavtal som ingåtts därom. Avtalet ersätter därmed tidigare

Kommentar [KF1]: Grundnivån minskad motsvarande Karlskogas driftbidrag.

aktieägaravtal jämte tilläggsavtal. Aktieägaravtalet löper i tio år och om Avtalet inte sagts upp till upphörande med iakttagande av en uppsägningstid om sex månader löper det därefter för en tid av ett år och förlängs sedan med ett år i taget om det inte sagts upp med iakttagande av sex månaders uppsägningstid.

Ändringar

Ändringar i eller tillägg till Avtalet är endast giltiga om de upprättats skriftligen och undertecknats av samtliga Parter.

Tvist

Om det i bolagsordningen avseende bolaget i något avseende skulle vara föreskrivet annorlunda än vad som framgår av detta avtal, skall vad som bestäms i detta avtal vara gällande.

Annan tvist än rörande fastställande av aktiernas värde (vilket sålunda regleras särskilt i detta avtal), varvid avses tolkning eller övrig tillämpning av detta avtal eller därur härflytande rättsförhållanden, skall avgöras genom skiljeförfarande. Ägare skall då i första hand söka ena sig om en gemensam skiljeman. Kan sådan enighet inte uppnås skall skiljemän utses i enlighet med vid varje tid gällande svensk lag om skiljeförfarande, vilken även i övrigt skall tillämpas på skiljeförfarandet mellan parterna. Skiljeförfarandet skall äga rum i Örebro om inte skiljeman och/eller skiljemännen bestämmer annorledes.

~~Detta aktieägaravtal träder i kraft den 1 januari 2019 och ersätter därmed tidigare aktieägaravtal jämte tilläggsavtal.~~

Underskrifter

Örebro den

~~Karlskoga den~~

För Örebro Rådhus AB

~~För Karlskoga kommun~~

Örebro den

Örebro den

För Region Örebro läns förvaltnings AB

För Örebro Universitet Holding AB

Mellan Örebro Rådhus AB, org. nr. 556005-0006, Region Örebro läns förvaltnings AB, org. nr. 556740-4040, Örebro Universitet Holding AB, org. nr. 556897-5360 och Karlskoga kommun, org. nr. 212000-1991, har denna dag träffats följande

AKTIEÖVERLÅTELSEAVTAL

1 Bakgrund

1.1 Alfred Nobel Science Park AB, org. nr. 556948-0576 ("**Bolaget**") har ett aktiekapital om 100 000 kr fördelat på 1 000 st. aktier, vilka ägs enligt följande:

Ägare:	Antal aktier:	Andel av aktiekapital:
Örebro Rådhus AB	380	38,0 %
Karlskoga kommun	270	27,0 %
Region Örebro läns förvaltnings AB	210	21,0 %
Örebro Universitet Holding AB	140	14,0 %
Summa:	1 000	100 %

1.2 Karlskoga kommuns samtliga 270 aktier i Bolaget benämns i detta avtal som ("**Aktierna**").

1.3 Karlskoga kommun har begärt utträde ur Bolaget i enlighet med det mellan aktieägarna gällande aktieägaravtalet ("**Aktieägaravtalet**"). I syfte att genomföra utträdet enligt Aktieägaravtalet har Parterna träffat detta aktieöverlåtelseavtal ("**Avtalet**"). Parterna har mot denna bakgrund enats om följande.

2 Överlåtelser

2.1 Karlskoga kommun överlåter härmed 140 st. av Aktierna till Örebro Rådhus AB för en köpeskilling om 14 000 kronor (dvs. 100 kr per aktie).

- 2.2 Karlskoga kommun överlåter härmed 78 st. av Aktierna till Region Örebro läns förvaltnings AB för en köpeskilling om 7 800 kronor (dvs. 100 kr per aktie).
- 2.3 Karlskoga kommun överlåter härmed 52 st. av Aktierna till Örebro Universitet Holding AB för en köpeskilling om 5 200 kronor (dvs. 100 kr per aktie).

3 Tillträde och betalning av köpeskillingarna

- 3.1 Respektive köpare ska tillträda de aktier som förvärvas enligt ovan den första vardag som infaller tio (10) dagar efter att villkoret i p. 5.2 nedan är uppfyllt ("**Tillträdesdagen**").
- 3.2 Respektive köpeskilling för förvärven enligt ovan ska erläggas kontant på Tillträdesdagen av respektive köpare genom insättning av beloppet på Karlskoga kommuns konto i [ange bank] med kontonummer [ange kontonummer].

4 Åtgärder på Tillträdesdagen m.m.

- 4.1 På Tillträdesdagen ska parterna tillse att respektive köpare enligt ovan införs som ägare till de förvärvade aktierna i Bolagets aktiebok. Det antecknas att aktiebrev inte har utfärdats för Aktierna.
- 4.2 Örebro Rådhus AB, Region Örebro läns förvaltnings AB, och Örebro Universitet Holding AB har ingått ett aktieägaravtal ("**Aktieägaravtalet**") som träder ikraft på Tillträdesdagen, och ska på eller snarast möjligt efter Tillträdesdagen hålla bolagsstämma i Bolaget varvid ny bolagsordning ("**Bolagsordningen**") och nytt ägardirektiv ("**Ägardirektivet**") antas. Såväl Aktieägaravtalet som Bolagsordningen och Ägardirektivet ska dessförinnan ha godkänts av kommunfullmäktige i Örebro kommun, Regionfullmäktige i Region Örebro län och Örebro Universitet. Karlskoga kommun åtar sig att tillse att sådana beslut som eventuellt kan krävas även från

kommunfullmäktige i Karlskoga kommun för registrering av Bolagsordningen hos Bolagsverket samt för entledigande av Karlskoga kommuns representanter i styrelsen (styrelseledamöter och suppleant) fattas.

- 4.3 Det antecknas att efter överlåtelse är ägandet i Bolaget enligt nedanstående tabell, vilket innebär att aktiekapitalet alltså utgör 100 000 kr

Ägare:	Antal aktier:	Andel av aktiekapital:
Örebro Rådhus AB	520	52,0 %
Region Örebro läns förvaltnings AB	288	28,8 %
Örebro Universitet Holding AB	192	19,2 %
Summa:	1 000	100 %

5 Övrigt

- 5.1 Karlskoga kommun åtar sig att ersätta Bolaget motsvarande sin ägarandel (27 %) för den omställningskostnad som uppstår till följd av utträdet. Omställningskostnaden, som består av ej uthyrda lokaler och personalkostnader, kan maximalt uppgå till 5 200 000 kr.

Kostnaden regleras genom avtal mellan Bolaget och Karlskoga kommun där Karlskoga kommun övertar hyreskontrakt i Bolagets befintliga lokaler i Karlskoga motsvarande 1 400 000 kr.

Om Bolaget senast 2021-06-30 konstaterar att omställningskostnaden blir lägre än 5 200 000 kr görs avräkning mot Karlskoga kommun motsvarande Karlskoga kommuns ägarandel av den minskade omställningskostnaden.

5.2 Detta Avtal är villkorat av att kommunfullmäktige i Örebro kommun, Regionfullmäktige i Region Örebro län och Örebro Universitet har beslutat att godkänna Aktieägaravtalet, Bolagsordningen, Ägardirektivet och överlåtelseerna enligt detta Avtal och att besluten har vunnit laga kraft.

Detta Avtal har nedan angivet datum upprättats i fyra exemplar, av vilka parterna tagit var sitt.

Ort: den 2021

Ort: den 2021

Örebro Rådhus AB

Region Örebro läns förvaltnings
AB

Ort: den 2021

Ort: den 2021

Region Örebro läns förvaltnings AB

Karlskoga kommun

Bolagsordning för Alfred Nobel Science Park AB

Org.nr 556948-0576

§ 1 Firma

Bolagets firma är Alfred Nobel Science Park AB.

§ 2 Styrelsens säte

Styrelsen har sitt säte i Örebro kommun.

§ 3 Verksamhetsföremål och ändamål

Ändamålet för bolagets verksamhet är att främja en långsiktig utveckling av företag och innovationer i Örebro län tillsammans med och nära kopplat till universitet/högskolor, företagsutvecklande organisationer samt näringslivet samt därmed förenlig verksamhet.

~~Bolagets verksamhet ska utgå ifrån de båda orterna Örebro och Karlskoga.~~

Bolaget ska följa de kommunalrättsliga principerna i 2 kap kommunallagen.

Likvideras bolaget ska dess behållna tillgångar tillfalla aktieägarna.

§ 4 Underställningsplikt

Bolaget ska bereda kommunfullmäktige i Örebro, ~~kommunfullmäktige i Karlskoga,~~ regionfullmäktige i Region Örebro Län och Örebro Universitet Holding AB möjlighet att ta ställning innan sådana beslut i verksamheten som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt fattas.

Nedanstående ska anses vara beslut i verksamheten som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt:

- Större strategiska investeringar
- Åtgärder som innebär ny inriktning eller start av verksamhet inom nytt affärs- eller verksamhetsområde
- Större förvärv

§ 5 Aktiekapital

Aktiekapitalet utgör lägst 100 000 kronor och högst 400 000 kronor.

§ 6 Antal aktier

Antal aktier ska vara lägst 1000 och högst 4000.

§ 7 Styrelse

Styrelsen ska bestå av högst ~~8~~7 och lägst 3 ledamöter med högst ~~5~~4 och lägst 2 suppleanter för dem.

3 av ledamöterna och 1 av suppleanterna utses av kommunfullmäktige i Örebro för tiden intill slutet av den årsstämma som följer efter nästa val till kommunfullmäktige.

~~2 av ledamöterna och 1 av suppleanterna utses av kommunfullmäktige i Karlskoga för tiden intill slutet av den årsstämma som följer efter nästa val till kommunfullmäktige.~~

2 av ledamöterna och 1 av suppleanterna utses av regionfullmäktige i Region Örebro Län för tiden intill slutet av den årsstämma som följer efter nästa val till regionfullmäktige.

~~1~~2 av ledamöterna och 1 av suppleanterna utses av Örebro universitet.

§ 8 Revisorer och lekmannarevisor

För granskning av bolagets årsredovisning jämte räkenskaperna samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning utses på årsstämma en revisor och en revisorssuppleant. Revisorn och revisorssuppleanten ska vara auktoriserad.

Kommunfullmäktige i Örebro utser en lekmannarevisor och ~~kommunfullmäktige regionfullmäktige~~ i ~~Karlskoga-Region Örebro län~~ utser en suppleant för denne.

§ 9 Kallelse till årsstämma

Kallelse till årsstämma skall ske tidigast sex och senast två veckor före stämman genom brev med posten eller e-post. Meddelande till aktieägare skall ske genom brev med posten eller e-post.

§ 10 Öppnande av stämma

Styrelsens ordförande eller den styrelsen därtill utser öppnar årsstämman och leder förhandlingarna till dess ordförande vid stämman valts.

§ 11 Årsstämma

Årsstämman hålls årligen inom 6 månader efter räkenskapsårets utgång.

På årsstämma skall följande ärenden förekomma

- 1) Val av ordförande vid stämman;
- 2) Upprättande och godkännande av röstlängd;
- 3) Godkännande av dagordning;
- 4) Val av en eller två justeringsmän;
- 5) Prövning om stämman blivit behörigen sammankallad;
- 6) Föredragning av framlagd årsredovisning, revisionsberättelse och lekmannarevisorns granskningsrapport;
- 7) Beslut
 - a) Om fastställelse av resultaträkning och balansräkning;

- b) Om dispositioner beträffande vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen,
- c) Om ansvarsfrihet åt styrelseledamöter och verkställande direktör när sådan förekommer;
- 8) Fastställande av styrelse- och, revisors- och lekmannarevisorsarvoden;
- 9) Val av styrelse och, revisorer med eventuella revisorssuppleanter samt lekmannarevisor med suppleant;
- 10) Annat ärende, som ankommer på stämman enligt aktiebolagslagen eller bolagsordningen.

§ 12 Räkenskapsår

Bolagets räkenskapsår skall omfatta kalenderår.

§ 13 Rösträtt

Vid årsstämman får envar rösta för samtliga av honom ägda och företrädde aktier.

§ 14 Hembud

Har aktie övergått till annan, ska aktien genast hembjudas aktieägarna till inlösen genom skriftlig anmälan hos bolagets styrelse. Åtkomsten ska därvid styrkas samt, där aktie övergått genom köp, uppgift lämnas om köpeskillingen.

När anmälan gjorts om övergång, ska styrelsen genast skriftligen meddela detta till varje lösningsberättigad, vars adress är införd i aktieboken eller känd för bolaget, med anmodan till den, som önskar begagna sig av lösningsrätten, att skriftligen anmäla sig hos bolaget inom två månader, räknat från anmälan hos styrelsen om akties övergång.

Anmäler sig flera lösnings berättigade, ska företrädesrätten mellan dem bestämmas genom lottning, dock att, om samtidigt fler aktier hembjudits, aktierna först, så långt det kan ske, ska jämt fördelas bland dem som vill lösa, i proportion till tidigare aktieinnehav. Lösenbeloppet ska erläggas inom en månad från den tidpunkt, då lösenbeloppet blev bestämt.

Om inte inom stadgad tid någon lösningsberättigad framställer lösningsanspråk eller lösen inte erläggs inom föreskriven tid, äger den, som gjort hembudet, att bli registrerad för aktien.

Om en tvist gällande hembud uppkommer skall den avgöras av skiljemän enligt gällande lag o skiljeförfarande. Vid tvist får den som begärt inlösen påkalla skiljeförfarande inom en månad från den dag lösningsanspråket framställdes

Ett erbjudande om hembud kan utnyttjas för ett mindre antal aktier än erbjudandet omfattar.

§ 15 Skiljeklausul

Skulle mellan bolaget och styrelsen eller ledamot därav eller aktieägare uppkomma tvist, skall den avgöras av skiljemän i enlighet med gällande svensk lag om skiljeförfarande.

§ 16 Ändring av bolagsordning

Denna bolagsordning får inte ändras utan godkännande av kommunfullmäktige i Örebro ~~och i~~
~~Karlskoga~~, regionfullmäktige Region Örebro Län och Örebro Universitet Holding AB.

Ägardirektiv för Alfred Nobel Science Park AB

Följande ägardirektiv har fastställts på bolagsstämman den ~~6/5-2019~~ infoga i Alfred Nobel Science Park AB.

Alfred Nobel Science Park AB, nedan kallat Bolaget, ägs till ~~38-52,0~~ procent av Örebro Rådhus AB, till ~~21-28,8~~ procent av Region Örebro läns förvaltnings AB, ~~till 27 procent av Karlskoga kommun~~ och till ~~14-19,2~~ % av Örebro Universitet Holding AB, nedan kallade Ägarna.

Inledning

Detta direktiv utgår från den av branchorganisationen SISP (Swedish Incubators & Science Parks) vedertagna definitionen av en Science Park:

Att utgöra en mötesplats mellan människor, idéer, kunskap och kreativitet samt vid behov kunna utgöra en plattform för större innovations- och utvecklingsprojekt. Att vara en stimulerande och utvecklande miljö som erbjuder kunskapsintensiva tillväxtföretag infrastruktur, nätverk och affärsutveckling.

Verksamhetens uppgifter och övergripande mål

Alfred Nobel Science Park (ANSP) ska tillsammans med övriga aktörer i innovationsstödsystemet, i nära koppling till forskning, näringsliv och offentlig sektor, främja en långsiktig utveckling av innovationer och företag i regionen.

ANSP ska bedriva en verksamhet som syftar till att stärka och utveckla de prioriterade inriktningarna och applikationsområdena i Innovationsstrategin för Smart Specialisering samt inom området Hälsa/Lifescience. I förekommande fall ska ANSP även kunna driva egna projekt som stärker och utvecklar de prioriterade områdena.

Verksamheten ska verka för samproduktion mellan befintliga aktörer, universitet, näringsliv och offentlig sektor.

Verksamheten ska genom sin verksamhet aktivt bidra till måluppfyllelse i prioriterat område ”Innovationskraft och specialisering” i Örebro läns utvecklingsstrategi (RUS)

Bolaget ska verka för en utveckling som i ekonomiskt, socialt och miljömässigt avseende är långsiktigt hållbar.

Verksamhetens inriktning

Alfred Nobel Science Park ska i samverkan tillhandahålla en attraktiv miljö och oberoende arena för utvecklings- och innovationsprocesser. Den skall kännetecknas av god förmåga att hantera stort flöde av förfrågningar, ärenden och processer med hög grad av service och coachande förhållningssätt.

Verksamheten ska söka upp idéer i såväl regionens näringsliv som inom akademi, kommuner, region och andra offentliga organ/bolag.

Verksamheten ska säkerställa att dessa idéer och innovationer förädlas och slussas vidare i det regionala och nationella ekosystemet för innovation.

Verksamheten ska ha en tydlig och utåtriktad profil i syfte att stärka varumärket Alfred Nobel Science Park nationellt. Detta betyder att verksamheten ska marknadsföras genom olika externa kanaler som digitala forum, media, event och mötesplatser i syfte att attrahera människor, företag och kapital till regionen.

Alfred Nobel Science Park ska kunna hantera utvecklings- och innovationsprocesser inom en stor bredd av områden utifrån näringslivets och det offentliga specifika behov men skall särskilt verka inom de prioriterade inriktningarna och applikationsområdena som finns angivna i regionens innovationsstrategi för Smart specialisering.

- Autonoma digitaliserade intelligenta produktionssystem
- Livsmedel i skärningen mellan mat, måltid och miljö Samt inom området.
- Hälsa /Life Science

Ekonomiska och finansiella mål

Utgående från ägardirektivet utarbetar styrelsen förslag till långsiktiga verksamhetsmål och långsiktig finansiering som framläggs och fastställs årligen vid bolagsstämman.

Styrelsen fastställer med ledning av detta nästkommande års verksamhetsmål och budget samt VD:s uppdrag. VD utarbetar därefter verksamhetsplan för godkännande i styrelsen. VD har sedan sköta bolagets löpande förvaltning, ansvara för bolagets ekonomi och att övriga mål uppfylls enligt verksamhetsplanen.

Ägarnas ställningstagande och godkännande i särskilda frågor

Utöver vad som framgår av bolagsordningen ska Bolaget till Ägarna underställa frågor som är av principiell betydelse eller annars av större vikt som innebär ny inriktning eller start av verksamhet utöver det som anges i detta direktiv.

Bolaget ska inhämta Ägarnas godkännande innan någon av följande åtgärder beslutas:

- Ändring av bolagsordningen
- Ändring av aktiekapitalet
- Bildande eller förvärv av dotterbolag
- Försäljning eller avveckling av dotterbolag
- Förvärv eller överlåtelse av aktier eller andelar i annat företag

Ägarnas insyn och information

Ägarna har rätt och skyldighet att utöva tillsyn över Bolaget.

Ägarna har rätt att ta del av Bolagets handlingar och räkenskaper samt att i övrigt inspektera Bolaget och dess verksamhet. Detta gäller dock endast i den mån hinder inte möter på grund av författningsreglerad sekretess.

Bolagets styrelse ska fortlöpande hålla ägarna väl informerade om verksamheten Detta innebär att ägarna bl a skall tillställas:

- styrelsens uppdrag till VD
- verksamhetsplan med budget

- årsredovisning, inklusive miljöredovisning, revisionsberättelse och granskningsrapport
- underlag till sammanställd koncernredovisning
- tertialvis ekonomisk rapport med kommentarer
- ekonomiska helårsplaner för de kommande tre åren, som innehåller förenklade resultaträkningar med investeringar, nyckeltal och kortfattade verksamhetsbeskrivningar.

I övrigt ska information lämnas när Ägarna så önskar eller Bolagets styrelse finner det lämpligt.

Särskilda villkor

Om Bolaget sluter avtal med privata utförare ska bolaget genom avtalet tillförsäkra sig information som gör det möjligt att ge allmänheten insyn i den verksamhet som lämnas över.

14

Administrativa lokaler för
Region Örebro län i Örebro

19RS9208

Administrativa lokaler för Region Örebro län i Örebro, komplettering av tidigare fattat beslut

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar

att ge regiondirektören i uppdrag att föra förhandlingar med fastighetsbolaget Castellum om administrativa lokaler på Klostergatan 23 i Örebro i syfte att komma fram till överenskommelse om förhyrning av lokaler att användas som administrativa lokaler för Region Örebro län,

att ge regiondirektören i uppdrag att teckna en avsiktsförklaring med Castellum att använda som grund för fortsatta förhandlingar i frågan samt

att det tidigare givna uppdraget till regiondirektören att arbeta vidare med alternativ 1 enligt rapporten ”Administrativa Lokaler fortsättning 2020-10-08” samt att initiering av en upphandling enligt alternativ 1 i rapporten kvarstår, för det fall samtal med fastighetsägaren i frågan inte leder till för Region Örebro län önskat resultat.

Sammanfattning

Regionstyrelsen har tidigare beslutat ta emot rapport ”Administrativa Lokaler fortsättning 2020-09-23” i enlighet med uppdrag i frågan från 2019-11-29. Styrelsen gav vidare regiondirektören i uppdrag att arbeta vidare med alternativ 1 enligt rapporten ”Administrativa Lokaler fortsättning 2020-10-08” samt beslutade att initiera en upphandling enligt alternativ 1 i rapporten.

Sedan styrelsen fattade detta beslut har fastighetsbolaget Castellum informerat Region Örebro län om det äger lokaler på Klostergatan 23 i Örebro vilka bolaget förklarar sig intresserat av att samtala med Region Örebro län om. Det finns därför anledning att revidera det tidigare beslutet på det sätt som framgår av beslutsförslaget.

Ett hyresavtal avseende administrativa lokaler kommer att behöva beslutas av regionfullmäktige.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Detta nya beslut innebär möjlighet till en lokalisering inom det så kallade kluster som nämns i den rapport som styrelsen tidigare har tagit emot. Därför gäller fortfarande vad som tidigare angavs avseende dessa perspektiv: Miljöperspektiv. Lokalisering av administrativ verksamhet i Örebro till Klustret ger större möjlighet för medarbetare att till fots eller med cykel nå varandra mellan administrativa lokaler och USÖ-området. Tillgången till kollektivtrafik via Resecentrum knyter ihop länet och omkringliggande regioner, både för medarbetare och besökare, samt underlättar för miljövänliga transportsätt via buss och tåg.

Ingen känd påverkan på barn- eller jämställdhetsperspektiven.

Ekonomiska konsekvenser

Hyran per kvadratmeter kommer att öka jämfört med dagens hyresnivå för de verksamheter som idag hyr på Eklundavägen. Genom mer effektiva lokaler kan lokalarean för verksamheterna minska och därigenom kan ökningen av hyreskostnaderna begränsas.

Att behålla dagens hyresnivå, det vill säga låta befintliga lokaler och tekniska system på Eklundavägen fortsätta åldras utan åtgärder, är inte långsiktigt hållbart.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsen 26 januari 2021.

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:

(Ange vem/vilka beslutet ska skickas till)

15

Program för Hållbar utveckling

2021-2025

19RS6929

Tjänsteställe, handläggare
Staben Hållbar utveckling, Karin Runnells

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 19RS6929

Organ
Regionkansliet

Program för Hållbar utveckling 2021-2025

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att anta framlagt förslag till Program för hållbar utveckling 2021-2025.

Sammanfattning

Regionstyrelsen fick 2015 i uppdrag att ta fram ett långsiktigt program för hållbar utveckling. Uppdraget resulterade i ”Program för hållbar utveckling 2017-2020”. Eftersom programperioden går mot sitt slut har programmet nu reviderats och ett förslag för program för perioden 2021-2025 har tagits fram.

Syftet med Program för hållbar utveckling 2021-2025, är att ge en samlad beskrivning av hur Region Örebro läns verksamheter ska arbeta för en hållbar utveckling i linje med Agenda 2030, FN:s globala mål för hållbarhet. Målet är att skapa välfärd och livskvalitet när vi bedriver vår verksamhet, samtidigt som vi säkerställer kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov.

Det reviderade programmet ska liksom tidigare samla de tre hållbarhetsaspekterna och verka för en gemensam förståelse för innebörden av hållbar utveckling. Fokus vid revideringen har varit en översyn och utveckling av övergripande mål, inriktningsmål och indikatorer. Målsättningen med översynen har varit att underlätta arbetet för att hållbarhet ska genomsyra verksamheterna i ännu högre grad.

Programmet återremitterades av regionfullmäktige den 11 november 2020 med stöd av reglerna om minoritetsåterremiss till regionstyrelsen med följande motivering: programmet ska kompletteras med en mer balanserad bild av utvecklingen i världen och förhållandena i Sverige avseende de ekonomiska klyftorna samt beskrivning av fler faktorer för ekonomisk hållbarhet.

Ärendet kommer nu åter till styrelsen för beredning inför beslut i regionfullmäktige.

Bedömning

Det nuvarande programmet för hållbar utveckling (2017-2020) togs fram med syfte att skapa ett samlat styrdokument för de sociala, ekologiska och ekonomiska hållbarhetsaspekterna inom Region Örebro län. Visionen var att hållbarhetsprogrammet skulle vara en röd tråd från den övergripande verksamhetsplanen till alla nivåer och processer i organisationen och möjliggöra ett kraftfullt, samordnat och långsiktigt arbete där alla i organisationen känner sig delaktiga och bidrar till en hållbar utveckling.

Det reviderade programmet ska liksom tidigare utgöra verksamhetens långsiktiga arbete mot en hållbar organisation med fokus på det Region Örebro län har rådighet över. I projektplanen för revideringen har uppdraget varit att programmet ska ha en tydligare koppling till Agenda 2030 och beskriva hur Region Örebro läns verksamheter ska arbeta i linje med agendan och FN:s globala mål för hållbarhet. En revisionsrapport från PWC har använts som underlag för revideringen. I revisionsrapporten identifieras ett antal åtgärder som Region Örebro län bör genomföra för att förstärka hållbarhetsarbetet. Åtgärderna omfattade att tydliggöra det genomsyrande perspektivet, att involvera politiken mer samt att genomföra tydligare uppföljningar av målen, särskilt gällande klimat.

Vid revideringen har särskilt fokus lagts på översyn och utveckling av övergripande mål, inriktningsmål och indikatorer. Målsättningen med översynen har varit att underlätta arbetet för att hållbarhet ska genomsyra verksamheterna i ännu högre grad. Arbetet med revideringen av programmet har präglats av en bred intern dialog där verksamheternas påverkan inom olika sakområden har identifierats och diskuterats med fokusgrupper, nyckelpersoner, ledningsgrupper, nämnder och regionstyrelsen.

Efter att programmet antagits i regionfullmäktige kommer regionstyrelsen besluta om en indikatorbilaga som fastställer vilka indikatorer som ska användas för att följa upp inriktningsmålen i programmet.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Genom att programmet särskilt fokuserar och sätter mål för att uppfylla ekologiska och sociala hållbarhetsaspekter bidrar det till att uppfylla de mål som Region Örebro län har satt upp avseende miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven samt att fortsätta utveckla arbetet inom dessa områden.

Tjänsteställe, handläggare
Staben Hållbar utveckling, Karin Runnels

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 19RS6929

Ekonomiska konsekvenser

Det nya övergripande målet ”Ansvarsfull resursanvändning” sätter ytterligare fokus på förbättrade arbetsätt inom organisationen. Minskad miljöpåverkan är ofta starkt kopplat till en god hushållning med resurser. Målet om ansvarsfull resursanvändning kan därför bidra till både ekonomiska, miljö- och hälsomässiga vinster. Programmet innebär långsiktiga ställningstaganden som över tid kommer att innebära behov av olika satsningar. Såväl ökade kostnader vid investeringar som besparingar kan därför uppkomma vid genomförandet.

Uppföljning

Program för hållbar utveckling 2021-2025 är ett styrande dokument och dess planering, genomförande och uppföljning ska följa de riktlinjer och rutiner som gäller för styrande dokument i Region Örebro län. Att målen implementeras i verksamhetsplaner och budget på olika nivåer i organisationen är en viktig framgångsfaktor för programmets genomförande.

Förvaltningarnas ledning ansvarar för att hantera de delar av programmet som berör respektive verksamhet genom att planera, genomföra och följa upp sin verksamhet så att de gemensamma målen uppfyllts till 2025.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26
Förslag till Program för hållbar utveckling 2021-2025

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:

Regionfullmäktige

Förord

Vi vill att Region Örebro län ska bidra till att invånarna har en god hälsa, känner trygghet, frihet och har hopp inför framtiden. Planeten vi lever på har begränsade resurser och när vi driver utveckling måste vi ta hänsyn till natur, samhälle, ekonomi och människans välmående. En hållbar utveckling kan inte ske om miljön försämras, om välfärden inte är rättvist fördelad eller om våra naturresurser överanvänds. Region Örebro län måste ta höjd för klimatförändringarnas effekter och höja vår beredskap för en framtid med bland annat fler värmeböljor, vattenbrist och spridning av nya sjukdomar. Som i sin tur innebär allvarliga sociala och ekonomiska konsekvenser.

När detta förord skrivs är vi dessutom mitt i en pågående pandemi som vi ännu inte kan se konsekvenserna av. Vi befinner oss i en omvälvande tid med många utmaningar. Därför är det extra viktigt att invånarna i vårt län kan lita på att Region Örebro läns verksamheter tar ansvar, samtidigt som vi utvecklas för framtiden.

Med vårt hållbarhetsprogram vill vi ge en samlad beskrivning av hur vi inom organisationen Region Örebro län arbetar för hållbar utveckling i linje med Agenda 2030, FN:s globala mål för hållbarhet. Målen och insatserna styr mot vår vision "Tillsammans skapar vi ett bättre liv". Programmet ska användas som stöd och drivkraft för att integrera hållbar utveckling som en naturlig del i det dagliga arbetet.

När vi inom Region Örebro län antog Program för hållbar utveckling 2017 var vi första region att föra ihop de sociala, ekologiska och ekonomiska aspekterna i samma program. Genom Program för hållbar utveckling 2021-2025 fortsätter vi att kraftfullt, samordnat och långsiktigt arbeta för att förbättra Region Örebro läns verksamheter och göra dem mer hållbara.

Vi vill och vi ska ta ansvar!

Om programmet

Program för hållbar utveckling 2021-2025 beskriver hur Region Örebro län ska arbeta internt med de globala målen i FN:s Agenda 2030. Arbetet utgår från tre övergripande mål som ska uppfyllas genom bland annat god förankring, samverkan och kontinuerlig uppföljning. Under varje övergripande mål finns ett antal inriktningsmål som talar om vad vi ska arbeta med under programperioden.

Programmet är Region Örebro läns styrdokument för hållbarhetsarbetet i våra förvaltningar och dess verksamheter. Region Örebro läns majoritetsägda bolag omfattas av programmets övergripande mål och förväntas ta ansvar för att styra mot en hållbar utveckling i verksamhetsplanering, styrning och ledning.

Hållbar utveckling kan beskrivas som överlappningen där de tre dimensionerna social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet möts. Varje dimension har lika stort värde. Vid arbetet med Program för hållbar utveckling har ambitionen varit att tydliggöra kopplingen mellan de tre dimensionerna genom att integrera dem med varandra i våra övergripande mål.



Avgränsning mot andra styrande dokument

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS), Tillväxt och hållbar utveckling i Örebro län 2018 – 2030, beskriver hur Örebro län ska utvecklas. Till RUS finns ett antal program och handlingsplaner kopplade som beskriver hur Region Örebro län verkar för en hållbar utveckling i länet.

Hållbarhetsfrågor kopplade till kollektivtrafiken tas omhand i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Beredskap och säkerhetsfrågor identifieras i Region Örebro läns risk- och sårbarhetsrapport.

För att reglera specifika aspekter av det interna hållbarhetsarbetet, till exempel aktiva åtgärder för jämställdhet eller riktlinjer för miljöarbetet, tas ibland styrande dokument som kompletterar Program för hållbar utveckling fram.

Våra övergripande mål är:

- God hälsa och livsmiljö
- Jämlikt och jämställt
- Ansvarsfull resursanvändning

Under varje övergripande mål finns ett antal inriktningsmål som beskriver vad vi ska arbeta med under programperioden.

Våra strategier

Vår organisationskultur och vårt arbetssätt ska uppmuntra och säkerställa hållbarhet i våra uppdrag och processer. Det gör vi genom att utgå från fyra strategier:

- Vi samverkar och kommunicerar tvärfunktionellt inom ordinarie lednings-, huvud-, och stödprocesser.
- Vi skapar en hög grad av förankring och ägandeskap i linjeorganisationen för hållbarhetsfrågorna.
- Vi har en tydlig målstyrning och följer kontinuerligt upp programmet för att försäkra oss om att verksamheterna rör sig mot beslutade mål.
- Vi arbetar med utbildning i en lärande organisation för att kontinuerligt utveckla och integrera vår förståelse av vad hållbar utveckling betyder för oss.

- *Fråga i pratbubbla; Vad kan göra din verksamhet mer hållbar?*

Planering, genomförande och uppföljning

Region Örebro län ska arbeta för att hållbarhet ska vara integrerat i ordinarie verksamhet. Nämnder och förvaltningarnas ledningsgrupper ansvarar för att inriktningsmål i programmet implementeras i verksamhetsplaner och att aktiviteter genomförs som bidrar till att uppnå målen.

Programmet följs upp genom ett antal indikatorer kopplade till inriktningsmålen. Uppföljningen sammanställs i en årlig hållbarhetsredovisning. Staben hållbar utveckling har det övergripande ansvaret för att samordna uppföljningen och redovisa resultaten till regionstyrelsen. Programmet ska även årligen följas upp på förvaltningsnivå.

Hållbar utveckling inom Region Örebro län

Under det senaste århundradet har människans livsstil utvecklats i en riktning som på många sätt visat sig vara ohållbar. Överutnyttjandet av naturens resurser har lett till miljöförstöring och klimatförändringar som i sin tur bidrar till att förstärka ojämlikheter och skapa social instabilitet. Vi befinner oss i ett världsomfattande ekologiskt och ekonomiskt läge som riskerar att få svåra följder.

Sverige är ett av de EU-länder där inkomstskillnaderna ökat mest under de senaste decennierna. Växande ekonomiska och sociala klyftor kan ha stora konsekvenser och påverka bland annat demokratin, folkhälsan och den enskilda människans makt och möjligheter i livet. Människor och områden som redan är mer utsatta riskerar att drabbas hårdare än andra av ökad ojämlikhet. Även om folkhälsan i Sverige, ur ett globalt perspektiv, är god och på flera sätt utvecklas positivt, har inga förbättringar skett när det kommer till ojämlikhet i hälsa. Här är skillnaderna mellan olika grupper i samhället fortfarande stora och ibland också ökande.

Genom Region Örebro läns ansvar för folkhälsa, sjukvård och tandvård kan vi direkt påverka invånarnas möjlighet till god och jämlik hälsa. Vi måste därför fortsätta att arbeta för demokrati, delaktighet och för att förebygga och överbygga skillnader i hälsa och ohälsa. För att detta ska vara möjligt behöver vi kontinuerligt kartlägga, sammanställa och analysera länsbefolkningens livsvillkor, levnadsvanor och hälsa ur ett jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv.

Omställningen till ett samhälle som hanterar naturens resurser med respekt är en av vår tids största utmaningar. Det kommer att kräva stora insatser, mycket vilja och att alla som kan bidrar. För Region Örebro län är det självklart att vara en ansvarfull aktör i detta arbete och inom organisationen har omställningen på många sätt påbörjats. Men nu behöver omställningstakten öka. Det är därför viktigt att alla verksamheter inom Region Örebro län tar sitt ansvar för att ställa om till en långsiktigt hållbar utveckling.

Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling

År 2015 antog FN:s medlemsstater *Agenda 2030* för att tillsammans möta de utmaningar världen står inför. Agendan består av 17 globala mål som syftar till att utrota fattigdom, stoppa klimatförändringarna och skapa fredliga och trygga samhällen. En viktig princip i Agenda 2030 är att ingen ska lämnas utanför. Hänsyn ska tas till de individer, grupper och samhällen som har sämst förutsättningar. Ansvar för att genomföra agendan vilar på varje medlemsland. Den svenska regeringen har uttalat att Sverige ska vara i framkant i arbetet med Agendan. Regioner och kommuner är viktiga aktörer för att nå målen.

Under programperioden kommer tio av målen i Agenda 2030 vara i särskilt fokus inom Region Örebro läns verksamheter. Under våra övergripande mål beskriver vi hur vi ska arbeta för att uppnå målen.



God hälsa och livsmiljö

Region Örebro län ska arbeta hälsofrämjande och förebyggande för att förbättra folkhälsan och bidra till att skapa goda livsmiljöer som främjar den psykiska och fysiska hälsan. Goda livsmiljöer är beroende av fungerande ekosystem med en rik variation av växter och djur. Det är därför grundläggande att vi skyddar den biologiska mångfalden.



Inriktningsmål

- Vi utvecklar stödet till goda levnadsvanor genom kunskap om människors olika behov och förutsättningar.
- Vi erbjuder mat och måltider som främjar hälsa och välbefinnande och har en liten klimat- och miljöpåverkan.
- Våra inom- och utomhusmiljöer är hälsofrämjande och förvaltas på ett hållbart sätt.
- Vi minimerar negativa miljö- och hälsoeffekter från kemikalier och läkemedel.
- Våra resor och transporter är resurseffektiva och drivs med förnybara drivmedel.

Våra levnadsvanor är av stor betydelse för vår hälsa. Tobaksbruk, riskbruk av alkohol, otillräcklig fysisk aktivitet och ohälsosamma matvanor är de levnadsvanor som bidrar mest till den samlade sjukdomsburden i Sverige. Genom att våra verksamheter ger stöd till goda levnadsvanor kan vi bidra till att förebygga ohälsa och sjukdom.

Ohälsosam mat är, tillsammans med tobak, de främsta riskfaktorerna för ohälsa och förtida död i Sverige idag. Vilken mat vi äter har också stor påverkan på klimatet och miljön. Det är därmed av stor betydelse att vi erbjuder måltider som både främjar hälsan och tar hänsyn till miljön. Säsongsanpassade och grönsaksberikade menyer är en del av lösningen. Kranvatten bör vara förstahandsval som dryck.

Utformningen av inom- och utomhusmiljöer påverkar både miljön och vårt välbefinnande. Våra om- och nybyggnationer behöver därför utföras med sunda och hållbara material och våra byggprocesser ska genomföras på ett noga genomtänkt och resurseffektivt sätt. Vi ska också arbeta mer medvetet med att skapa förutsättningar för ökad biologisk mångfald och ekosystemtjänster inom våra fastigheter.

Antibiotikaresistens och användningen av hälsoskadliga kemikalier är stora hot mot vår hälsa och välfärd. Vi måste därför ta vårt ansvar för att minska spridningen av kemikalier och läkemedel med negativa miljö- och hälsoeffekter till miljön.

Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser. Vi behöver därför öka takten i omställningen till fossilfria fordon och transporter. För att lyckas behöver vi ställa om våra arbetsätt

och resvanor samt ställa krav på våra transportörer. Genom att underlätta val som är bra för både hälsa och miljö kan vi styra mot ökad resurseffektivitet.

Jämlikt och jämställt

Region Örebro län ska erbjuda likvärdig vård, service och tjänster utan att diskriminera eller kränka någon. Våra verksamheter och arbetsplatser ska vara inkluderande och normmedvetna. Jämlika och jämställda arbetsplatser ska vara en självklarhet och är även en förutsättning för att klara vårt behov av arbetskraft i framtiden.



Inriktningsmål

- Vi genomför riktade insatser för att minska ojämlikheter i hälsa.
- Vi bemöter människor på ett sätt som stödjer och inkluderar.
- Vår information, vårt bildspråk och vår kommunikation är tillgängliga, normmedvetna och inkluderande.
- Vi har nolltolerans mot alla former av våld.
- Vi ger barn och unga möjlighet till delaktighet och inflytande.
- Vi är en attraktiv arbetsgivare med hälsofrämjande, jämlika och jämställda arbetsplatser som bidrar till en långsiktig kompetensförsörjning.

Att utjämna de påverkbara skillnaderna i hälsa inom en generation är Sveriges övergripande folkhälsopolitiska mål. Skillnader i hälsa mellan olika grupper i befolkningen gör att vi behöver fortsätta utveckla vårt arbete med riktade insatser.

Kön, könsöverskridande identitet och uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder, påverkar på vilket sätt vi blir bemötta och behandlade. Diskrimineringsgrunderna är viktiga utgångspunkter för vårt arbete och våra verksamheter ska ha goda möjligheter att ha med sig kunskap om olika förutsättningar i mötet med länsinvånare.

När vi kommunicerar med länsinvånare och medarbetare ska det göras med språk och bilder som är tydliga, trovärdiga och tillgängliga. Vi ska i text och bild uttrycka organisationens värderingar, och visa exempel på hur normer kan utvidgas.

Region Örebro län ska fortsätta att ha nolltolerans mot alla former av våld och diskriminering och arbeta för våldsfria miljöer och relationer. Det gäller både gentemot våra medarbetare och gentemot våra invånare. Vi måste fortsätta vara en aktiv part i samverkan mot våld för att tidigt upptäcka våld och för att erbjuda stöd och insatser.

FN:s konvention om barnets rättigheter är sedan år 2020 svensk lag, vilket ställer ökade krav på att tillgodose barns behov. Vi måste bli bättre på att inkludera och göra barn delaktiga. Det gäller barn som patienter, som brukare och som anhöriga.

Våra medarbetare ska ha en god arbetsmiljö med hög grad av delaktighet och möjlighet till egen utveckling, oavsett var i organisationen de arbetar. Vi är öppna för mångfald och motverkar all form av diskriminering och kränkande särbehandling på våra arbetsplatser. För en långsiktig

kompetensförsörjning ska vi arbeta för att attrahera, rekrytera, utveckla och behålla våra ledare och medarbetare.

Ansvarsfull resursanvändning

Region Örebro län ska ta ansvar för både nuvarande som kommande generationers rättigheter och möjligheter till hälsa, välbefinnande och utveckling. Det innebär att våra verksamheter måste fördela och använda såväl ekonomiska resurser som naturresurser på ett hållbart och effektivt sätt.



Inriktningsmål:

- Vi ställer sociala och ekologiska krav vid upphandling och inköp som bidrar till omställning och hållbar utveckling.
- Vi använder energi som är förnybar och energieffektiviteten ökar i våra verksamheter.
- Vi minimerar vår materialförbrukning, minskar våra avfallsmängder och skapar robusta materialflöden.
- Våra finanser är socialt och miljömässigt hållbara och genererar avkastning.
- Vi tar tillvara på digitaliseringens möjligheter för att skapa tillgängliga och inkluderande verksamheter med låg klimat- och miljöpåverkan.

En god hushållning med resurser är ofta starkt kopplad till minskad miljöpåverkan. Vi kan därför göra både ekonomiska, miljö- och hälsomässiga vinster om vi minimerar svinn och onödig förbrukning samt ställer rätt krav vid våra upphandlingar. Inköp av varor och tjänster står för en betydande del av Region Örebro läns kostnader och i många fall är vår organisation en stor kund för de leverantörer som anlitas. Därför är det viktigt att vi beaktar livscykelperspektivet vid varje upphandling och tar social hänsyn i de fall där det är möjligt.

All el som Region Örebro län förbrukar är förnybar, men en del av den energi vi använder för att värma upp våra lokaler är fortfarande icke-förnybar. Andelen förnybar energi ska därför öka under programperioden. Vi behöver också öka andelen egenproducerad el. Den totala energianvändningen måste minska.

En av de största källorna till Region Örebro läns miljö- och klimatbelastning är användningen av engångsmaterial. Vi måste därför intensifiera arbetet med att minska användningen av engångsprodukter eller byta ut produkter med hög klimatpåverkan till sådana med lägre. Användningen av återvunnet och återanvändningsbart material behöver öka.

Hur vårt finansiella kapital förvaltas har stor betydelse för såväl ekonomi som ekologisk och social hållbarhet. Finansvärldens roll för att styra investeringar har länge underskattats. Banker, fondförvaltare och försäkringsbolag har ett stort ansvar. Genom att ställa rätt krav kan Region Örebro län driva på finansmarknaden så att den utvecklas i en mer hållbar riktning. Vårt kapital ska förvaltas så att det bidrar till att uppnå målen i Agenda 2030.

Digitalisering är en viktig och prioriterad fråga för Region Örebro län. Digitalisering kan ge goda förutsättningar för resurseffektivisering och minskad miljöbelastning, till exempel genom digitala möten och arbetsätt. Samtidigt innebär digitaliseringen miljömässiga och sociala utmaningar vid produktion, användning och avfallshantering vilket Region Örebro län måste ta hänsyn till vid utvecklingen.

En hållbar framtid

Det är viktigt att Region Örebro län som offentlig organisation tar ansvar för det avtryck våra verksamheter skapar. Genom ett aktivt arbete med vårt hållbarhetsprogram vill vi bidra till en bättre framtid för våra kommande generationer.

Framtidstro är en av våra starkaste drivkrafter och har en tydlig koppling till hälsa, välbefinnande och en hållbar utveckling. I Region Örebro läns undersökning Liv & hälsa ung som genomfördes år 2020. uppgav 8 av 10 elever att de såg ljus på framtiden för sin egen del. Däremot såg bara 1 av 3 elever ljus på framtiden för världen i stort. Ordmolnen nedan visar vilka frågor som eleverna såg som de viktigaste framtidsfrågorna. För den personliga delen dominerar ekonomiska och sociala frågor som "jobb", "familj" och "utbildning". För världen i stort dominerar ekologiska och sociala frågor som "klimatet", "miljön" och "krig/fred".



De yngre generationernas röster är en drivkraft i vårt hållbarhetsarbete för att tillsammans skapa ett bättre liv där fler kan se ljus på vår gemensamma framtid.

16

Remissvar - Dalastrategin 2030
– Samhandling för ett hållbart
Dalarna

20RS12536

Svar på remiss - Dalastrategin 2030 - Samhandling för ett hållbart Dalarna

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar

att förslaget till svar godkänns som Region Örebro läns svar till Region Dalarna.

Sammanfattning

Den regionala utvecklingsstrategin för Dalarna, Dalastrategin 2030 – Samhandling för ett hållbart Dalarna, ska vara ett stöd och språngbräda för Dalarna att möta stora samhällsutmaningar via kraftsamling och göra dem till möjligheter.

Målet är att med Dalastrategin som gemensam bas samhandla mot 2030 och ett hållbart Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet. För att nå målet finns tre målområden som kopplar an till de olika dimensionerna av hållbarhet – miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet:

- Ett klimatsmart Dalarna
- Ett konkurrenskraftigt Dalarna
- Ett sammanhållet Dalarna

Fyra vägledande principer ska utgöra grunden för samhandling och ge kraft i förändringsarbetet:

- Ledarskap som kännetecknas av tillit och möjliggörande
- Kunskapsbaserat och samtidigt utforskande arbetssätt
- Tillvaratagande av olika platsers förutsättningar och möjligheter
- Tillvaratagande av människors drivkraft, kompetens och engagemang

Strategin beskriver följande trender och utmaningar som påverkar Dalarna.

Tjänsteställe, handläggare
Regional utveckling, Susanne Rosendahl

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
20RS12536

- God kompetensförsörjning trots åldrande befolkning och urbanisering
- Hållbar tillväxt förutsätter goda livsmiljöer och möjliggörande fysisk infrastruktur
- Teknisk utveckling och digitalisering skapar möjligheter men kräver ny infrastruktur och nya kompetenser
- Global konkurrens ökar behovet av innovation och samverkan
- Stärkt sammanhållning och upplevelse av trygghet, delaktighet och inkludering behövs i tider av växande polarisering

Ovan beskrivna samhällsutmaningar är utgångspunkt för Dalastrategin och enligt strategin är ett hållbart Dalarna ett Dalarna som möter utmaningarna och vänder dem till möjligheter.

Region Örebro län har granskat remissförslaget utifrån områden som berör Örebro län och där samverkan sker med Region Dalarna. Region Örebro län har därför i sitt yttrande främst lämnat inspel inom områden som rör regional fysisk planering, kollektivtrafik, bredband och kompetensförsörjning.

Ärendebeskrivning

Region Dalarna har arbetat fram ett förslag till regional utvecklingsstrategi (RUS). Förslaget har skickats ut på remiss under perioden november 2020 till januari 2021. Region Örebro län har fått erbjudande om att yttra sig om förslaget. Förslag till yttrande är framtaget av en grupp tjänstepersoner på förvaltningen för regional utveckling.

Bedömning

Övergripande inspel

Region Örebro län uppskattar att Dalastrategin lyfter fram hållbarhet och utvecklingskraft i alla delar av Dalarna som ett övergripande mål.

Region Örebro län har redan idag samverkan med Region Dalarna bland annat via delägarskapet i Tåg i Bergslagen, inspel till Trafikverket för investeringar på riksväg 50 och via olika intresseföreningar, till exempel Intresseföreningen Bergslaget. Region Örebro län ser positivt på ett ökat utbyte med Region Dalarna med avseende på utveckling av arbets- och bostadsmarknaderna samt kompetensförsörjning.

Dalarna och Örebro län är delvis präglade av glesbygder och glesa landsbygder. Region Örebro län vill mot bakgrund av det framhålla att uttalade målsättningar kring förbättrade förutsättningar för distansarbete inom såväl offentlig som privat sektor kan stödja en geografiskt jämnare fördelad tillväxt. En ökad tillgänglighet till arbetsmarknaderna för invånare i glesbygderna och i glesa landsbygder medför därtill en mer

balanserad bostadsmarknad, vilket kan gynna utvecklingen på båda sidorna om den gemensamma länsgränsen.

Region Dalarnas ambition att utveckla den digitala infrastrukturen i form av bredband kan jämte utvecklandet av den fysiska transportinfrastrukturen ingå i ett ökat utbyte mellan Region Dalarna och Region Örebro län.

Region Örebro län önskar att även andra viktiga kontaktytor mellan våra län lyfts, som beskriver vilken betydelse Örebro län har för Dalarnas utveckling och vice versa.

Region Örebro län saknar strukturbilder i Dalastrategin som illustrerar viktiga funktionella samband som finns eller behöver utvecklas. Detta med tanke på gemensamma arbetsmarknader över länsgränsen. Till exempel saknas information om var den kapacitetsstarka kollektivtrafiken ska gå och vilka interregionala stråk som gränsar mot Örebro län. Region Örebro län ser därför gärna att Dalastrategin stärker integreringen av perspektivet regional långsiktig fysisk planering.

Inspel och synpunkter områden för område

Digital infrastruktur och kompetensförsörjning

Region Örebro län uppskattar att Dalastrategin lyfter behovet av matchning och kompetensförsörjning och vill därför spela in att ökat distansarbete gör arbetsmarknaden mer platsberoende. Även med förstärkt transportinfrastruktur kvarstår dock betydande restider för arbetspendlande. Därför framstår ett ökat distansarbete som en väsentlig komponent för att uppnå en betydande överlappning av regionernas arbetsmarknader liksom till en tryggare kompetensförsörjning med bredare rekryteringsbas. Ett sådant mål kan även stödja uppfyllelse av klimatmål genom minskade utsläpp från persontransporter samt minska de delregionala obalanserna. Målsättningen kring digital infrastruktur angränsar till detta och kan med fördel förtydligas beträffande avsikten med den digitala infrastrukturen.

Hållbar och resurseffektiv mobilitet

Dalastrategin anger på sidan 17 att kollektivtrafikens olönsamhet är en utmaning på såväl nationell som regional nivå. Region Örebro län anser att i ett RUS-perspektiv torde den samhällsekonomiska lönsamheten vara det relevanta perspektivet, eftersom kollektivtrafiken ska samspela med en mängd andra faktorer för den regionala utvecklingen. Vår gemensamma storregionala kollektivtrafik måste vila på samhällsekonomiska grunder, där förhållandet mellan driftskostnader och biljettintäkter bara är en del att ställa med de övriga regionala nyttor som kollektivtrafiken tillför.

Tjänsteställe, handläggare
Regional utveckling, Susanne Rosendahl

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
20RS12536

Ett konkurrenskraftigt Dalarna/Ett sammanhållet Dalarna

I den nu gällande Dalastrategin kan man utläsa en ambition om ett tydligare rumsligt perspektiv på den regionala planeringen. I såväl avsnittet ”Ett konkurrenskraftigt Dalarna” som ”Ett sammanhållet Dalarna”, finns det formuleringar som antyder vissa prioriteringar gällande den rumsliga planeringen. Den storregionala planeringen av kollektivtrafiken och infrastrukturen underlättas av att vi kan ta ett avstamp i våra respektive RUSar. Region Örebro län föreslår därför att texter i remissförslaget kompletteras med en karta eller strukturbild som tydliggör dessa prioriteringar.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslut enligt bifogat förslag till svar bedöms stärka miljöperspektivet och bidra till ökad jämställdhet på arbetsmarknaden. Beslutet bedöms inte bidra till negativa konsekvenser för barnperspektivet.

Ekonomiska konsekvenser

Det föreligger inga ekonomiska åtaganden för Region Örebro län.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26 Dalastrategin 2030

Svar på remiss - Dalastrategin 2030

Remissversion – Dalastrategin 2030

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:

Region Dalarna

Tjänsteställe, handläggare
Regional utveckling, Susanne Rosendahl

Diarienummer
20RS12536

Datum
2021-01-26

Beteckning
Yttrande

Region Örebro läns yttrande på remissen - Dalastrategin 2030 - Samhandling för ett hållbart Dalarna

Bakgrund

Region Dalarna har arbetat fram förslag till Regional utvecklingsstrategi, Dalastrategin 2030, nedan kallad Dalastrategin. Förslaget har skickats ut på remiss under perioden november 2020 till januari 2021. Region Örebro län har fått erbjudande om att yttra sig om förslaget.

Beredning

Region Örebro län tackar för erbjudandet att svara på remissen och har granskat remissförslaget utifrån områden som berör Örebro län, främst kopplat till samverkan och utbyte angående regional fysisk planering, kollektivtrafik, bredband och kompetensförsörjning. Yttrandet är framtaget av tjänstepersoner på förvaltningen för regional utveckling och har sedan fastställts av regionstyrelsen, Region Örebro län.

Yttrande

Övergripande inspel

Region Örebro län uppskattar att Dalastrategin lyfter fram hållbarhet och utvecklingskraft i alla delar av Dalarna som ett övergripande mål.

Region Örebro län har redan idag samverkan med Region Dalarna bland annat via delägarskapet i Tåg i Bergslagen, inspel till Trafikverket för investeringar på riksväg 50 och via olika intresseföreningar, till exempel Intresseföreningen Bergslaget. Region Örebro län ser positivt på ett ökat utbyte med Region Dalarna med avseende på utveckling av arbets- och bostadsmarknaderna samt kompetensförsörjning.

Dalarna och Örebro län är delvis präglade av glesbygder och glesa landsbygder. Region Örebro län vill mot bakgrund av det framhålla att uttalade målsättningar kring förbättrade förutsättningar för distansarbete inom såväl offentlig som privat sektor kan stödja en geografiskt jämnare fördelad tillväxt. En ökad tillgänglighet till

Postadress
Region Örebro län
Regionkansliet
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Besöksadress
Eklundavägen 2, Örebro
Tel: 019-602 70 00
Fax: 019-602 70 08

arbetsmarknaderna för invånare i glesbygderna och i glesa landsbygder medför därtill en mer balanserad bostadsmarknad, vilket kan gynna utvecklingen på båda sidorna om den gemensamma länsgränsen.

Region Dalarnas ambition att utveckla den digitala infrastrukturen i form av bredband kan jämte utvecklandet av den fysiska transportinfrastrukturen ingå i ett ökat utbyte mellan Region Dalarna och Region Örebro län.

Region Örebro län önskar att även andra viktiga kontaktytor mellan våra län lyfts, som beskriver vilken betydelse Örebro län har för Dalarnas utveckling och vice versa.

Region Örebro län saknar strukturbilder i Dalastrategin som illustrerar viktiga funktionella samband som finns eller behöver utvecklas. Detta med tanke på gemensamma arbetsmarknader över länsgränsen. Till exempel saknas information om var den kapacitetsstarka kollektivtrafiken ska gå och vilka interregionala stråk som gränsar mot Örebro län. Region Örebro län ser därför gärna att Dalastrategin stärker integreringen av perspektivet regional långsiktig fysisk planering.

Inspel och synpunkter områden för område

Digital infrastruktur och kompetensförsörjning

Region Örebro län uppskattar att Dalastrategin lyfter behovet av matchning och kompetensförsörjning och vill därför spela in att ökat distansarbete gör arbetsmarknaden mer platsoberoende. Även med förstärkt transportinfrastruktur kvarstår dock betydande restider för arbetspendlande. Därför framstår ett ökat distansarbete som en väsentlig komponent för att uppnå en betydande överlappning av regionernas arbetsmarknader liksom till en tryggare kompetensförsörjning med bredare rekryteringsbas. Ett sådant mål kan även stödja uppfyllelse av klimatmål genom minskade utsläpp från persontransporter samt minska de delregionala obalanserna. Målsättningen kring digital infrastruktur angränsar till detta och kan med fördel förtydligas beträffande avsikten med den digitala infrastrukturen.

Hållbar och resurseffektiv mobilitet

Dalastrategin anger på sidan 17 att kollektivtrafikens olönsamhet är en utmaning på såväl nationell som regional nivå. Region Örebro län anser att i ett RUS-perspektiv torde den samhällsekonomiska lönsamheten vara det relevanta perspektivet, eftersom kollektivtrafiken ska samspela med en mängd andra faktorer för den regionala utvecklingen. Vår gemensamma storregionala kollektivtrafik måste vila på samhällsekonomiska grunder, där förhållandet mellan driftskostnader och biljettintäkter bara är en del att ställa med de övriga regionala nyttor som kollektivtrafiken tillför.

Ett konkurrenskraftigt Dalarna/Ett sammanhållet Dalarna

I den nu gällande Dalastrategin kan man utläsa en ambition om ett tydligare rumsligt perspektiv på den regionala planeringen. I såväl avsnittet "Ett konkurrenskraftigt Dalarna" som "Ett sammanhållet Dalarna", finns det formuleringar som antyder vissa prioriteringar gällande den rumsliga planeringen. Den storregionala planeringen av kollektivtrafiken och infrastrukturen underlättas av att vi kan ta ett avstamp i våra respektive RUSar. Region Örebro län föreslår därför att texter i remissförslaget kompletteras med en karta eller strukturbild som tydliggör dessa prioriteringar.

För Region Örebro län

Andreas Svahn
Regionstyrelsens ordförande

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Hector Liv, Regionservice Diarium

Från: Åsa Dahlstrand <asa.dahlstrand@regiondalarna.se>
Skickat: den 1 december 2020 11:58
Ämne: Remiss Regionala utvecklingsstrategin Dalastrategin 2030 - Tillsammans för ett hållbart Dalarna
Bifogade filer: Beslutsunderlag Beslut om utskick av remissversion av Dalastrategin.pdf; Bilaga. Nulägesmätning nov 2020.pdf; Remissmissiv med sändlista.pdf; Remissutgåva Dalastrategi.pdf

Hej!

Region Dalarna har i samråd arbetat fram en ny regional utvecklingsstrategi, Dalastrategin, som härmed skickas ut på remiss. Mer information om hur förslaget har tagits fram finns på www.regiondalarna.se/dalastrategin.

Region Dalarna önskar svar på remissen senast den 29 januari 2021. Mer information finns i bifogat remissmissiv.

Hälsningar



Åsa Dahlstrand – Utredare/nämndsekreterare
Region Dalarna – Regionala utvecklingsförvaltningen
Mobil: 023-77 70 13
E-post: asa.dahlstrand@regiondalarna.se

www.regiondalarna.se

Remissmissiv, regional utvecklingsstrategi

Dalastrategin 2030 – Samhandling för ett hållbart Dalarna

Den regionala utvecklingsstrategin är en övergripande strategi för det gemensamma regionala utvecklingsarbetet i Dalarna, och innehåller mål och prioriteringar fram till 2030. Förslaget som nu går ut på remiss förväntas träda i kraft juni 2021 och då ersätta den befintliga Dalastrategin – Dalarna 2020.

Förslaget har arbetats fram i bred dialog med representanter från kommuner, näringsliv, det civila samhället, myndigheter, akademi med flera. Inspelen från dialogerna har utgjort grunden för remissutgåvan, tillsammans med kunskapsunderlag om tillståndet i och utvecklingen av Dalarna samt lärdomar från nuvarande strategi.

Mer information om hur förslaget har tagits fram finns på www.regiondalarna.se/dalastrategin.

Så svarar ni

Region Dalarna önskar svar på remissen senast den 29 januari 2021. I **första hand önskas svar via det webbformulär som finns på www.regiondalarna.se/remissvar**.

Om man inte har möjlighet att svara via formuläret kan svar skickas i wordformat (namnge filen med er organisations namn) till ruf.registrator@regiondalarna.se. Ange diarienummer RD20/05068 och organisationens namn i ämnesraden. Ange även kontaktperson för ert remissvar.

Svaret ska utgå från strategins huvudrubriker och vara så kortfattat och konkret som möjligt. Ta upp både det som ni ser som styrkor i strategin och det ni tycker behöver ändras. Motivera kortfattat. Beakta gärna följande i era svar:

- Vad är er samlade uppfattning om förslaget?
- Vad tycker ni om de mål, positioner och regionala prioriteringar som föreslås? Hur väl fångar de för länet gemensamma utmaningar?
- Hur ser ni på principerna för genomförandet?
- Hur tycker ni att strategin ska genomföras? Hur kan er organisation bidra?

Så behandlas synpunkterna

Region Dalarna sammanställer och behandlar de inkomna synpunkterna efter att remissperioden är slut. En samlad bild av remissvaren presenteras sedan på www.regiondalarna.se/dalastrategin. Under våren 2021 tas en uppdaterad version av strategin fram som behandlas i regionala utvecklingsnämnden. Beslut om strategin tas på regionfullmäktige i juni 2021.

Remisshandlingar

- Remissmissiv med frågor och sändlista (det här brevet)
- Beslutsunderlag
- Remissutgåva Dalastrategin 2030 – Samhandling för ett hållbart Dalarna
- Bilaga till remissutgåva. Nulägesmätning

Ovanstående handlingar finns tillgängliga på www.regiondalarna.se/remissvar.

Sändlista**Kommuner i länet**

Avesta kommun

Borlänge kommun

Falun kommun

Gagnefs kommun

Hedemora kommun

Leksands kommun

Ludvika kommun

Malung-Sälens kommun

Mora kommun

Orsa kommun

Rättviks kommun

Smedjebackens kommun

Sätters kommun

Vansbro kommun

Älvdalens kommun

Grannregioner

Region Jämtland Härjedalen
Region Gävleborg
Region Örebro län
Region Värmland

Myndigheter

Arbetsförmedlingen
Boverket
Försäkringskassan
Havs- och vattenmyndigheten
Högskolan Dalarna
Länsstyrelsen Dalarna
Migrationsverket
Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor
Myndigheten för yrkeshögskolan
Naturvårdsverket
Post- och telestyrelsen
Riksantikvarieämbetet
Riksarkivet
RISE
Sametinget
Skogsstyrelsen
Statens energimyndighet
Statens jordbruksverk
Statens kulturråd
Statens skolverk
Svenska ESF-rådet
Svenska Filminstitutet
Sveriges export- och investeringsråd
Sveriges geologiska undersökning
Tillväxtverket
Trafikanalys
Trafikverket
Universitetskanslersämbetet
Vinnova

Politiska partier

Socialdemokraterna Dalarna
Moderaterna Dalarna
Sverigedemokraterna Dalarna
Centerpartiet Dalarna
Vänsterpartiet Dalarna
Kristdemokraterna Dalarna
Dalarnas sjukvårdsparti
Miljöpartiet Dalarna
Liberalerna Dalarna

Organisationer

Almi Dalarna Gävleborg
Arkitekturrådet Dalarna
Coompanion Dalarna
Dalarna Science Park
Dalarnas bildningsförbund
Företagarna Dalarna
Hela Sverige Ska Leva
IUC Dalarna
Lantbrukarnas riksförbund
LO
Mellansvenska Handelskammaren
Naturskyddsföreningen Dalarna
PRO Dalarna
SPF
Svenska kyrkan
Svenskt näringsliv Dalarna
Sveriges elevkårer
Sveriges Kommuner och Regioner
TCO
Ung företagsamhet

Samt öppen att svara på via www.regiondalarna.se/remissvar.

2020-11-25 Regional utvecklingsnämnd

Beslut om utskick av remissversion av Dalastrategin

Ordförandens förslag

1. Förslaget till ny regional utvecklingsstrategi för Dalarna skickas ut på remiss.

Sammanfattning

Regionala utvecklingsnämnden ansvarar för framtagandet av förslag till ny regional utvecklingsstrategi (RUS) för Dalarna. Remissen kommer att skickas till berörda kommuner, regioner, myndigheter, företrädare för näringsliv och civilsamhälle. Det står dock alla intresserade fritt att svara på remissen.

Förarbetet till den regionala utvecklingsstrategin, Dalastrategin, har inkluderat en genomgång av strategier, handlingsplaner och dokument på regional, nationell och europeisk nivå med påverkan på Dalarnas framtid. Analyser och bakgrundsmaterial om länets förutsättningar har vägts samman med det som framkommit i den dialogprocess som genomförts under 2020, där ett stort antal personer från en bredd av organisationer deltagit.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag
- b) Förslag till remissutgåva Dalastrategin 2030
- c) Bilaga Nulägesmätning november 2020

Beskrivning av ärendet och skälen för förslaget

En regional utvecklingsstrategi ska enligt Förordningen (2017:583) om regionalt tillväxtarbete vara en samlad och sektorsövergripande strategi för det regionala tillväxtarbetet och innehålla mål och långsiktiga prioriteringar för det regionala tillväxtarbetet. Strategin ska bidra till sektorsövergripande samverkan mellan länen och mellan aktörer på lokal, regional, nationell och internationell nivå. Den ska ligga till grund för strukturfondsprogrammen och beaktas när man tar fram andra regionala strategier och program.

Det är Region Dalarna som har ansvaret att samordna framtagandet av den regionala utvecklingsstrategin, men det är hela Dalarnas

utvecklingsstrategi. Såväl framtagandet av strategin som genomförandet av dess insatser kräver samhandling över tid.

Tidplan

25 november 2020 beslutar regionala utvecklingsnämnden om remissversionen.

Remisstiden pågår från december till och med den 29 januari 2021.

20 april 2021 tar regionala utvecklingsnämnden beslut om förslag till en ny Dalastrategi.

På regionfullmäktiges sammanträde den 14-15 juni 2021 tas beslut om ny Dalastrategi.

Expediering av beslut

Enhetschef

Samverkan med fackliga organisationer

Ingen samverkan behövs.

Återrapportering

Återrapportering sker vid varje nämndssammanträde med regionala utvecklingsnämnden.

Bilaga. Nulägesmätning (november 2020)

Värdet av de ekonomiska aktiviteterna i samhället mäts traditionellt med hjälp av BNP och den regionala varianten av detta mått – BRP (bruttoregionprodukten). BNP/BRP säger dock inget om värdet av produktionen har lett till ökad livskvalitet för medborgarna. Den nya regionala utvecklingsstrategin har Agenda 2030 som utgångspunkt och kommer därför att kräva systematiska mått som också tar hänsyn till hållbar utveckling inom en rad olika dimensioner. Inom ramen för uppföljning och utvärdering kommer Region Dalarna därför bland annat att använda sig av mätsystemet BRP+ som utvecklats av regionerna, genom Tillväxtverket och Reglab, för att mäta hållbar utveckling och livskvalitet i svenska regioner.

BRP+ omfattar totalt 16 mätområden, så kallade teman, varav 12 teman är kopplade till livskvalitet och fyra är så kallade "framtidsteman" som indikerar hållbarhet över tid. För varje tema finns olika aspekter utifrån vilka sedan specifika indikatorer bestämts. I tabellen nedan presenteras indikatorerna som ingår i BRP+, samt en översikt över hur Dalarna ligger till jämfört med riket. Det bör noteras att BRP+ inte är det enda verktyg som kommer att användas för uppföljningen av Dalastrategin, men att den kommer utgöra en del av uppföljnings- och utvärderingsunderlaget.

Tema/Dimension	Dalarna	Riket
T1: Medborgarengagemang och demokratisk delaktighet		
Valdeltagande (regionen)	83,3 (2018)	81,7 (2018)
Valdeltagande (lägst inom regionen)	67,3 (2018)	37,04 (2018)
Kvinnor på ordförandeposter (andel, %)	54,5 (2017)	50,2 (2017)
Invånare med lågt socialt deltagande (16-84 år, andel, %)	20 (2018)	17 (2018)
T2: Trygghet och säkerhet		
Invånare som avstår från att gå ut ensam (16-84 år, andel, %)	20 (2018)	25 (2018)
T3: Miljö kvalitet		
Grönområde inom 200m i tätort (andel, %)	96 (2015)	94 (2015)
Sjöar med god ekologisk status (andel, %)	25,8 (2016)	
Vattendrag med god ekologisk status (andel, %)	25,8 (2016)	
Grundvattenförekomster med god kemisk och kvantitativ status (andel, %)	99,6 (2016)	

T4: Tillgänglighet till tjänster/service		
Tillgång till 100Mbit/s bredband (andel, %)	74,4 (2019)	85,1 (2019)
Befolkning i kollektivtrafiknära läge (andel, %)	77,1 (2018)	81,1 (2018)
Genomförda läkarbesök inom sju dagar i primärvård (andel, %)	81,3 (2017)	89 (2017)
T5: Inkomst och förmögenhet		
Invånare (0-19 år) i ekonomiskt utsatta hushåll (andel, %)	11,3 (2018)	8,9 (2018)
Invånare (18-64 år) med låg inkomst (andel, %)	21,9 (2018)	30 (2018)
Nettoinkomst/medianinkomst (tkr)	225,9 (2018)	241,2 (2018)
Ginikoefficient för disponibel inkomst per k.e. (index)	0,268 (2018)	0,311 (2018)
Invånare (18-64 år) som upplevt ekonomisk kris (andel, %)	11 (2018)	13 (2018)
T6: Arbete och löner		
Förvärvsintensitet bland utrikesfödda (20-64 år, andel, %)	58 (2018)	63,6 (2018)
Kvinnors andel av lönesumman (andel, %)	79 (2018)	76,8 (2018)
Anställda (20-64 år) i yrken som stämmer överens med utbildningsnivå (andel, %)	68 (2018)	69,7 (2018)
Långtidsarbetslöshet (25-64 år, andel, %)	3,2 (2020)	3,9 (2020)
Förvärsarbetande invånare (20-64 år, andel, %)	80,7 (2018)	79,5 (2018)
Föräldrapenningdagar som tas ut av män (andel av antal dagar, %)	29,1 (2019)	30 (2018)
T7: Bostad		
Trångboddhet i flerbostadshus (andel, %)	18,4 (2018)	18,5 (2018)
T8: Balans arbete-fritid		
(Indikatorer saknas)		
T9: Hälsa		
Medellivslängd kvinnor (år)	84,1 (2019)	84,2 (2019)
Medellivslängd män (år)	80,6 (2019)	80,8 (2019)
Invånare med fetma (andel, %)	17 (2020)	16 (2020)

Långtidssjukskrivna med psykiska sjukdomar och syndrom (andel, %)	56,5 (2018)	
Förekomst av diabetes typ 2 (andel, %)	7,3 (2018)	5,6 (2018)
Incidens av cancer (antal/100 000 inv)	716,2 (2018)	827,8 (2018)
Incidens av hjärtinfarkter (antal/100 000 inv)	389,2 (2018)	315,3 (2018)
Invånare (16-84 år) med bra eller mycket bra självskattad hälsa (andel, %)	68 (2020)	72 (2020)
Invånare med bra självskattad tandhälsa (andel, %)	78 (2020)	75 (2020)
Invånare (16-84 år) med nedsatt psykiskt välbefinnande (andel, %)	12 (2018)	15 (2018)
T10: Utbildning och kompetens		
Invånare (25-64 år) med eftergymnasial utbildning (andel, %)	33,7 (2019)	43,8 (2019)
Invånare (25-64 år) med minst gymnasial utbildning (andel, %)	85,8 (2019)	86,6 (2019)
T11: Sociala Relationer och tillit		
Invånare (16-24 år) som varken arbetar eller studerar (andel, %)	7,0 (2018)	6,5 (2018)
Invånare (16-84 år) med avsaknad av tillit till andra (andel, %)	27 (2020)	28 (2018)
Invånare (16-84 år) med avsaknad av emotionellt stöd (andel, %)	10 (2020)	12 (2020)
D1: Miljömässig hållbarhet		
Utsläpp till luft av kväveoxider (NOx) (kg/inv)	12,5 (2018)	27,3 (2018)
Utsläpp till luft av PM2.5 (partiklar <2.5 mikrom, kg/inv.)	2,5 (2018)	2,2 (2018)
Utsläpp till luft av växthusgaser (ton CO2-ekv/inv.)	5,6 (2018)	5 (2018)
Fjärrvärmeproduktion av förnybara energikällor på värmeverk (andel, %)	75,5 (2010)	69,5 (2013)
Slutanvändning av icke-förnybara bränsletyper (MWh/inv)	-	12,6 (2018)
Totala leveranser av ballast (ton/inv.)	15,7 (2018)	9,6 (2018)
Hushållsavfall som samlats in för materialåtervinning (andel, %)	37,6 (2018)	
Insamlat hushållsavfall totalt (kg/person)	509 (2018)	
Skyddad natur land (andel, %)	10,6 (2018)	11,6 (2018)
Skyddad natur inlandsvatten (andel, %)	4,7 (2018)	9,6 (2018)
D2: Social hållbarhet		

Fallskador bland personer 65+, 3-årsm (antal/100 000 inv.)	3289,1 (2018)	3283 (2018)
Arbetsolyckor (antal/100 000 sysselsatta)	749 (2018)	701,6 (2018)
Skadade vårdade i slutenvård, 3-årsm (antal/100 000 inv.)	1337,7 (2019)	1103 (2019)
Räddningsinsatser till trafikolyckor (antal/1000 inv.)	2,8 (2019)	2 (2019)
Invånare med riskabla alkoholvanor (andel, %)	14 (2018)	16 (2018)
Invånare som röker dagligen (andel, %)	6 (2018)	9 (2018)
Invånare (16-84 år) som är fysiskt aktiva minst 150 min/vecka (andel, %)	65 (2018)	64,2 (2018)
Invånare (16-84 år) som äter frukt och grönt mer än 3 ggr/dag, (andel, %)	20 (2018)	22 (2018)
Gymnasieelever med examen inom 4 år, hemkommun (andel, %)	71,4 (2019)	71,2 (2019)
Förtroendevalda i kommunfullmäktige/regionfullmäktige som utsatts för trakasserier, hot eller våld, andel (%)	26,6 (2018)	30,5 (2018)
Anmälda våldsbrott (antal/100 000 inv.)	887,3 (2019)	1069 (2019)
D3: Ekonomisk hållbarhet		
Brutto regionalprodukt (BRP) (kr/inv.)	390935 (2018)	472502 (2018)
Genomsnittlig allmän pensionsavgift för invånare 20-64 år (tkr)	19,7 (2018)	19,8 (2018)
Finansiella kapitalvinster/förluster (medelvärde i befolkningen, kronor)	3449,5 (2018)	6012,3 (2018)
Kapitalvinster/förluster vid försäljning av fastighet och bostadsrätt, medelvärde i befolkningen (kronor)	7830,3 (2018)	11820 (2018)
Personer med kapitalvinst/förlust, andel av befolkningen (%)	13,9 (2018)	13,7 (2018)
Företagens utgifter för egen FoU (kronor per invånare)	4710 (2017)	11029 (2017)
Offentlig sektors utgifter för egen FoU (kronor per invånare)	567,7 (2017)	4416 (2017)

Dalastrategin 2030

– Tillsammans för ett hållbart Dalarna

Remissutgåva november 2020



Den regionala utvecklingsstrategin är en övergripande strategi för det gemensamma regionala utvecklingsarbetet i Dalarna, och innehåller mål och prioriteringar fram till 2030. Förslaget som nu går ut på remiss förväntas träda i kraft sommaren 2021 och då ersätta den befintliga Dalastrategin – Dalarna 2020.

Förslaget har arbetats fram i bred dialog med representanter från kommuner, näringsliv, det civila samhället, myndigheter, akademi med flera. Inspelen från dialogerna har utgjort grunden för remissutgåvan, tillsammans med kunskapsunderlag om tillståndet i och utvecklingen av Dalarna samt lärdomar från nuvarande strategi.

Mer information om hur förslaget har tagits fram finns på www.regiondalarna.se/dalastrategin. Där finns också möjlighet att lämna synpunkter på remissutgåvan.

Upplysningar om innehållet lämnas av

Linnéa Hassis
Strateg, Regionala utvecklingsförvaltningen
023-77 70 04
linnea.hassis@regiondalarna.se

Innehåll

Mot Dalarna 2030	4
Regional utveckling – ett arbete på flera nivåer	5
Strategisk samverkan i gemensam riktning	5
Dalarna idag	8
Samhällsutmaningar som drivkraft för Dalarna	10
Ett hållbart Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet	14
Ett klimatsmart Dalarna	16
Ett resurseffektivt samhälle utan klimatpåverkande utsläpp	16
Hållbar och resurseffektiv mobilitet.....	17
Robusthet och resiliens vid klimatförändringar	17
Ett konkurrenskraftigt Dalarna	19
Ett livskraftigt näringsliv som bidrar till hållbar tillväxt	20
En god matchning där allas kunskaper och kompetenser tas tillvara.....	21
En nyskapande och innovativ region.....	22
Ett sammanhållet Dalarna	24
Goda och inkluderande livsmiljöer.....	25
Känsla av närhet och sammanhang	25
Ökad jämlikhet och jämställdhet.....	26
Samhandling mot 2030 – principer för genomförandet	28
Från ord till handling	30
Bilagor	31

1 **Mot Dalarna 2030**

2 Dalarna står inför stora samhällsutmaningar, som i många stycken delas
3 med övriga Sverige, Europa och världen. För att möta utmaningarna krävs
4 kraftsamling, och det behöver ske nu. Dalarna har förutsättningar att möta
5 utmaningarna och göra dem till möjligheter. Dalastrategin ska vara stöd och
6 språngbräda i det arbetet. Den har tagits fram i bred dialog och visar en
7 gemensam vilja och inriktning för länets utveckling. **Med Dalastrategin**
8 **som gemensam bas samhandlar vi mot 2030 och ett hållbart Dalarna**
9 **med utvecklingskraft i alla delar av länet.**

10 För att nå målet finns tre målområden som kopplar an till de olika
11 dimensionerna av hållbarhet – miljömässig, ekonomisk och social
12 hållbarhet:

- 13 ➤ Ett klimatsmart Dalarna
- 14 ➤ Ett konkurrenskraftigt Dalarna
- 15 ➤ Ett sammanhållet Dalarna

16 Dessa målområden är nära sammanlänkande med varandra och insatser
17 inom ett område kan ofta bidra till måluppfyllelse även inom andra
18 områden.

19 Fyra vägledande principer ska utgöra grunden för
20 samhandling och ge kraft i förändringsarbetet:

- 21 ➤ Vi utövar ett ledarskap som kännetecknas av tillit
22 och möjliggörande
- 23 ➤ Vi arbetar kunskapsbaserat, samtidigt som vi har
24 ett utforskande angreppssätt
- 25 ➤ Vi tar tillvara olika platsers förutsättningar och
26 möjligheter
- 27 ➤ Vi tar tillvara människors drivkraft, kompetens
28 och engagemang

Vi är alla aktörer som bidrar i genomförandet av Dalastrategin. Här finns bland andra länets 15 kommuner, näringslivet och dess organisationer, Högskolan Dalarna, civilsamhället, Region Dalarna samt länsstyrelsen och andra statliga myndigheter. Det är ett öppet vi, ett vi som kan växa för att på bästa sätt möta dagens och morgondagens utmaningar.

29 Dalarna 2020 är ett län som liksom övriga Sverige och hela världen står
30 mitt i en global pandemi. Det är en omvälvande tid där kopplingen mellan
31 välfärd och tillväxt ställts på sin spets. En tid som har visat att förmåga till
32 omställning, att kunna möta förändringar är helt avgörande för ett
33 samhälles utveckling. Ett hållbart Dalarna är därför också ett Dalarna som
34 möter utmaningar och vänder det till möjligheter.

35
36
37
38
39
40
41
42
43

44 **Regional utveckling – ett arbete på flera nivåer**

45 Dalastrategin är Dalarnas regionala utvecklingsstrategi. Den har sin grund i
46 det uppdrag som Region Dalarna har från regering och riksdag att utarbeta
47 och fastställa en regional utvecklingsstrategi för länet, samt samordna
48 genomförandet och uppföljningen av strategin.¹ Den regionala
49 utvecklingsstrategin ska vägleda kommuner, näringsliv, akademi, det civila
50 samhället samt länsstyrelse och andra statliga myndigheter i det
51 gemensamma arbetet med regional utveckling.

52 Den regionala utvecklingsstrategin bidrar också till genomförandet av
53 internationella och nationella utvecklingsstrategier. Genom ett
54 utmaningsdrivet angreppssätt med hållbarhet i fokus bidrar Dalarna till
55 genomförandet och måluppfyllelsen av **Agenda 2030**. De 17 globala målen
56 är integrerade och odelbara, och balanserar de tre dimensionerna av
57 hållbar utveckling – miljömässig, social och ekonomisk hållbar utveckling.

58 **Den gröna given är EU:s tillväxtstrategi.** Den ska stimulera till
59 investeringar i grön teknik och hållbara lösningar, bidra till fler jobb samt
60 bana väg för en rättvis och socialt jämlik omställning där ingen region
61 lämnas utanför. Genomförandet av den gröna given sker bland annat
62 genom EU:s strukturfonder.² I EU:s geografiska indelning ingår Dalarna i
63 regionen NUTS 2 Norra Mellansverige tillsammans med Gävleborg och
64 Värmland. Det **nationella målet** för den regionala utvecklingspolitiken är
65 ”Utvecklingskraft med stärkt lokal och regional konkurrenskraft för en
66 hållbar utveckling i alla delar av landet”.

67 Centralt för det regionala utvecklingsarbetet är att det sker genom
68 flernivåstyrning, som utgörs av tre dimensioner³:

- 69 ➤ Vertikal: Styrningen innefattar många nivåer med skilda kompetenser och ansvar
- 70 ➤ Horisontell: Styrningen innefattar olika offentliga och privata aktörer i nätverk, där
- 71 ingen har mandat att styra över en annan
- 72 ➤ Transnationell: Styrningen överskrider gränsen mellan nationell och internationell
- 73 politik

74 Detta gör samverkan och samhandling till en nyckelfråga för det regionala
75 utvecklingsarbetet.

76 **Strategisk samverkan i gemensam riktning**

77 Dalastrategin är övergripande, långsiktig och pekar ut en gemensam
78 riktning. Strategin konkretiseras i regionala delstrategier och
79 handlingsplaner (gröna rutor i bilden nedan). Kraften i genomförandet
80 förstärks ytterligare när olika aktörer i sina verksamhetsplaner (gula rutor i
81 bilden nedan) beskriver hur man arbetar mot de gemensamma målen i
82 Dalastrategin.

83

84

¹ Lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar

² Här finns bland annat Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) och Europeiska socialfonden (ESF+) samt Interreg-programmen.

³ Se exempelvis Tillväxtanalys (2014) Samverkan inom ramen för flernivåstyrning

85



86

87

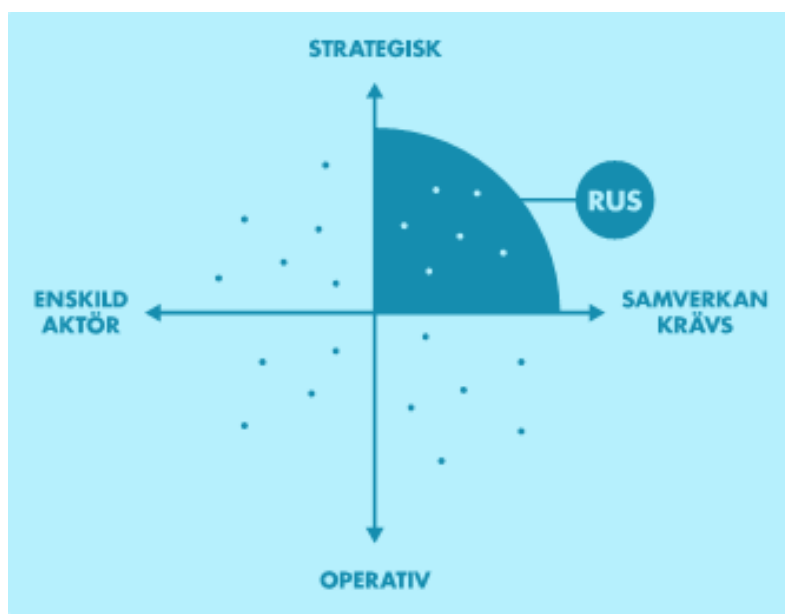
88

89

90 I bilaga finns en nulägesmätning baserad på BRP+. BRP+ är ett breddat mått på hållbar
 91 regional utveckling som arbetats fram av Tillväxtverket och alla Sveriges regioner.⁴ Denna
 92 nulägesmätning är en viktig pusselbit för uppföljning, och kompletteras med uppföljningsbara
 93 mål i delstrategier och handlingsplaner. Det ska finnas ett tydligt fokus på uppföljning och
 94 utvärdering, analys och gemensamt lärande i det regionala utvecklingsarbetet. Detta beskrivs
 95 mer utförligt under avsnittet **Från ord till handling**.

⁴ För mer information se www.brpplus.se

96 För att ställa om till ett hållbart Dalarna behöver ett antal
97 samhällsutmaningar mötas parallellt. Ingen kan lösa dessa utmaningar på
98 egen hand, men tillsammans kan vi skapa ett hållbart samhälle. Många
99 verksamheter bidrar till länets utveckling utan att definieras som regionalt
100 utvecklingsarbete, det gäller inte minst det dagliga arbetet inom vård, skola,
101 kultur och omsorg. Här har olika aktörer mer tydligt definierade roller och
102 tar ansvar för sina delar för att samhället ska fungera som förväntat och
103 bidra till Dalarnas hållbara utveckling i helhet. Hälsa är ett viktigt värde i sig,
104 och den formas av de villkor och möjligheter människor lever under.
105 Tillgång till god och nära vård stärker såväl livsmiljöer som platsers
106 konkurrenskraft. God folkhälsa är en avgörande förutsättning för hållbar
107 regional utveckling.



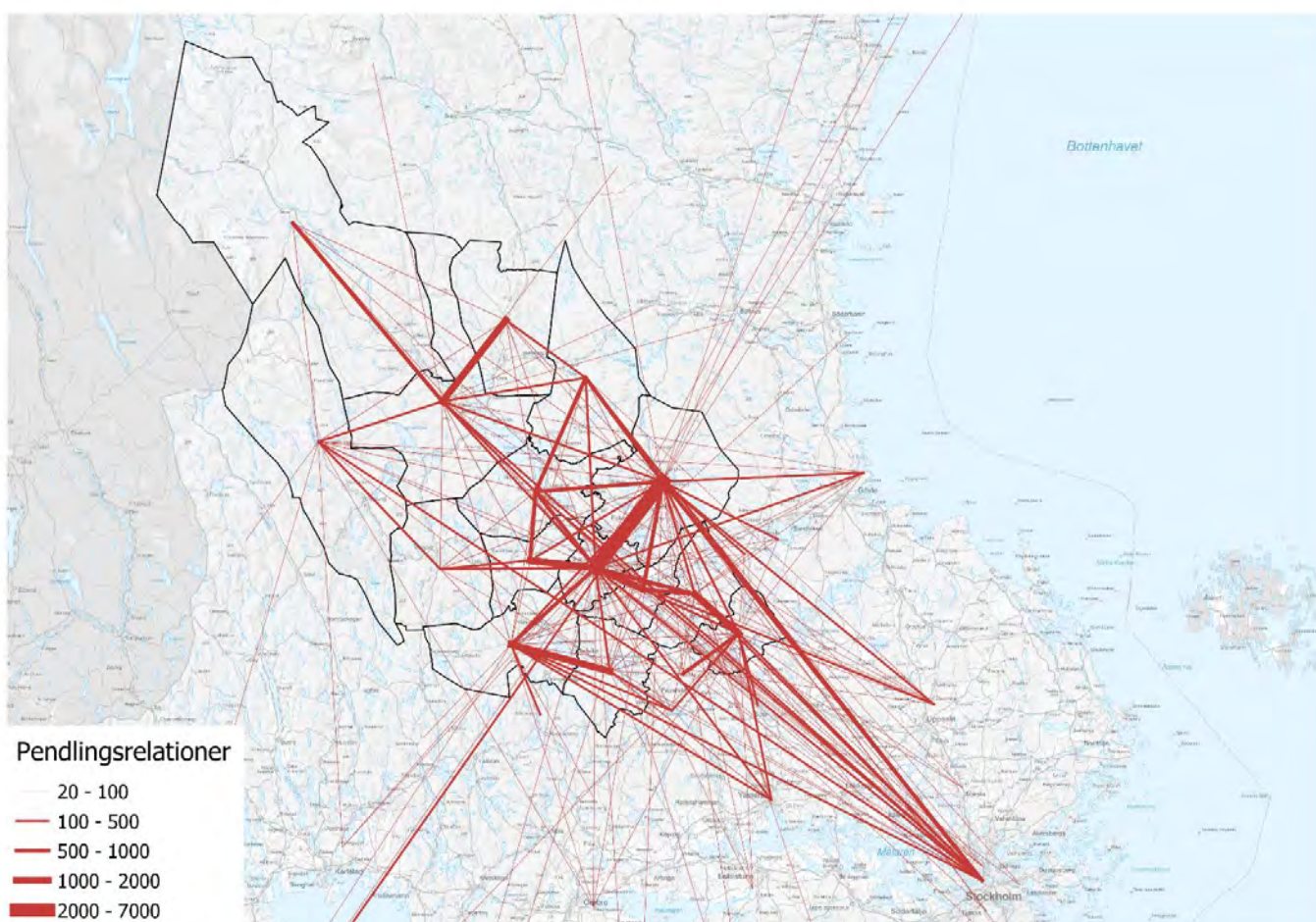
108

109 *Modell: Regionala utvecklingsstrategier syftar till att kraftsamla kring gemensamma och*
110 *strategiskt långsiktiga mål för länets utveckling.*

111

112 Dalarna idag

113 Dalarna 2020⁵ har strax under 300 000 invånare och består av 15
114 kommuner. Det är Sveriges fjärde största län till ytan med en stor variation
115 av natur- och kulturlandskap, fjäll, sjöar, skog, jordbruksmark, som
116 tillsammans bidrar till länets karaktär. Länet präglas av en flerkärnighet
117 med många kommuner, flera av dem små befolkningsmässigt. Här rymms
118 landsbygder, samhällen och städer med stora ytor som är mycket glest
119 befolkade. Dalarnas största regionala kärna är Falun och Borlänge, som
120 också utgör den största arbetsmarknadsregionen. En positiv utveckling och
121 tillväxt i Falun-Borlänge är viktigt för utvecklingen i hela Dalarna. Här är
122 flera länsgemensamma funktioner lokaliserade, såsom exempelvis
123 Högskolan Dalarna, länsstyrelsen, läns kulturen och regionsjukhuset. Här
124 finns också länets logistiknav. Länets förhållandevis täta struktur, med
125 Mora, Avesta och Ludvika som delregionala noder, ger möjligheter att
126 utveckla sammanhållna marknader för arbete, studier, boende och service.



127 *En pendlingsrelation innebär att en individ bor i en kommun och arbetar i en annan. I denna*
128 *karta illustreras pendlingen åt båda håll, så kallad bruttopendling (ex. både de som pendlar*
129 *från Älvdalen till Mora och de som pendlar från Mora till Älvdalen). Pendlingen illustreras på*
130 *kommunnivå där linjerna startar och slutar i kommunernas centroid, dvs. i mitten av varje*
131 *kommun. Pendling till och från andra länder är inte med i denna karta.*

132

⁵ Justeras i slututgåva till 2021

133 I Dalarna ligger tätorterna i ett pärlband längs tydliga stråk, inom regionen
134 men också i ett nationellt sammanhang. Det geografiska läget ger närhet till
135 nationella och internationella marknader och med flera viktiga transitstråk
136 är Dalarnas infrastruktur inte bara viktig för utvecklingen inom länet utan
137 också för hela Sverige. Läget relativt mitt i landet är en fördel för människor
138 som vill ta sig till och från länet. I alla tider har det rört sig människor till och
139 från Dalarna, något som har satt sin prägel på länet och bidragit till
140 utveckling.

141 I Dalarna finns världsledande stål-, trä- och elkraftindustri; globala företag
142 vars konkurrenskraft bygger på innovation, forskning och utveckling.
143 Dalarnas näringsliv bidrar positivt till Sveriges ekonomi genom en stor
144 export. Här finns även mängder av små och medelstora företag och en
145 företagarkultur där tradition möter förnyelse. Bygg, handel och service är
146 framträdande branscher med stor betydelse för den regionala
147 arbetsmarknaden.

148 Dalarna har också har en stark och växande besöksnäring och är idag den
149 största besöksdestinationen i landet utanför de tre storstadsregionerna.
150 Kulturella och kreativa näringar är ett betydande område i
151 skärningspunkten mellan kultur och näringsliv. Jord- och skogsbruk är
152 basnäringar, viktiga inte minst för miljömässigt hållbar omställning och
153 resiliens. Skogen har också viktiga värden som kolsänka och för fritid,
154 rekreation och kulturvärden.

155 Det finns ett rikt utbud av friluftsliv, idrott och kultur i Dalarna, med ett
156 mångsidigt folkbildnings- och föreningsliv. Detta bidrar både till glädje för
157 boende och besökare och till enskildas förvärvsinkomst, företags
158 omsättning och kommuners skatteintäkter.

159 **Dalarna är mångfald, av människor, företag, organisationer, miljöer**
160 **och platser. Alla är viktiga och samspelar i ett ömsesidigt utbyte med**
161 **omvärlden och omgivningen, utifrån sina olika förutsättningar och**
162 **möjligheter. Att knyta ihop dåtid med nutid ger styrka och kraft**
163 **framåt.**

164

165 **Samhällsutmaningar som drivkraft för Dalarna**

166 I en alltmer sammankopplad värld är större övergripande trender och
167 utmaningar gemensamma för många regioner och länder. Hur platser
168 påverkas skiljer sig däremot åt, både beroende på platsens förutsättningar
169 och dess beredskap. I detta avsnitt beskrivs kortfattat övergripande trender
170 och utmaningar, och hur de påverkar Dalarna.

171 **God kompetensförsörjning trots åldrande befolkning och** 172 **urbanisering**

173 Den tydligaste demografiska trenden i västvärlden är att låga födelsetal och
174 ökad livslängd har medfört en allt äldre befolkning. Tittar man på det som
175 kallas försörjningskvot⁶ så är Dalarna det län i Sverige som har lägst andel i
176 arbetsför ålder i relation till övrig befolkning. Inom det nästa årtiondet
177 innebär den här utvecklingen att Dalarna kommer att ställas inför ett läge
178 med arbetskraftsbrist, minskad skattekraft och ökad efterfrågan på
179 välfärdstjänster. För länets arbetsgivare medför den åldrande befolkningen
180 allt större utmaningar att hitta rätt kompetens och det krävs därför nya
181 lösningar för att säkra kompetensförsörjningen och relaterade utmaningar.

182 Dalarna är också ett av de till ytan största och mest glest befolkade länen i
183 EU och Sverige. Det finns samtidigt stora inomregionala skillnader där
184 södra och mellersta Dalarna har en tätare och yngre befolkning än de norra
185 länsdelarna. Detta faktum, att befolkningen är yngre i tätare miljöer, är en
186 starkt bidragande faktor till urbanisering – det föds helt enkelt fler barn där.
187 En regional utmaning är att få fler unga att välja att bo i Dalarna.

188 En växande respektive en krympande befolkning medför olika typer av
189 utmaningar för olika platser i Dalarna. Ett krympande befolkningsunderlag
190 medför inte minst svårigheter att upprätthålla lokal service, vilket i sin tur
191 kan bidra till ytterligare befolkningsminskningar och också skapa en känsla
192 av utanförskap. Ett växande befolkningsunderlag medför andra utmaningar.
193 Det ställs bland annat krav på nya bostäder för att undvika trångboddhet,
194 och infrastruktur behöver byggas ut vilket är förenat med stora kostnader.
195 Kommuner med en stor eller växande besöksnäring behöver hantera
196 skillnader i tryck på sina verksamheter beroende på säsong.

197 Att befolkningen i Dalarna ändå har ökat under senare år är en följd av
198 ökad invandring. Då de som invandrar till Sverige generellt sett är yngre än
199 de inrikes födda sker också en förnygring av befolkningen. Invandring är
200 därmed en del i lösningen att hantera den demografiska utmaningen, under
201 förutsättning att de som invandrar integreras på arbetsmarknaden och
202 inkluderas i samhället.

203 **Hållbar tillväxt förutsätter goda livsmiljöer och möjliggörande fysisk** 204 **infrastruktur**

205 Utvecklingen talar för att människor i allt högre utsträckning väljer, och vill
206 kunna välja, utbildning och arbete oberoende av bostadsort. Samtidigt finns
207 också ofta rätt kompetens för organisationer och företag på andra orter än

⁶ Försörjningskvot = relationen befolkning i arbetsför ålder mot barn, unga och pensionärer

208 där man är lokaliserad. Många arbetsuppgifter kan idag ske på distans,
209 men fysisk infrastruktur är fortfarande en central fråga. Den regionala
210 arbetsmarknadens funktionssätt är därmed beroende av goda livsmiljöer
211 och god möjliggörande infrastruktur. Lokala arbetsmarknadsregioner (LA-
212 regioner) är en indelning som syftar till att beskriva arbetsmarknads
213 funktionalitet baserad på pendling.⁷

214 God infrastruktur i kombination med goda livsmiljöer som erbjuder
215 diversifierade boendeformer och bidrar till god folkhälsa blir med detta
216 viktiga delar i arbetet för en hållbar regional utveckling och tillväxt.
217 Regionen behöver skapa goda livsvillkor både på större och mindre orter.
218 Tillgång till en utökad arbetsmarknadsregion är speciellt viktigt för boende
219 på mindre orter där utbudet på orten är begränsat. Goda
220 pendlingsmöjligheter och korta restider är avgörande.

221 Det är inte bara människors rörlighet som ökar, så gör även förflyttningen
222 av varor och gods. Dalarnas utsträckta geografi utgör en särskild utmaning
223 ur hållbarhetssynpunkt där insatser för ökad fysisk tillgänglighet och ökade
224 flöden kan leda till negativ klimatpåverkan. En regional utmaning för
225 Dalarna är således att möjliggöra stärkta arbetsmarknadsregioner och god
226 fysisk infrastruktur samtidigt som klimatpåverkan minskar.

227 **Teknisk utveckling och digitalisering skapar möjligheter** 228 **men kräver ny infrastruktur och nya kompetenser**

229 Teknologiska förändringar har ofta stora samhällseffekter. Just
230 nu ser vi inte minst en snabbt växande digitalisering som
231 påverkar alla delar av samhället, från välfärdstjänster och
232 arbetsmarknad till hur vi tar till oss information och interagerar
233 med varandra. I Dalarna syns detta på flera sätt. Inom
234 exempelvis tillverkningsindustrin har en digitaliserings- och
235 automatiseringsprocess inneburit färre jobb. Samtidigt har de
236 företag som genomgått denna process kunnat upprätthålla sin
237 konkurrenskraft, och denna effektivisering har också frigjort arbetskraft i en
238 tid med svår arbetskraftsbrist inom de flesta branscher.

239 Betydelsen av en plats är under förändring i och med digitaliseringen. Det
240 ställer nya krav på verksamheter som tidigare har varit knutna till en
241 särskild plats. Hur platsens betydelse kommer att se ut och utvecklas i en
242 allt mer digitaliserad värld är en intressant och viktig fråga i det regionala
243 utvecklingsarbetet. Genom digitalisering kan vi påverka alla delar av vårt
244 regionala utvecklingsarbete; saker, system och samhälle, inklusive
245 beteende och tillit. Ibland är digitalisering ett måste för överlevnad och
246 effektivitet, men utgör samtidigt en konkret möjlighet för utveckling.

247 Regionala skillnader i såväl digital infrastruktur som digital kompetens
248 påverkar förutsättningarna för människor, platser och företag att
249 tillgodogöra sig digitaliseringens möjligheter. Utgångspunkten är att

Med digitisering menas konvertering från manuellt och analogt till digitalt. Digitalisering är ett vidare begrepp och ska förstås som arbetssätt, processer och beteenden som förändras i snabb takt med stöd eller på grund av ny teknik och datadriven utveckling.

⁷ Med detta avses SCB:s indelning av sk. LA-regioner, som definieras av pendlingsströmmar över kommungränser.

250 tillvarata digitaliseringens möjligheter inom alla områden, i hela länet och
251 säkerställa digital inkludering och tillgänglighet.

252 Parallellt, och som en förutsättning för såväl ökad digitalisering som
253 miljömässig omställning sker också en ökad elektrifiering. Tillgång till en
254 tillförlitlig och hållbar energitillförsel är och kommer att vara en allt viktigare
255 förutsättning för många verksamheter och för platsers konkurrenskraft.

256 **Global konkurrens ökar behovet av innovation och samverkan**

257 Globaliseringen har förändrat hur människor, företag och samhällen agerar
258 och interagerar. Den globala ekonomin har bidragit till ett ökat välstånd, ett
259 välstånd som dock i stora delar fördelats ojämnt. Den snabba tillväxten har
260 också skett utanför de gränser som planeten klarar av, en del i detta är den
261 ökning av transporter som följt med globaliseringen.

262 Som en följd av globalisering och teknikutveckling har förutsättningarna för
263 företags konkurrenskraft förändrats, och företag i Dalarna konkurrerar idag
264 på marknader bortom länets och Sveriges gränser. Kunskapsekonomin
265 växer och med det behovet av rätt kompetens och innovation. Globala
266 företag har en viktig roll också för innovationskraft och stärkt
267 konkurrenskraft hos små och medelstora företag. Ökad samverkan mellan
268 små och stora företag, offentlig sektor och akademi är därför viktig för
269 Dalarnas samlade konkurrenskraft. Några regionala utmaningar är här
270 bättre matchning för arbetsmarknadens behov och att utbildning på alla
271 nivåer har sådan kvalitet att den står sig i nationell och internationell
272 jämförelse.

273 **Stärkt sammanhållning och upplevelse av trygghet, delaktighet och 274 inkludering behövs i tider av växande polarisering**

275 Sammanhållningen i samhället är en fråga som kommit allt högre på
276 dagordningen under senare år. Sverige är ett av de mest jämlika länderna i
277 världen, men också det OECD-land där den ekonomiska ojämlikheten ökar
278 allra mest.⁸ Tilliten till många viktiga samhällsfunktioner i Sverige och i
279 Dalarna är hög, men det finns bekymmersamma trender med en ökad
280 polarisering, tilltagande inomregionala skillnader, boendesegregation och
281 utanförskap hos individer och i delar av samhället. Tydliga skillnader i
282 exempelvis psykisk och fysisk hälsa och utbildningsnivå mellan grupper är
283 några utmaningar för länet. Att involvera unga mer i samhällsutvecklingen
284 är en annan utmaning, liksom involvering av grupper som har svårigheter
285 att etablera sig på arbetsmarknaden.

286 **Hållbar utveckling och tillväxt förutsätter miljömässig omställning**

287 Effekterna av klimatförändringarna blir allt mer allvarliga. För världen som
288 helhet medför klimatförändringarna en ökning av katastrofer och kriser i
289 form av översvämningar, torka, stormar, utslagna ekosystem och hot mot
290 den biologiska mångfalden, nya sjukdomar, konflikter om vattenresurser
291 samt människor på flykt.

⁸ OECD (2011), *Divided We Stand: Why Inequality Keeps Rising*, OECD Publishing, Paris och Långtidsutredningen 2019, huvudbetänkande (2019), SOU 2019:65.

292 Även i Dalarna syns klimatförändringarna. Länet har under de senaste åren
293 drabbats av såväl stora bränder som översvämningar. Ett gradvis varmare
294 klimat påverkar bland annat snötilgången och leder till förlust av biologisk
295 mångfald. Också förutsättningarna för vårt lokala jord- och skogsbruk
296 påverkas när den biologiska mångfalden hotas.

297 En miljömässigt hållbar omställning är en grundläggande utmaning som
298 berör alla delar av samhället, från global till lokal nivå inom alla sektorer.

299 **Sammantaget kan vi konstatera att samhället är under stort**
300 **omvandlingstryck och att det i alla större omställningar finns både**
301 **vinnare och förlorare. Dalarna påverkas av vad som händer i världen,**
302 **men Dalarna kan också påverka världen. Ovan beskrivna**
303 **samhällsutmaningar är utgångspunkt för Dalastrategin och ett**
304 **hållbart Dalarna är ett Dalarna som möter utmaningarna och vänder**
305 **dem till möjligheter.**

306

307 Ett hållbart Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet

308 Det övergripande och långsiktiga målet för Dalastrategin är ett hållbart
309 Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet. Det ska dessutom inte
310 bara vara hållbart idag, även kommande generationer ska kunna leva goda
311 liv i ett framtida Dalarna. Arbetet inom tre målområden driver arbetet mot ett
312 hållbart Dalarna:

- 313 ➤ Ett klimatsmart Dalarna
- 314 ➤ Ett konkurrenskraftigt Dalarna
- 315 ➤ Ett sammanhållet Dalarna

316 Dessa målområden är nära sammanlänkande
317 med varandra och adresserar tillsammans de
318 samhällsutmaningar vi har att hantera. Frågor
319 som beskrivs under ett målområde kan ofta
320 vara lika relevanta under ett annat, exempelvis
321 cirkulär ekonomi som är viktigt för såväl ett
322 klimatsmart som konkurrenskraftigt Dalarna.

323 Genom arbetet för ett hållbart Dalarna bidrar
324 länet också i genomförandet av Agenda 2030,
325 och till vissa av de sjutton målen mer än andra.
326 Precis som de globala målen är målen i
327 Dalastrategin integrerade och odelbara, vilket
328 innebär att ett mål inte får nås på bekostnad av
329 andra mål. För att Dalarna ska nå hållbarhet
330 krävs omställning i alla delar av samhället.
331 Attitydförändring och kompetenshöjande
332 insatser är viktiga för att få till stånd detta.

333 I alla dimensioner av hållbarhet ryms också frågan om samhällets resiliens.
334 Resiliens handlar både om motståndskraft och om förmågan att hantera
335 förändringar och fortsätta att utvecklas. Denna förmåga prövas vid
336 förändringar av olika slag, exempelvis klimatförändringar och
337 pandemiutbrott, men också vid snabba tekniskskiften och ett eldriftsavbrott.

338



Illustration: Azote Images för Stockholm Resilience Centre

339 Utvecklingskraft innebär att det finns en lokal och regional kapacitet att
340 driva utvecklingsfrågor. Kapaciteten kan vara ekonomisk och politisk, men
341 det handlar också om andra förmågor inom organisationer och hos
342 individer. Genom att utgå från varje plats utmaningar, möjligheter och
343 resurser ska det regionala utvecklingsarbetet bidra till utvecklingskraft i alla
344 delar av Dalarna. Samhällsutmaningarna som Dalastrategin ska möta är
345 komplexa och hänger ofta samman. Det gör att nya lösningar behöver tas
346 fram och hanteras sektorsövergripande och gemensamt. För att nå ett
347 hållbart Dalarna behöver vi samla kraft tillsammans – samhandling mot
348 2030.



349
350 Bild som visar mest förekommande ord vid diskussion om strategins genomförande på
351 kommunal dialoger februari – mars 2020.

352 Ett klimatsmart Dalarna

353

354 *Ett klimatsmart Dalarna är ett resurseffektivt Dalarna utan*
355 *klimatpåverkande utsläpp. Resande sker på ett enkelt och miljömässigt*
356 *hållbart sätt. I ett klimatsmart Dalarna är samhällets robusthet och resiliens*
357 *vid klimatförändringar god.*

358

359 Den miljömässiga dimensionen i regional utveckling handlar om att
360 säkerställa att ekosystemen fortsätter leverera de tjänster som samhället är
361 beroende av. Genom att gå före i en miljömässigt hållbar omställning
362 gynnas innovationer och regionalt företagande när regionala lösningar
363 bidrar till att lösa globala problem. Det är också så vi skapar goda
364 livsmiljöer och levnadsvillkor.

365

Position 2030

- Dalarnas utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser per producerad enhet har minskat mer än riksgenomsnittet
- Dalarna är resurseffektivt med stabil biologisk mångfald
- Dalarna är mindre sårbart för klimatförändringar

Regionala prioriteringar

- Verka för en utfasning av klimatpåverkande växthusgaser
- Möjliggöra hållbart resande och transporter
- Främja cirkulär ekonomi och resurseffektivitet
- Stärka strategisk hållbar och robust samhällsplanering

Uppföljning

- Nettoutsläppen av klimatpåverkande växthusgaser per producerad enhet inom industri, transporter, kraft- och värmeproduktion samt jord- och skogsbruk har minskat mer än riksgenomsnittet
- Förstärkt laddinfrastruktur och infrastruktur för klimatneutrala drivmedel i hela länet
- Andel kollektivt resande har ökat
- Förstärkt infrastruktur för energiöverföring och energilagring
- Andel fossildrivna transporter har minskat med 75 procent till 2030
- Andel återvunnet material har dubblats till 2030
- Ökad självförsörjningsgrad av energi (kraft och värme) och livsmedel

366 Ett resurseffektivt samhälle utan klimatpåverkande utsläpp

367 För ett klimatsmart Dalarna behöver fossila bränslen fasas ut.
368 Användningen av energi behöver effektiviseras i alla led och resurseffektiva
369 lösningar måste prioriteras för att bidra till och möjliggöra
370 energiomställningen både lokalt och globalt. Det behövs både direkta
371 utsläppsminskande åtgärder, såsom fortsatt utfasning av fossila bränslen,
372 och långsiktiga åtgärder, exempelvis investeringar i infrastruktur som
373 stödjer omställningen och satsningar på att få till cirkulära materialflöden.

374 En central fråga är ökad överföringskapacitet i elnätet, vilket är viktigt såväl
375 för omställning av transportsystemet som möjligheten för fortsatta
376 etableringar av företag och en miljömässigt hållbar omställning av
377 näringslivet. Även energilagring och dess infrastruktur behöver utvecklas
378 för att ta tillvara på elöverskotten vid produktionstoppar.

379 En förutsättning för minskade utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser
380 och minskad resursförbrukning är förändrad produktion och konsumtion.
381 Klimatsmart konsumtion innebär en förändring i efterfrågan av både varor
382 och tjänster. Där spelar både privatpersoner och inköpare en viktig roll. Det
383 behöver bli enklare för konsumenter, företag och offentligt upphandlande
384 verksamheter att göra klimatsmarta val. Förändringstakten till en
385 tillväxtmodell som ger mer tillbaka till planeten än den tar ska påskyndas.
386 Cirkulär ekonomi och cirkulära affärsmodeller är nödvändiga.

387 Såväl privat som offentlig konsumtion och produktion behöver ha ett
388 livscykelperspektiv. Med det menas att produktens hela livscykel ska vara
389 resurseffektiv och utsläppssnål. Livscykeln innefattar råvaruutvinning, alla
390 processer och produktionssteg fram till färdig produkt, användning av
391 produkten och hur produkten hanteras när den är slutanvänd och ska
392 kasseras, inklusive alla transporter och all energiåtgång i mellanleden.

393 **Hållbar och resurseffektiv mobilitet**

394 På grund av sin utsträckt geografi har Dalarna en utmaning i att utveckla
395 transportinfrastrukturen ur ett hållbarhetsperspektiv – för införsel och
396 utförsel av varor och tjänster för företag och privatpersoner, för arbets- och
397 studiependling samt för besökare. Transporterna utgör en stor del av
398 Dalarnas koldioxidutsläpp.

399 Kollektivt resande har en central roll i utvecklandet av en klimatsmart och
400 resurseffektiv, men också mer jämställd och jämlik mobilitet. Den
401 traditionella kollektivtrafiken måste kompletteras med nya
402 mobilitetslösningar och tjänster, särskilt för länets glesa miljöer.
403 Kollektivtrafikens olönsamhet är en utmaning på såväl nationell som
404 regional nivå. För att klara omställningen krävs mod att ställa olika
405 kostnader mot varandra. Det kollektiva resandet behöver öka.

406 Transportsnål fysisk planering på lokal nivå bidrar till att resor mellan
407 bostäder, arbets- och studieplatser samt andra viktiga målpunkter sker
408 kollektivt, till fots eller cykel. Utvecklingen av boendemiljöer och lokalisering
409 av nya bostadsområden i anslutning till kollektivtrafik och gång- och
410 cykelvägar, liksom planering för attraktiva bytesplatser, förenklar
411 miljömässigt hållbara transporter.

412 En ökad strategisk regional samhällsplanering med stärkt koppling mellan
413 infrastrukturplanering, kollektivtrafikplanering och kommunernas
414 bostadsplanering ökar möjligheterna till ett resurseffektivt och klimatsmart
415 transportsystem och en hållbar mobilitet.

416 **Robusthet och resiliens vid klimatförändringar**

417 Väl fungerande ekosystem är en förutsättning för goda livsmiljöer både för
418 Dalarnas invånare och för Dalarnas näringsliv, inte minst jord- och
419 skogsbruk samt besöksnäring.

420 För att klara utmaningarna med ett förändrat klimat behöver samhället
421 planera för olika belastningar i form av nederbörd, torka, vind, insekts- och
422 svampangrepp på grödor och skog, höga temperaturer med mera. Här
423 spelar god samhällsplanering på regional och kommunal nivå en viktig roll.

424 Byggnader behöver anpassas för att klara ökad nederbörd i form av regn
425 eller snö och starkare vindar. Samhällen och hus behöver anpassas och

- 426 byggas för att klara värmeböljor och torrperioder. Klimatförändringar med
427 stora regnmängder ställer ökade krav på VA-anläggningar, vattenmagasin
428 och dammar. Säkrad tillgång på vatten och vatten av bra kvalitet är och
429 kommer att bli en allt viktigare fråga.
- 430 Skogen påverkas också av klimatförändringarna, skötsel och brukande
431 behöver anpassas därefter. En hållbar regional livsmedelsproduktion är
432 viktig såväl för ökad självförsörjning som för biologisk mångfald. Samhällets
433 beredskap behöver utvecklas för att möta de olika typer av risker som nu
434 ökar till följd av förändringar i klimatet.
- 435

436 Ett konkurrenskraftigt Dalarna

437

438 *I ett konkurrenskraftigt Dalarna är näringslivet livskraftigt och bidrar till*
439 *hållbar tillväxt. Det är ett Dalarna där allas kunskaper och*
440 *kompetenser tas tillvara och där individer, näringsliv, offentlig sektor*
441 *och civilsamhälle utvecklas tillsammans, i samspel med omvärlden.*
442 *Det är också ett nyskapande Dalarna där utmaningsdriven*
443 *innovation bidrar till ett gott samhälle och hållbar tillväxt.*

444

445 Den ekonomiska dimensionen av hållbarhet i det regionala
446 utvecklingsarbetet handlar om att skapa konkurrenskraft och sysselsättning
447 vilket uppnås genom att använda, hushålla med och förädla idéer och
448 resurser. Med ett cirkulärt system där resurser och värden ständigt
449 återskapas främjas en ekonomiskt hållbar utveckling.

Position 2030

- Dalarna har en utvecklad infrastruktur som medger större arbetsmarknadsregioner och skapar nya möjligheter för en växande besöksnäring
- Dalarna har en hög innovationskraft som utvecklar välfärden och ger ett konkurrenskraftigt näringsliv med fler växande företag
- Dalarnas industri står stark och är känd för innovation och miljömässigt hållbar omställning som öppnar nya exportmöjligheter

Regionala prioriteringar

- Möta näringslivets transportbehov och öka tillgängligheten i transportsystemet genom att stärka insatser för överflyttning mellan trafikslag och över geografiska gränser
- Dalabanan är länets viktigaste infrastruktursatsning
- Öka tillgänglighet till arbete och studier
- Förbättra matchningen mellan arbetskraftens kompetens och arbetsmarknadens behov
- Verka för höjd utbildningsnivå och stärka det livslånga lärandet
- Verka för en jämställd arbetsmarknad där allas kompetens tas tillvara
- Verka för ett brett, inkluderande och diversifierat näringsliv som är i framkant av klimatomställningen
- Öka internationaliseringsgraden hos små och medelstora företag
- Främja entreprenörskap och företagande
- Stärka strategiska forsknings- och innovationsmiljöer och öka innovationsförmågan
- Ta tillvara digitaliseringens möjligheter i både näringsliv och offentlig sektor

Uppföljning

- Ökad andel av godstransporter till och från länet på järnväg
- Kortare restid genom höjd hastighet: Stockholm – Mora, Västerås – Ludvika, Örebro – Falun, Gävle - Borlänge
- Mellan åren 2021 och 2030 ska sysselsättningstillväxten i länet vara över medianen för riket
- Etableringstiden för nyanlända ska halveras
- Andel unga som inom fyra år fullföljer gymnasieutbildning ska vara minst 80 procent och fortsatt över riksgenomsnittet
- Höjd andel högskoleutbildade i befolkningen
- Öka procentandelen av BRP som investeras i FOI till nivå med riksgenomsnittet
- Öka antalet och andelen företag, FOU-investeringar samt nya innovationer kopplade till

450 **Ett livskraftigt näringsliv som bidrar till hållbar tillväxt**

451 Hållbarhet, i synnerhet miljömässig, blir en allt tydligare konkurrens fördel.
452 Företag som ställer om, eller vill göra det, ska stöttas. Dalarnas näringsliv
453 ska ligga i framkant i klimatomställningen. Dalarna är beroende av
454 omvärlden. Internationell samverkan behövs både för att möta
455 samhällsutmaningar och för att ta vara på möjligheter till import och export
456 av våra företags varor och tjänster. I länet finns såväl världsledande företag
457 som små och medelstora företag som deltar i globala värdekedjor. För att
458 hantera den globala konkurrensen är en miljömässig omställning en viktig
459 prioritering och en konkurrens fördel vid export av produkter, tjänster,
460 kompetens och upplevelser. Det lokala jordbruket har konkurrens fördelar
461 på den lokala marknaden tack vare korta livsmedelskedjor och att det finns
462 ett konsumentupplevt mervärde av lokalt producerade livsmedel.

463 Ett diversifierat näringsliv med en bredd av företag med varierade storlek,
464 inriktning och branschtillhörighet som finns utspridda i hela länet ger styrka
465 och ökar näringslivets omställningsförmåga vid strukturomvandlingar,
466 konjunktursvängningar och kriser. Traditionella företag och sociala företag
467 bidrar tillsammans till ökad resiliens och konkurrenskraft. Dalarna behöver
468 fler, och nya typer av entreprenörer. Länets företagare är bland de äldre i
469 Europa och ägarstrukturen tämligen homogen. Konkurrenskraften stärks
470 om kompetenser från olika grupper oavsett ålder, kön eller bakgrund tas
471 tillvara. Genom att tydliggöra nyttan av att personer och företag tar del av
472 främjarsystemets kompetens, olika tjänster och insatser,
473 erfarenhetsutbyten, arenor och nätverk ska entreprenörskapet stärkas.

474 Människor och företag ska kunna nå varandra på ett hållbart och
475 resurseffektivt sätt, genom en tillgänglig och tillförlitlig infrastruktur. Här
476 krävs en kombination av flera insatser och lösningar, till exempel ökad
477 elektrifiering på väg och järnväg och ökad produktion av och tillgänglighet
478 till klimatneutrala bränslen. Andra möjligheter är genom innovativa
479 transportlösningar, forskning och innovation inom alternativa bränslen och
480 insatser som underlättar överflyttning mellan transportslagen. Där
481 järnvägsnätet inte är utbyggt behöver vägnätet förstärkas för att tåla mer
482 resurseffektiva transporter för näringslivets behov. I de delar av länet där
483 tillgängligheten på järnväg och väg inte räcker till är flyget en förutsättning
484 för ett konkurrenskraftigt näringsliv, och därför är omställningen till
485 klimatneutralt flyg avgörande.

486 Personbilar kommer fortsatt vara en viktig del i hur människor och företag i
487 Dalarna når varandra och omvärlden. Utbyggnaden av infrastruktur för
488 elfordon och klimatneutralt drivmedel behöver därför påskyndas. En väl
489 underhållen och utbyggd väginfrastruktur möjliggör kortare restider som
490 knyter ihop länet och gör en större arbetsmarknad tillgänglig för boende på
491 landsbygder och i mindre orter. Ytterligare en viktig del för såväl
492 konkurrenskraft som miljömässigt hållbar omställning är fortsatt satsning på
493 teknisk infrastruktur och digitalisering, bland annat för att ersätta fysiska
494 möten med mer resurseffektiv kommunikation där så är möjligt.

495 För en god konkurrenskraft är stärkta arbetsmarknadsregioner⁹ av stor vikt.
496 Storleken på den lokala arbetsmarknaden har betydelse då en allt mer
497 kunskapsintensiv ekonomi kräver mer högutbildad arbetskraft – en
498 matchning som lättare uppnås i större arbetsmarknadsregioner. Dessutom
499 innebär större arbetsmarknadsregioner ett större kundunderlag, de
500 möjliggör högre specialisering inom näringslivet och är mindre känsliga för
501 konjunktursvängningar. En större arbetsmarknadsregion erbjuder generellt
502 fler karriärvägar och underlättar för medflyttande att hitta jobb vid
503 rekryteringar, vilket sammantaget bidrar till attraktiviteten i en region.

504 **En god matchning där allas kunskaper och kompetenser tas** 505 **tillvara**

506 Kunskap ger människor möjlighet att växa och påverka sin livssituation.
507 Tillgång till kunskap och kompetens är avgörande för såväl utvecklingen av
508 samhället, god välfärd och tillväxt i näringslivet. När arbetsgivare inte hittar
509 rätt kompetens hämmas den ekonomiska utvecklingen. Samtidigt försvagas
510 den sociala hållbarheten när människor ställs utanför arbetsmarknaden.
511 Med en åldrande befolkning behövs nya lösningar för god
512 kompetensförsörjning.

513 En förbättrad matchning mellan arbetsmarknadens behov och
514 arbetskraftens kompetens är nödvändig. Bland annat handlar det om att få
515 till en bättre samverkan mellan utbildningsanordnare, branscher, näringsliv,
516 civilsamhället och myndigheter samt över kommun och länsgränser. Detta
517 för att kunna erbjuda ett bra utbud av utbildningar på alla nivåer.

518 Nya kunskaper och kompetenser ger möjlighet till hållbar omställning.
519 Snabb teknisk utveckling och digitalisering kräver kontinuerligt lärande och
520 fortbildning. När behoven av kompetens snabbt förändras blir möjligheterna
521 till livslångt lärande allt viktigare. I en tid när konkurrensen om kvalificerad
522 arbetskraft tilltar så blir det en allt större utmaning för arbetsgivare att
523 behålla kompetenser. Attraktiva arbetsgivare förstår att medarbetare är en
524 nyckelkomponent som man investerar i och vårdar.

525 Sysselsättningsgraden behöver öka och skillnader i denna mellan grupper
526 behöver minska. För att öka arbetskraftstillväxten måste den potential som
527 finns inte minst bland utrikesfödda och ungdomar bättre tas tillvara. Det
528 gäller även den äldre befolkningens kraft och kompetens.

529 Många i den grupp av människor som idag står till arbetsmarknadens
530 förfogande har ett för stort gap till de kompetensbehov som finns hos länets
531 arbetsgivare. De som står utanför arbetsmarknaden är inte en homogen
532 grupp, därför krävs mer individanpassade insatser för att kunna få in fler på
533 arbetsmarknaden. Här har sociala innovationer och socialt entreprenörskap
534 viktiga roller att fylla.

535 Invandringen är en del i lösningen för god kompetensförsörjning. Dalarna
536 har haft en relativt stor inflyttning av utomeuropeiskt födda under senare år.
537 Då många nyanlända är i arbetsför ålder är de ett viktigt tillskott till

⁹ Med detta avses SCB:s indelning av sk. LA-regioner, som definieras av pendlingsströmmar över kommungränser.

538 arbetskraften. För att kunna tillgodogöra sig de resurser dessa människor
539 för med sig i form av kunskap och kompetenser behöver inkluderingen
540 stärkas och integrationen på arbetsmarknaden bli bättre. Detta förutsätter
541 bättre strukturer för kompetensutveckling; de som kommer hit med en lägre
542 utbildningsbakgrund ska kunna bygga vidare på de kunskaper och
543 erfarenheter de har, och kunskaper ska kunna valideras. Kunskaper i det
544 svenska språket är en förutsättning för ett fullvärdigt deltagande i arbetsliv
545 och samhälle. Det behövs ett inflöde av internationell kompetens för
546 kompetensförsörjning, konkurrenskraft och hållbar regional utveckling.
547 Mångfald är viktigt för förnyelse och för att utveckla kunskapssamhället.

548 Utbildningsnivåerna i länet behöver öka på alla nivåer, inte minst gäller det
549 andelen som har en gymnasieexamen. Skillnader i utbildningsnivå mellan
550 olika grupper behöver minska. Samtidigt som det är en utmaning att höja
551 utbildningsnivån i sig så är det också viktigt att utbildningssystemet matchar
552 det behov som finns på arbetsmarknaden. Därför är det viktigt att stärka
553 arbetet med exempelvis folkhögskolor, yrkesvux och yrkeshögskolor. Andra
554 viktiga uppgifter är att bryta de könssegregerade utbildningsvalen och den
555 könssegregerade arbetsmarknaden.

556 **En nyskapande och innovativ region**

557 För att lösa dagens och morgondagens samhällsutmaningar och för
558 utveckling och konkurrenskraft krävs ökad innovationskraft, det vill säga
559 rörelse för fler nya idéer, varor, tjänster och processer. Det finns många
560 kunskapsintensiva företag med en hög innovationskapacitet i Dalarna. För
561 att bättre ta tillvara, utveckla och kommersialisera innovationer behöver
562 dock samspelet stärkas mellan ledande stora företag, små och medelstora
563 företag, akademi och det civila samhället. Det kan ske genom att bygga
564 upp och synliggöra kreativa och innovativa miljöer som möter utmaningar
565 och som bidrar till att föra samman olika sektorer och aktörer. Ett stärkt
566 innovationsarbete kan bidra fler kunskapsintensiva företag och ökade
567 förädlingsvärden. Innovationskraften gynnas av mångfald och inkludering.

568 Det är viktigt att innovationsstödsystemets tjänster når ut i alla delar av
569 Dalarna så att vi säkerställer att innovationskraften stärks i hela regionen.
570 Offentlig sektors behov av innovativa varor, tjänster och processer för att
571 erbjuda samhällsservice till medborgarna kan vara en drivkraft för
572 omställningen till bland annat en klimatsmart, cirkulär och biobaserad
573 ekonomi. Offentlig upphandling ska bidra till att driva utveckling och
574 innovation i Dalarna. Det innebär att upphandlingsprocesser främjar
575 innovation och hållbarhet genom att efterfråga hållbar funktion, vilket ökar
576 möjligheterna att hitta nya lösningar på olika samhällsutmaningar.

577 Smart specialisering är en metod som används av regioner för att
578 identifiera och prioritera områden med potential för hållbar tillväxt i syfte att
579 stötta ekonomisk omvandling samt förstärka regioners konkurrenskraft. Det
580 kan vara inom en eller flera sektorer där en region redan har styrkor eller
581 helt nya områden. Inom prioriteringarna mobiliseras representanter från
582 företag, akademi, det offentliga och intressegrupper för att gemensamt
583 utveckla dessa tillsammans i en viss önskad riktning, samt söka
584 samarbeten utanför regionen. Arbetssättet bygger på grundlig analys och
585 kontinuerlig dialog mellan aktörerna i innovationssystemet i så kallade
586 entreprenöriella upptäckarprocesser (EDP). För att underlätta ett
587 utåtblickande och interregionalt förhållningssätt till det egna

588 innovationssystemet förordar EU att alla så kallade NUTS 2-regioner ska
589 ha strategier för smart specialisering (RIS3). Dessa kan beskrivas som
590 handlingsplaner för forskning och innovation. För Dalarna är därför
591 samarbetet inom Norra Mellansverige centralt.
592

593 Ett sammanhållet Dalarna

594
595 *I ett sammanhållet Dalarna finns goda och inkluderande livsmiljöer där*
596 *människor utvecklas och bidrar till hållbar utveckling. Det är ett Dalarna*
597 *som upplevs nära – mellan såväl människor som platser, i nära*
598 *samspel med omvärlden. Det är ett inkluderande Dalarna där alla*
599 *människor ges möjlighet att utvecklas och känner att de är en del i*
600 *samhällsutvecklingen.*

601
602 Den sociala dimensionen av hållbarhet i det regionala utvecklingsarbetet
603 handlar om att alla människor, utifrån sina behov och förutsättningar, ges
604 likvärdiga möjligheter att delta i samhällsutvecklingen. Ju fler som känner
605 sig delaktiga, desto mer utveckling kan åstadkommas.

606

Position 2030

- I Dalarna finns diversifierade boendeformer som motverkar segregation och polarisering
- I Dalarna finns goda boendemiljöer och grundläggande service i alla delar av länet
- I Dalarna ges alla barn och unga möjligheter till en bra start i livet
- I Dalarna mår människor bra och känner sig välkomna, trygga och delaktiga
- I Dalarna finns det ett starkt samhällsengagemang

Regionala prioriteringar

- Utveckla en regionalt sammanhållen samhällsplanering som bidrar till goda och inkluderande livs- och boendemiljöer
- Möjliggöra ett varierat bostadsbyggande
- Öka tillgänglighet till service för boende, företag och besökare
- Öka tillgänglighet till vård och omsorg
- Stärka digital infrastruktur och digital delaktighet
- Stärka samhällskontraktet och öka samhörighet och tillit, mellan människor och till samhället
- Möjliggöra en ökad involvering och aktivt medskapande i samhällsutvecklingen
- Öka jämlikhet och jämställdhet
- Ökad samverkan mellan offentlig sektor, näringsliv och civilsamhälle

Uppföljning

- Boendesegregationen har minskat
- Andel unga som upplever att de har ett inflytande i sin kommun ökar
- Andel av hushåll som har tillgång till bredband med mer än 100Mbit/s ska ligga på samma nivå som det nationella bredbandsmålet
- Tillgång till service och tjänster ökar
- Andel som röstat i senaste kommunval ligger över riksgenomsnittet
- Tillit till andra människor ska öka i samtliga grupper i befolkningen¹⁰

607

¹⁰ Mäts genom Folkhälsomyndigheten, Hälsa på lika villkor

608 **Goda och inkluderande livsmiljöer**

609 Det är människorna i Dalarna som är regionens främsta resurs – som
610 individer och i organisationer och företag. Människor som upplever sig vara
611 del i ett större sammanhang bidrar till utveckling och förnyelse. Goda
612 livsmiljöer som upplevs trygga och inkluderande är en förutsättning för att
613 människor ska må bra. Olika platser i Dalarna har olika utmaningar och
614 möjligheter, bland annat beroende på om det är platser med växande eller
615 krympande befolkningsunderlag.

616 För att möta de utmaningar Dalarna har, med en ojämn
617 befolkningsutveckling och stora skillnader mellan täta och glesa miljöer,
618 krävs flera förändringar och olika typer av insatser. På en övergripande
619 nivå behövs en ökad insikt om att olika platser i länet samspelar med, och
620 är beroende av varandra. Med utgångspunkt, och som princip för
621 genomförandet, att allt utvecklingsarbete ska vara platsbaserat ska den
622 geografiska sammanhållningen stärkas och olika platsers förutsättningar
623 och resurser tas tillvara.

624 Fysisk planering är ett redskap för att hantera de intressekonflikter som kan
625 uppstå mellan täta och glesa miljöer samt mellan olika intressen som till
626 exempel mellan boende och livsmedelsförsörjning. Platser för människor
627 att mötas på är en viktig del i arbetet för en levande demokrati, och där
628 människor möts kan nya idéer uppstå. För kommunernas fysiska planering
629 finns etablerade arbetssätt, medan den mellankommunala och regionala
630 rumsliga planeringen kräver en utvecklad samordning. De stora
631 processerna som driver samhällsplaneringen, dvs. planeringen av
632 transportsystemet, kollektivtrafiken, bebyggelsesystemet och målpunkter,
633 drivs av olika aktörer och samordningen dem emellan behöver stärkas och
634 bli mer systematisk.

635 **Känsla av närhet och sammanhang**

636 Ett Dalarna som upplevs nära ska möjliggöra för människor och företag att
637 på ett hållbart och resurseffektivt sätt nå varandra, genom en tillgänglig och
638 tillförlitlig transportinfrastruktur, en fungerande kollektivtrafik, en utbyggd
639 digital infrastruktur, och en god bebyggd miljö. Ett Dalarna som upplevs
640 nära karaktäriseras av en hållbar och sammanhållande samhällsplanering,
641 som knyter ihop arbetsmarknadsregioner och studieorter med goda
642 livsmiljöer och tar tillvara platsers möjligheter.
643

644 Tillgång till en snabb och robust digital infrastruktur är en grundförutsättning
645 för att bo och verka i hela Dalarna. Fysiska och digitala mötesplatser gör att
646 vi når både varandra och omvärlden. Utmaningen idag är en ojämn digital
647 infrastruktur men också variationer i digital kompetens, hos såväl individer
648 som organisationer. Att stärka och tillgängliggöra den digitala
649 infrastrukturen och de digitala tjänsterna för hela Dalarnas befolkning är
650 avgörande för den digitala delaktigheten. Snabb och robust
651 internetuppkoppling gör ingen nytta om inte de individer som har tillgång till
652 den kan använda den, oavsett funktionsnedsättning, språklig förmåga eller
653 digital kompetens. Med utbyggd infrastruktur och ökad kompetens hos
654 individer, organisationer och företag ska digitaliseringens möjligheter tas
655 tillvara. Teknikutveckling och digitalisering kan öka tillgängligheten till varor
656 och tjänster och bidra till minskad geografisk betydelse av var man bor och
657 var man arbetar.

658 Människors känsla av sammanhang och delaktighet är centrala delar i det
659 som ibland benämns socialt kapital. Ett högt socialt kapital är som ett kitt
660 som får människor att trivas och vilja bidra till samhällsutvecklingen. En
661 känsla av att vara en del av ett samhälle möjliggör en hög tillit till andra
662 människor. En hög tillit till andra underlättar möten mellan människor,
663 möten där nya idéer kan uppstå och utvecklas. Ett samhälle med gott
664 socialt kapital grundar för ett resilient samhälle, väl rustat att möta
665 förändring och eventuella kriser. För inkludering och stärkt socialt kapital är
666 det viktigt att allas kompetenser och erfarenheter tas tillvara.

667 Att människor kan förenas och arbeta i egna organisationer för sina värden
668 och intressen är en viktig demokratisk och samhällsutvecklande funktion för
669 länet. Civilsamhällets aktörer och verksamheter spelar viktiga roller som
670 demokratiaktörer, samhällsutvecklare och samarbetspartners och bidrar till
671 arbetet att finna nya lösningar för att möta olika samhällsutmaningar. Kultur
672 har värden i sig men är också betydelsefull för samhällsutvecklingen. Kultur
673 får människor att utvecklas och må bra. Uttrycksförmåga och kreativitet
674 stärks när vi upplever, skapar och lär oss nytt. Där människor växer, där
675 utvecklas samhället.

676 **Ökad jämlikhet och jämställdhet**

677 Ojämligheten ökar i Sverige och i Dalarna. Framförallt ökar de ekonomiska
678 klyftorna mellan olika grupper i samhället men även boendesegregationen
679 är en utmaning. Det har också skett en ökad polarisering mellan stad och
680 landsbygd i takt med att allt fler människor bor i städer jämfört med
681 landsbygden och att service och arbetstillfällen försvunnit.

682 Om de socioekonomiska klyftorna blir alltför stora riskerar de att motverka
683 sammanhållning, tillit och trygghet i samhället. Det riskerar i sin tur att
684 försvaga demokratin, exempelvis genom systematiska skillnader i
685 valdeltagande, faktiskt eller upplevt inflytande samt delaktighet och
686 engagemang. På vissa håll i Dalarna finns tecken på ett urholkat
687 samhällskontrakt och ökad kriminalitet. Det behövs ett fortsatt starkt
688 samhällskontrakt där människor känner att de har både rättigheter och
689 skyldigheter, och tar ett gemensamt ansvar för samhällets utveckling.

690 Aktörer behöver i större utsträckning än vad som sker idag, efterfråga
691 kunskaper och åsikter hos de målgrupper och invånare som berörs av olika
692 utvecklingsinsatser. Det ska finnas goda möjligheter att göra sin röst hörd
693 och viktig information ska finnas tillgänglig för alla oavsett kön, ålder,
694 förmågor och bakgrund. Ett sammanhållet Dalarna är ett inkluderande
695 Dalarna där alla människor ges förutsättningar att utvecklas och känna att
696 de är en del i samhällsutvecklingen.

697 Regionalt utvecklingsarbete främjas av jämställdhet; en kultur som inte är
698 diskriminerande möjliggör för alla människor att utvecklas utifrån sina
699 förmågor och låter rätt person vara på rätt plats. Jämställdhet gör att
700 humankapitalet används effektivare, det fördjupar demokratin och ökar den
701 regionala innovationsförmågan. Kvinnor och män i Dalarna ska ha samma
702 förutsättningar att nå inflytande i det regionala utvecklingsarbetet och på
703 likvärdiga villkor få tillgång till de resurser som finns för satsningar på
704 hållbar regional utveckling.

705 Hållbar utveckling kräver förståelse för och kunskap om framtida
706 generationers utmaningar och behov. Unga i Dalarna måste ges möjlighet

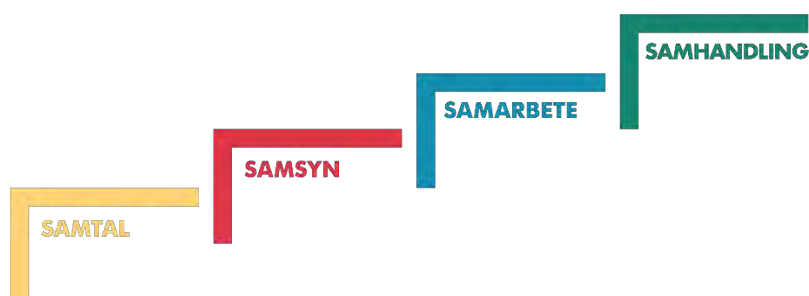
707 att ta en aktiv del i samhällsutvecklingen för att målen i Dalastrategin ska
708 kunna uppnås. Ett ungdomsperspektiv kombinerat med ungas eget
709 perspektiv är nödvändigt. Detta i sin tur leder på sikt till utveckling av
710 demokratin och högre tilltro till demokratiska beslutsstrukturer. På samma
711 sätt ska äldre människor i Dalarna känna att de har goda möjligheter till
712 självbestämmande och självständiga liv. Äldre människors erfarenhet och
713 kompetenser ska tas tillvara och man ska kunna åldras i trygghet.

714 Att stärka sammanhållningen och med det den sociala hållbarheten, är
715 viktigt för Dalarnas utveckling. Ett socialt hållbart samhälle tål påfrestningar,
716 är anpassningsbart och resiliert. Ett starkt socialt kapital får människor att
717 vilja bidra i samhällsutvecklingen och ta ett gemensamt ansvar för hållbar
718 omställning.

719

720 **Samhandling mot 2030 – principer för genomförandet**

721 De utmaningar vi har att hantera är komplexa och hänger ofta samman.
722 Det gör att nya lösningar behöver tas fram och hanteras
723 sektorsövergripande och gemensamt. Ett regionalt ledarskap handlar om
724 att samla kraft tillsammans – samhandling. Genom goda men också
725 utmanande samtal skapar vi delaktighet och engagemang, och det är
726 också så vi bygger samsyn och lägger grund för utvecklad samverkan och
727 samhandling. Konsensus är inte alltid målet men där det behövs lägger vi
728 egna intressen åt sidan och verkar för det gemensamma bästa.



729
730 Samhandling behöver ske inom Dalarna men också utanför länet, med
731 andra aktörer och regioner, i Sverige och andra länder. Ett samordnat
732 påverkansarbete säkerställer att politik på nationell och EU-nivå beaktar
733 utmaningar och tillvaratar möjligheter i vår region.
734 Följande principer, eller förhållningssätt ska vara vägledande i arbetet med
735 Dalastrategin. De ger kraft i förändringsarbetet och tillsammans bidrar de till
736 en stärkt omställningsförmåga.

737 **Vi utövar ett ledarskap som kännetecknas av tillit och möjliggörande**

738 Det regionala ledarskapet ägs inte av en regionalt utvecklingsansvarig
739 aktör, utan av en rad aktörer som kan och ska leda utvecklingsarbetet
740 beroende på område och tillfälle. Det ansvarar för att uppvisa en samlad
741 handlingsförmåga på regional, nationell och internationell nivå. Ledarskapet
742 ska kännetecknas av tillit och möjliggörande. Genom tillit kan
743 handlingsutrymme skapas för olika aktörer att bidra till att gemensamma
744 mål nås. Begreppet tillit handlar inte enbart om mjuka värden, såsom
745 organisationskultur, utan är lika mycket en fråga hur man exempelvis styr
746 och utvärderar.

747 **Vi arbetar kunskapsbaserat, samtidigt som vi har ett utforskande 748 angreppssätt**

749 För att kunna vara i framkant och möta såväl dagens som morgondagens
750 utmaningar behöver vi ha ett tillåtande klimat där vi är öppna för förändring.
751 Det vi gör ska vara grundat i kunskap, och vi tar oss an nya kunskaper,
752 metoder och tekniker. Vi behöver också ha ett utforskande arbetssätt. I
753 arbetet med komplexa samhällsutmaningar vet vi inte alltid vilka idéer,
754 behov och lösningar som är de bästa - vi måste helt enkelt prova oss fram.
755 Utforskande är ett förhållningssätt, men kan även vara konkreta arbetssätt
756 och metoder. Att korsbefrukta olika sakområden kan skapa innovation och
757 utveckling. Test- och demonstrationsmiljöer, innovationslabb och
758 pilotprojekt är viktiga verktyg i sådant arbete.

759 **Vi tar tillvara olika platsers förutsättningar och möjligheter**

760 Dalarna består av en mångfald av landsbygder, samhällen och städer. Alla
761 dessa platser är viktiga och kompletterar varandra. Samtidigt innebär det
762 också att förutsättningarna för utveckling och tillväxt varierar.
763 Utgångspunkten är att utvecklingsarbetet ska vara platsbaserat. Med detta
764 menas att man identifierar lokala problem och resurser, och utifrån dessa
765 utvecklar regionen tvärsektoriellt i samarbete med aktörer i regionen. För
766 att ta tillvara och stärka utvecklingskraften i länets alla delar ska platsers
767 olika förutsättningar, funktioner och relationer, såsom exempelvis pendling,
768 service, fysisk och digital infrastruktur, beaktas i allt regionalt
769 utvecklingsarbete. Det handlar bland annat om att strategiskt mobilisera
770 lokala resurser för att skapa utveckling, samtidigt som interaktioner som
771 sträcker sig bortom det lokala och regionala är viktiga krafter för förändring
772 och utveckling.

773 **Vi tar tillvara människors drivkraft, kompetens och**
774 **engagemang**

775 Det regionala utvecklingsarbetet ska vara öppet och
776 inkluderande. Ju fler som känner sig delaktiga i
777 samhällsutvecklingen, desto mer utveckling kan vi
778 åstadkomma. Där olika människor, kunskaper och
779 perspektiv möts uppstår nya idéer. Det finns sju
780 diskrimineringsgrunder som skyddas av lagen, dessa är
781 en självklar bas för det regionala utvecklingsarbetet.
782 Särskilt prioriterat är; Jämställdhet som en
783 grundläggande rättighet men också nödvändigt för länets
784 utveckling. Utrikesfödda bidrar med nya kunskaper och perspektiv och är
785 inte minst viktiga för Dalarnas arbetsmarknad. Ungas kompetens, idéer och
786 förmåga att se samhället med nya ögon är nödvändiga för ett dynamiskt
787 Dalarna.

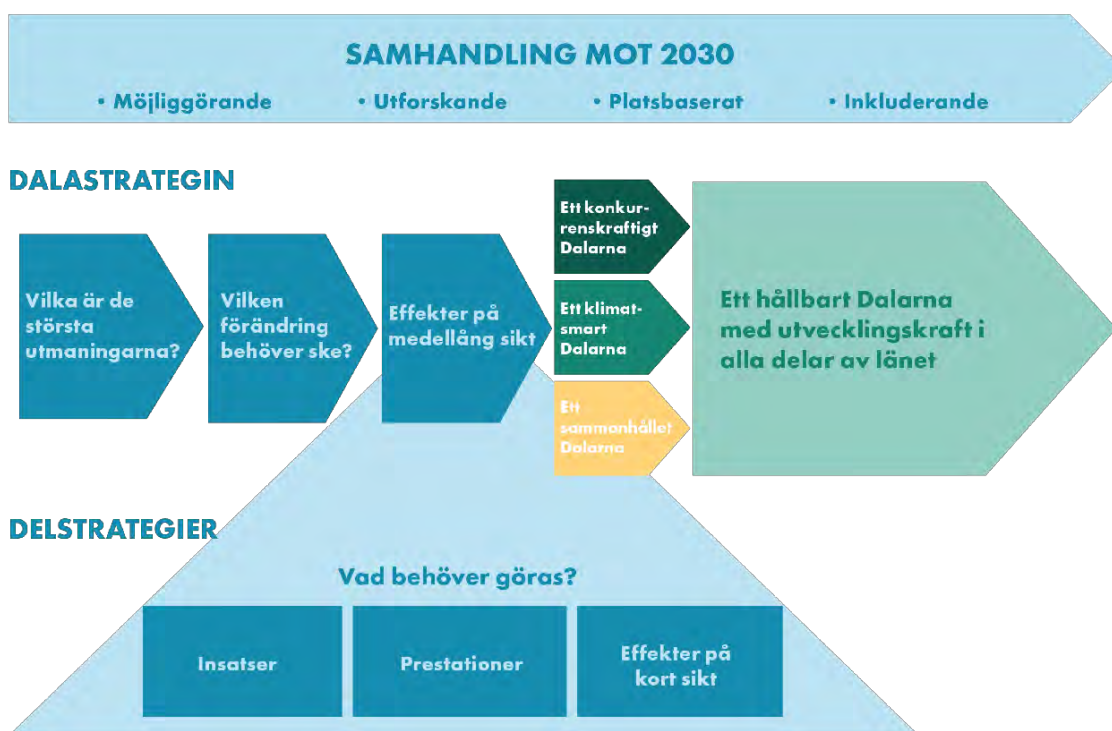
788

Sju diskrimineringsgrunder enligt lag:

- kön
- könsöverskridande identitet eller uttryck
- etnisk tillhörighet
- religion eller annan trosuppfattning
- funktionsnedsättning
- sexuell läggning
- ålder

789 **Från ord till handling**

790 Dalastrategin är en övergripande och långsiktig strategi som pekar ut en
791 gemensam riktning. För ett kraftfullt genomförande behövs metoder och
792 arbetssätt som säkerställer att det som görs bidrar till måluppfyllelsen. En
793 gemensam förändringslogik, det vill säga ett systematiskt sätt att formulera
794 sambanden mellan utmaningar, målbilder, och insatser, utgör kärnan i detta
795 arbete:



796 *Bilden visar den gemensamma förändringslogiken och illustrerar sambanden mellan*
797 *Dalastrategin och regionala delstrategier som också visas i figur på sidan 6. Dalastrategin*
798 *pekar ut en gemensam riktning, som sedan konkretiseras i delstrategier och*
799 *handlingsplaner. Även projektbeskrivningar har den gemensamma förändringslogiken att*
800 *utgå från.*

801

802 ➤ **Delstrategier.** Innehållet i Dalastrategin vidareutvecklas och konkretiseras i
803 delstrategier och handlingsplaner. Ett önskvärt läge är att dessa utgår från den
804 gemensamma förändringslogiken. Här är uppföljningsbarhet viktig, exempelvis kan
805 delmålen i Dalastrategin kompletteras med ytterligare indikatorer.

806
807 ➤ **Uppföljning och utvärdering.** En princip för
808 genomförandet av Dalastrategin är ett kunskapsbaserat
809 arbetssätt, vilket bland annat innefattar uppföljning,
810 utvärdering och ett kontinuerligt lärande. Analys ger
811 kunskap om utmaningar och omvärld vilket möjliggör för
812 samsyn om var kraft och resurser bör läggas. Med
813 **uppföljning** menas ett kontinuerligt systematiskt arbete
814 med att följa upp vilka insatser som genomförts, hur de
815 genomförts och med vilka resultat. Med **utvärdering**
816 menas en djupgående genomlysning och
817 efterhandsbedömning av en insats eller process.

818 Uppföljning och utvärdering av det regionala
819 utvecklingsarbetet sker utifrån **effektmål** på olika nivåer
820 för att säkerställa att insatser och projekt leder till ökad
821 måluppfyllelse. Även hur principerna för genomförandet
822 efterlevs följs upp, principerna är **processmål**. Region
823 Dalarna har som regionalt utvecklingsansvarig ansvaret
824 för uppföljning och utvärdering.

825 ➤ **Nätverk.** Region Dalarna koordinerar/leder nätverk där
826 regionala aktörer möts, diskuterar och redovisar både gemensamma och enskildas
827 insatser och lärdomar kopplade till Dalastrategin.

828
829 ➤ **Gemensamt lärande.** I ett regionalt utvecklingsarbete som handlar om att hitta nya
830 lösningar, arbeta utforskande och att ibland styra mot okända mål blir det
831 gemensamma lärandet av största vikt. Varje år arrangerar Region Dalarna en
832 konferens, ett Dalating, för uppföljning av utvecklingen i Dalarna – hur går det? -
833 och dialog om arbetet med Dalastrategin – vad som behöver fokuseras på, ändras
834 och utvecklas, samt omvärldsanalys.

835 Enligt förordningen (2017:583) ska den regionala utvecklingsstrategin ses
836 över varje mandatperiod. Långsiktighet och uthållighet måste kombineras
837 med förmåga till anpassning.

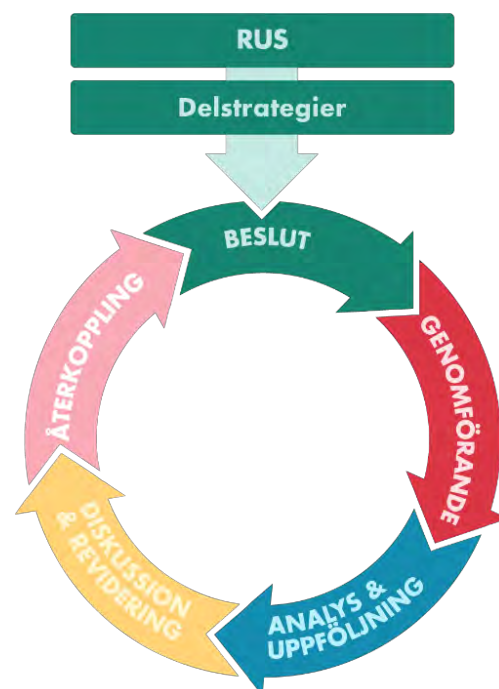
838 Budgetar och verksamhetsplaner, strategier och handlingsprogram, projekt
839 och investeringar, översiktsplaner och insatser hos länets aktörer är alla på
840 ett eller annat sätt en del av regionens utveckling. Utvecklingsstrategin får
841 genomförandekraft om alla utvecklingsaktörer i länet länkar in
842 utvecklingsstrategin i sin ordinarie styrning, samt har den som
843 utgångspunkt när styrdokument beslutas och samverkansinsatser inleds.
844 Även detta är ett mål för genomförandet.

845

846 Bilagor

847 - Nulägesmätning

848



Region Dalarnas uppgift är att göra Dalarna till en ännu bättre plats att leva på. Vi ansvarar för hälso och sjukvård, tandvård, kollektivtrafik, hjälpmedel, folkhögskolor och arbetar med folkbildning, forskning, folkhälsa och kultur. Vi arbetar också med utvecklingsfrågor inom infrastruktur, näringsliv, arbetsmarknad och miljö.

Tillsammans arbetar vi för ett hälsosamt Dalarna!



Region Dalarna
Box 712
791 29 Falun
Vasagatan 27, Falun
www.regiondalarna.se

17

Besvarande av motion från
Mats Gunnarsson (MP) och
Monika Aune (MP) om att utgå
från klimatmålen i alla beslut

20RS2589

Organ
Regionstyrelsen

Besvarande av motion från Mats Gunnarsson (MP) och Monika Aune (MP) om att utgå från klimatmålen i alla beslut

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att motionen ska anses vara besvarad.

Regionstyrelsen beslutar vidare

att uppdra åt regiondirektören att revidera och utbilda om den checklista som används för att väga in konsekvenser för de olika hållbarhetsperspektiven i Region Örebro läns beslut.

Sammanfattning

Den 10 mars 2020 inkom Mats Gunnarsson (MP) och Monika Aune (MP) med en motion till regionfullmäktige där de föreslår:

- att regionfullmäktige beslutar att alla politiska beslut ska utgå från centrala och av regionens egna beslutade klimatmål, i syfte att klimatmålen ska uppnås,
- att klimatredovisningar redovisas årligen i verksamhetsplan med budget, samt
- att regionstyrelsen uppdras att inrätta ett utskott för hållbarhet vars uppgift blir att följa upp regionens arbete med hållbarhet och klimatarbete.

Regionfullmäktige anser att det, genom den checklista som används för att identifiera och bedöma konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven vid förslag och beslut, redan finns ett system för att i varje beslut ta hänsyn till hur klimatmål påverkas. Checklistan behöver dock utvecklas för att tydliggöra hur bedömningar av klimatpåverkan ska göras.

Redovisningar över Region Örebro läns klimatpåverkan kommer att tas fram i kommande hållbarhetsredovisningar (det vill säga uppföljningar av Program för hållbar utveckling) och kan på sikt även komma att lyftas in i årsredovisningarna.

Regionfullmäktige anser att uppföljning av Region Örebro läns hållbarhets- och klimatarbete ska ske så nära verksamheterna som möjligt. Denna uppföljning ska därför göras av Region Örebro läns nämnder samt regionstyrelsen och inte av ett särskilt utskott för hållbarhet.

Ärendebeskrivning

Den 10 mars 2020 inkom Mats Gunnarsson (MP) och Monika Aune (MP) med en motion till regionfullmäktige. Motionen tar upp det klimatpolitiskt ramverk som Sveriges riksdag antog 2017. Ramverket består av en klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Det långsiktiga målet med ramverket är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. Miljöpartiet anser att Region Örebro län borde anta ett liknande ramverk för den egna organisationen och föreslår följande:

- att regionfullmäktige beslutar att alla politiska beslut ska utgå från centrala och av regionens egna beslutade klimatmål, i syfte att klimatmålen ska uppnås,
- att klimatredovisningar, exempelvis effekten av beslutade åtgärder i relation till regionala utsläpp av växthusgaser, redovisas årligen i verksamhetsplan med budget,
- att regionstyrelsen uppdras att inrätta ett utskott för hållbarhet vars uppgift blir att följa upp regionens arbete med hållbarhet och klimatarbete.

Bedömning

Enligt [Ärendehandbok för Region Örebro län](#) anges att konsekvenserna av förslag och beslut ska bedömas utifrån de betydande aspekter som Region Örebro län har identifierat och beslutat om. Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven ska identifieras utifrån en checklista och redovisas i föredragningsPM för ärenden. Regionfullmäktige anser därför att det redan finns ett system för att i varje beslut ta hänsyn till hur beslutet påverkar klimatmål. Checklistan behöver dock utvecklas ytterligare för att det tydligare ska framgå att klimatmål ska beaktas i varje beslut och hur detta ska gå till. Utbildningar i checklistan måste hållas regelbundet för att säkerställa dess implementering.

Regionfullmäktige håller med motionärerna om att Region Örebro län bör ta fram årliga klimatredovisningar då detta är ett bra verktyg för att identifiera framsteg och fortsatta utmaningar. I samband med att Region Örebro läns *Program för hållbar utveckling* reviderats planeras för att kommande hållbarhetsredovisningar ska inkludera redovisningar över organisationens klimatutsläpp. Dessa klimatredovisningar kan sedan användas som stöd vid verksamhetsplanering och beslut om kommande åtgärder för att minska Region Örebro läns klimatpåverkan och uppnå organisationens klimatmål. Sedan 2019 ingår "Hållbarhet" som ett område i Region Örebro läns årsredovisning. Detta område kommer att utvecklas i kommande

Tjänsteställe, handläggare
Staben Hållbar utveckling, Karin Runnels

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 20RS2589

årsredovisningar och det är då möjligt att redovisningar över klimatutsläpp kan komma att lyftas in även där.

Regionfullmäktige ser inte inrättandet av ett utskott för hållbarhet som den bästa lösningen för att följa upp Region Örebro läns hållbarhets- och klimatarbete. Hållbarhetsarbetet måste genomsyra hela organisationen och därför behöver uppföljningen av arbetet ske närmare verksamheterna och därmed både i nämnderna och i regionstyrelsen. Om särskilda uppföljningsinsatser ses som nödvändiga kan regionstyrelsens arbetsutskott komma att tilldelas dessa uppdrag.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Revidering av och utbildning om checklisten för hållbarhetsperspektiven förväntas leda till ökade kunskaper om miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven hos tjänstemän inom Region Örebro län. Detta förväntas leda till att eventuella konsekvenser för dessa perspektiv är tydligare när ärenden behandlas av Region Örebro läns politiska ledning.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet förväntas inte få några ekonomiska konsekvenser.

Uppföljning

Beslutet följs upp genom att revidering och utbildning i checklisten läggs in som en aktivitet vid genomförande av Program för hållbar utveckling, uppföljning sker i samband med uppföljningen av programmet i början av 2022.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26

Svar på motionen

Motionen ”Utgå från klimatmålen i alla beslut” 2020-03-10.

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:

Regionfullmäktige

Sammanträdesdatum Beteckning
2021-01-26 Dnr: 20RS2589

Mats Gunnarsson (MP), Monika Aune (MP)

Svar på motion från Monika Aune (MP) och Mats Gunnarsson (MP) om att utgå från klimatmålen i alla beslut

Monika Aune (MP) och Mats Gunnarsson (MP) har i en motion till regionfullmäktige tagit upp det klimatpolitiska ramverk som Sveriges riksdag antog 2017. Ramverket består av en klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Det långsiktiga målet med ramverket är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. Miljöpartiet anser att Region Örebro län borde anta ett liknande ramverk för den egna organisationen och föreslår följande:

- att regionfullmäktige beslutar att alla politiska beslut ska utgå från centrala och av regionens egna beslutade klimatmål, i syfte att klimatmålen ska uppnås,
- att klimatredovisningar, exempelvis effekten av beslutade åtgärder i relation till regionala utsläpp av växthusgaser, redovisas årligen i verksamhetsplan med budget,
- att regionstyrelsen uppdras att inrätta ett utskott för hållbarhet vars uppgift blir att följa upp regionens arbete med hållbarhet och klimatarbete.

Regionstyrelsen anser att det redan finns ett system för att ta hänsyn till hur politiska beslut påverkar klimatmål. Enligt detta system ska konsekvenserna av förslag och beslut bedömas utifrån de betydande aspekter som Region Örebro län identifierat och beslutat om. Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven ska identifieras utifrån en checklista och redovisas i föredragningsPM för ärenden till politiken. Checklisten som används som stöd för bedömningen av konsekvenser behöver dock utvecklas ytterligare för att det tydligare ska framgå att klimatmål ska beaktas i varje beslut och hur detta ska gå till. Utbildningar i checklisten måste hållas regelbundet för att säkerställa dess implementering.

Regionstyrelsen håller med motionärerna om att Region Örebro län bör ta fram årliga klimatredovisningar då detta är ett bra verktyg för att identifiera framsteg och fortsatta utmaningar. I samband med att Region Örebro läns *Program för hållbar utveckling* reviderats planeras för att kommande hållbarhetsredovisningar ska inkludera redovisningar över organisationens klimatutsläpp. Dessa klimatredovisningar kan sedan användas som stöd vid verksamhetsplanering och beslut om kommande åtgärder för att minska Region Örebro läns klimatpåverkan och uppnå organisationens klimatmål. Sedan 2019 ingår "Hållbarhet" som ett område i Region Örebro läns årsredovisning. Detta område kommer att utvecklas i kommande årsredovisningar och det är då möjligt att redovisningar över klimatutsläpp kan komma att lyftas in även där.

Regionstyrelsen ser inte inrättandet av ett utskott för hållbarhet som den bästa lösningen för att följa upp Region Örebro läns klimatarbete och annat arbete med hållbarhet. Hållbarhetsarbetet måste genomsyra hela organisationen och därför behöver uppföljningen av arbetet ske närmare verksamheterna och därmed både i nämnderna och i regionstyrelsen. Om särskilda uppföljningsinsatser ses som nödvändiga kan regionstyrelsens arbetsutskott komma att tilldelas dessa uppdrag.

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att med hänvisning till ovanstående resonemang förklara motionen besvarad.

Regionstyrelsen beslutar vidare

att uppdra åt regiondirektören att revidera och utbilda om den checklista som används för att väga in konsekvenser för de olika hållbarhetsperspektiven i Region Örebro läns beslut.

För Region Örebro län

Andreas Svahn
Regionstyrelsens ordförande

Rickard Simonsson
Regiondirektör



REGIONFULLMÄKTIGE REGION ÖREBRO LÄN

2020-03-10

MOTION

Utgå från klimatmålen i alla beslut

Klimatförändringen är vår tids största utmaning. Enligt vetenskapen är det bråttom att vidta åtgärder för att stoppa uppvärmningen av planeten. Alla sektorer i samhället måste därför bidra för att drastiskt sänka sina egna utsläpp av växthusgaser. Därför fastställde riksdagen, i juni 2017, ett klimatpolitiskt ramverk. Det klimatpolitiska ramverket består av tre delar: klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd:

Klimatlag

Klimatlagen lagfäster att regeringens klimatpolitik ska utgå ifrån klimatmålen och hur arbetet ska bedrivas.

- Regeringen ska varje år presentera en klimatredivisning i budgetpropositionen.
- Regeringen ska vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan som bland annat ska redovisa hur klimatmålen ska uppnås.

Den nya klimatlagen trädde i kraft den 1 januari 2018

Klimatmål

Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Utsläppen som omfattas är främst från transporter, arbetsmaskiner, mindre industri- och energianläggningar, bostäder och jordbruk.

Klimatpolitiskt råd

Ramverkets tredje pelare är ett klimatpolitiskt råd som kommer att inrättas. Rådets uppgift blir att bistå regeringen med en oberoende utvärdering av hur den samlade politik som regeringen lägger fram är förenlig med klimatmålen. Rådet ska bland annat utvärdera om inriktningen inom olika relevanta politikområden gynnar eller motverkar möjligheten att nå klimatmålen.

Region Örebro län

Region Örebro län har program och planer med mål för nettoutsläpp av växthusgaser, exempelvis regionens Energi- och klimatprogram och RUS. Miljöpartiet anser dock att regionen borde, i likhet med Sveriges riksdag, anta ett ramverk som tydliggör att **all politik** ska utgå från centrala och regionala klimatmål och att en klimatredovisning görs i Verksamhetsplan med budget årligen. Dessutom anser MP borde att regionstyrelsen borde inrätta ett utskott för hållbarhetsfrågor.

Miljöpartiet de gröna i Region Örebro län föreslår fullmäktige

att besluta att alla politiska beslut i fullmäktige ska utgå från centrala och av regionens egna beslutade klimatmål, i syfte att klimatmålen ska uppnås

att klimatredovisningar, exempelvis effekten av beslutade åtgärder i relation till regionala utsläpp av växthusgaser, redovisas årligen i Verksamhetsplan med budget

att Regionstyrelsen uppdras att inrätta ett utskott för hållbarhet vars uppgift blir att följa upp regionens arbete med hållbarhet och klimatarbete.



Mats Gunnarsson

Oppositionsråd



Monika Aune

Gruppledare

18

Besvarande av motion från
Jihad Menhem (V) och Jessica
Carlqvist (V) om att vården ska
bli bättre på att ta hand om
patienter med ME-CFS

20RS2733

Tjänsteställe, handläggare
Staben Hälso- och sjukvård, Ted Rylander

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 20RS2733

Organ
Regionstyrelsen

Besvarande av motion från Jihad Menhem (V) och Jessica Carlqvist (V) om att vården ska bli bättre på att ta hand om patienter med ME-CFS

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att avslå motionen.

Sammanfattning

En motion har inkommit till Region Örebro län 13 mars 2020 från Jihad Menhem (V) och Jessica Carlqvist (V) om att vården ska bli bättre på att ta hand om patienter med ME-CFS. Myalgisk Encefalomyelit eller Chronic Fatigue Syndrome kallas också kroniskt trötthetssyndrom eller post-viral trötthet. Motionen lämnades över till hälso- och sjukvårdsnämnden för beredning. Förslaget till beslut är att motionen ska avslås.

I förslaget till svar framgår att Rådet för medicinsk kunskapsstyrning (RMK) arbetar med frågan regionalt vilket inkluderar såväl rekommendationer som fortbildning. De vetenskapliga underlagen och erfarenheterna från vården är inte tillräckliga för att arbeta fram generella nationella rekommendationer. Det saknas också en samsyn inom vården kring diagnostisering och behandling. Diagnosen kan ställas inom primärvården och under utredningen kan distriktsläkaren, för att utesluta andra diagnoser, hämta stöd i specialistvården. Vid behov kan också remiss skickas till någon av de privata utomlänskliniker som utreder ME och detta görs via vårdslussen. I dagsläget finns inte utredningskompetensen i de egna leden.

Region Örebro län är alltså i färd med att se över vårdkedjan för diagnosen ME inom i såväl primär- som specialistvård. En allmän kompetenshöjning för att öka kvaliteten i berörd vårdkedja blir en följd av detta. Det innebär dock inte att utomlänsvård som patienten själv har sökt kan ersättas av regionen och inte heller att neuro- och rehabmedicinska mottagningen av nödvändighet blir vägen in till specialistvård.

Tjänsteställe, handläggare
Staben Hälso- och sjukvård, Ted Rylander

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 20RS2733

Beredning

Hälso- och sjukvårdsnämnden har vid sitt sammanträde den 9 december 2020 behandlat ärendet.

Upplysning

Monika Aune (MP) anmäler att hon inte deltar i beslutet.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet får inga konsekvenser för de aktuella perspektiven jämfört med nuläget.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet får inga ekonomiska konsekvenser.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26
Svar på motionen
Motionen

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:

Regionfullmäktige

Datum
2020-12-09

Beteckning
Dnr: 20RS2733

Jihad Menhem, Jessica Carlqvist (V)

Svar på motion från Jihad Menhem (V) och Jessica Carlqvist (V) om att vården ska bli bättre på att ta hand om patienter med ME/CFS

Jihad Menhem (V) och Jessica Carlqvist (V) har i en motion till Region Örebro län den 13 mars 2020 lyft frågan om att vården ska bli bättre på att ta hand om patienter med ME/CFS. Motionärerna påtalar att den psykiska ohälsan i Sverige ökar och att en jämlik sjukvård förutsätter att alla patienter får bli behandlade av specialister som möter just deras behov.

Regionfullmäktige föreslås i motionen besluta

- att Region Örebro län ser över hanteringen vid utredningen av diagnosen ME/CFS, så att dessa patienter varken betalar eller ombesörjer resa till och från utredning
- att Region Örebro län välkomnar dessa patienter till neurologiska mottagningen på USÖ, eftersom det är en neurologisk sjukdom och behöver hanteras där kompetensen är som bäst inom området
- att kompetensen sprids kring sjukdomen inom Regionen för att förhindra felhantering av denna patientgrupp, som i värsta scenariot kan bidra till en försämrad sjukdomsbild

Hälso- och sjukvårdsnämnden framför med anledning av motionen följande:

Myalgisk Encefalomyelit (ME), även kallat Chronic Fatigue Syndrome (CFS), det vill säga kroniskt trötthetssyndrom eller post-viral trötthet, är funktionsnedsättande och kan drabba både barn och vuxna. Det finns ingen behandling som helt tar bort symtomen, men det finns sätt att lindra flera av besvären.

Många studier har genomförts men orsaken till ME är fortfarande okänd. De vetenskapliga underlagen och erfarenheterna från vården är inte tillräckliga för att arbeta fram generella nationella rekommendationer. Det saknas en samsyn inom vården kring diagnostisering och behandling. Det finns då inte heller grundläggande förutsättningar för att arbeta fram ett stöd för sjukskrivning för diagnosen.

Inget specifikt test kan användas för att ställa diagnosen. Tillvägagångssättet blir att först utesluta andra diagnoser och därefter indirekt komma fram till trolig, misstänkt eller osannolik ME-diagnos genom att vårdpersonal bekräftar och dokumenterar befintliga funktionsnedsättningar och aktivitetsbegränsningar. För att öka funktionsnivå och minska lidande behövs ofta fysioterapeutisk och symptomlindrande behandling. I de allra flesta fall är det av stor vikt att inte behandla med beroendeframkallande läkemedel som kan ge upphov till långvariga besvär. Interna förslag på rekommenderad behandling finns tillgängliga för primärvården och utredningsförslag är under framarbetande.

Diagnosen kan alltså ställas inom primärvården och under utredningen kan distriktsläkaren, för att utesluta andra diagnoser, hämta stöd i specialistvården. Vid behov kan också remiss skickas till någon av de privata utomlänskliniker som utreder ME och detta görs via vårdslussen. Om patienter önskar kan de söka vård enligt fritt vårdval men står då själva för resan till vårdgivaren.

Det finns ett pågående arbete med rutiner och kompetensutveckling för att standardisera omhändertagandet av personer med diagnosen, alternativt de som söker vård för symtombilden. Detta för att säkerställa en likvärdig vård och undvika risker för förvärrade symtomkomplex. Trots att denna sjukdom inte är ny är kunskapen om diagnosen fortfarande bristande inom både primär- och specialistvård. Detta medför en osäkerhet kring hur patienterna ska tas omhand, utredas, behandlas och följas upp. Avsaknaden av vetenskapligt underlag och samstämmighet bland sakkunniga får dock inte hindra utformandet av en fungerande vårdkedja.

Rådet för medicinsk kunskapsstyrning (RMK) arbetar med frågan, vilket inkluderar rekommendationer, kompetensutveckling och kunskapsfördjupning baserat på i synnerhet rapporter, översyner och kartläggningar från Socialstyrelsen och Statens beredning för medicinsk och social utvärdering (SBU). En aktuell enkät till distriktsläkarna visar en varierande bild men också att många ser behov av kompletterande specialistutredningar. Region Örebro läns Hälsoval har inplanerat att på en Distriktsläkardag 2020 gå igenom kunskapsläget och informera om möjligheter att remittera. Detta har på grund av coronapandemin skjutits fram till januari 2021.

Region Örebro län är i färd med att se över vårdkedjan för diagnosen ME inom i såväl primär- som specialistvård. En allmän kompetenshöjning för att öka kvaliteten i berörd vårdkedja blir en följd av detta. Det innebär dock inte att utomlänsvård som patienten själv har sökt kan ersättas av regionen och inte heller att neuro- och rehabmedicinska mottagningen av nödvändighet blir vägen in till specialistvård.

Hälso- och sjukvårdsnämnden föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta

att avslå motionen.

Karin Sundin
Ordförande
Hälso- och sjukvårdsnämnden

Jonas Claesson
Hälso- och sjukvårdsdirektör



Vänsterpartiet

2020-03-02

Ankom
Regionkansliet

2020 -03- 13

Dnr 20RS2733-1

Motion till regionfullmäktige – Region Örebro län

Vården måste bli bättre på att ta hand om patienter med ME/CFS

Myalgisk Encefalomyelit och kroniskt trötthetssyndrom (ME/CFS) är en svår kronisk funktionsnedsättande neuroimmun sjukdom som drabbar både män, kvinnor och barn. Omkring 0,4% av befolkningen beräknas vara drabbade av sjukdomen, vilket i Sverige blir 36 000 personer. Insjuknandet är ofta plötsligt, ofta i samband med infektion, men progressivt insjuknande förekommer också. Färre än 6% tillfrisknar.

Patienterna har ofta störningar på autonoma nerv-, neuroendokrina- och immunologiska-systemet. ME/CFS-patienter blir sämre efter mental eller fysisk aktivitet och har en återhämningsperiod på runt 1-3 dagar, eller längre. Symtomen varierar ofta dels på en kort tidsskala som kan röra sig om timmar och dagar. Samt över en längre tidsskala som handlar om år.

ME/CFS finns i både epidemisk och endemisk form. Svårighetsgraden kan variera mycket från individ till individ.

Sjukdomen tillhör gruppen neurologiska sjukdomar. Trots ME/CFS är en vanlig sjukdom är medvetenheten inom vården begränsad. Likaså sker inte mycket forskning kring ett botemedel.

En tidig diagnos är mycket viktigt för att förhindra att sjukdomen blir svårartad, eftersom det annars är risk att patient och läkare hanterar sjukdomen fel.

Patienterna lider av kognitiva svårigheter, mental dimma, värk, sömnstörningar och temperaturregleringsstörningar. Det mest utmärkande är att symtomkomplexet (speciellt malaise, utmattning, värk och mental dimma) ökar efter mental eller fysisk ansträngning och det tar flera dagar att återhämta sig. De värst drabbade patienterna är sängbundna och klarar inte stå upp.

Exempel på vanliga symtom är kognitiva svårigheter, mental dimma, värk, sömnstörningar, temperaturregleringsstörningar, malaise, frekvent urinering, utmattning, trötthet, sjukdomskänsla, huvudvärk, värk i muskler och leder, minnes- och koncentrationssvårigheter, känslighet för temperaturförändringar, frusenhet, oförmåga att bearbeta information, feberkänsla, sömnproblem, influensaliknande symtom, dimsyn, överkänslighet emot ljud, överkänslighet emot ljus, överkänslighet emot beröring (allodyn) och öronsusningar. Det är vanligt med överkänslighet emot alkohol, medicin och födoämnen.

I vår region saknas kompetens kring ME/CFS vilket kan bli förödande. Forskningen lyfter särskilt fram, hur viktigt det är, att denna patientgrupp får rätt behandling i tidigt skede för att inte felbehandlas och därmed bli sämre i sin sjukdom. Media har på senare tid, vittnat om att det finns en stor suicidrisk för denna grupp, och det är av stor vikt att vi som region ser över möjligheterna att samla kunskap kring denna patientgrupp.

I de fall man misstänker ME/CFS i vår region, skriver man en remiss till Brageékliniken i Stockholm. Och eftersom vi saknar en specialist inom området, får patienten helt ombesörja resan dit, både ekonomiskt och praktiskt. I praktiken kan det innebära, att en anhörig eller vän får

ta ledigt från jobbet, för att köra patienten. För en utredning krävs 4 träffar. Det är en oerhörd påfrestning att ta sig dit och innebär till och med en försämring av sjukdomen efter detta. Dessutom drabbar det den enskilde patienten ekonomiskt eftersom detta är personer som oftast har en lång sjukdomshistoria, och kanske till och med är utförsäkrade från försäkringskassan, eftersom det även där råder kompensbrist inom området.

Trots att ME/CFS är klassad som en neurologisk sjukdom sedan 1950-talet, så hänvisas våra patienter till vårdcentralerna

Med anledning av detta föreslår vi att regionfullmäktige beslutar:

att Region Örebro län ser över hanteringen vid utredning av diagnosen ME/CFS, så att dessa patienter varken betalar eller ombesörjer resa till och från utredning.

att Region Örebro län välkomnar dessa patienter till neurologiska mottagningen på USÖ, eftersom det är en neurologisk sjukdom och behöver hanteras där kompetensen är som bäst inom området.

att kompetensen sprids kring sjukdomen inom Regionen för att förhindra felhantering av denna patientgrupp, som i värsta scenariot kan bidra till en försämrad sjukdomsbild.

För Vänsterpartiet i Region Örebro län

Jessica Carlqvist

Jihad Menhem

19

Anmälning- och
meddelandeärenden

21RS168

Anmälnings- och meddelandeärenden

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar

att godkänna redovisningen.

Sammanfattning

Anmälningar:

1. Regiondirektören har beslutat om att förlänga Maria Åkessons förordnande som HR-direktör till och med 2025-04-30.
2. Regiondirektören har fattat beslut om att teckna avtal om samverkan avseende Svenskt biobanksregister, 20RS12728.
3. Områdeschef Område närsjukvård norr har fattat beslut om lönetillägg för placering på annan tjänst inom Område närsjukvård norr, under perioden 2020-11-30—2021-02-28, 20RS12739.
4. Områdeschef Område närsjukvård norr har fattat beslut om lönetillägg för uppdrag som vårdsamordnare på Kopparbergs vårdcentral, Område närsjukvård norr, gäller från och med 2021-03-02 och så länge personen har uppdraget, 20RS12843.
5. Områdeschef Område närsjukvård norr har fattat beslut om lönetillägg för tjänstgöring som kurator på Kopparbergs vårdcentral, Område närsjukvård norr Under perioden 2020-10-26—2021-01-31, 20RS13080.
6. Regionservice har överlämnat sammanställd lista för anställningsavtal Regionservice november och december 2020, 20RS670-17, 18.
7. Regionservice har överlämnat sammanställd lista för beslut om bisyssla november och december 2020, 20RS1398-8, 9.

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Kristina Berglund

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 21RS168

8. Kanslichefen har den 21 december 2021 reviderat beslut om distansarbete, resor, möten, konferenser, utbildningar och evenemang under pandemin, 20RS8648.
9. Regionstyrelsens ordförande har fattat beslut om ingivelse av transportfullmakt för ombud i tvist med Svensk Dos, 20RS11825.
10. Områdeschefen för psykiatri har fattat beslut om lönetillägg, 20RS276-18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 28, 29.
11. Områdeschefen för Trafik och samhällsbyggnad har fattat beslut om tillsvidareanställningar, 20RS12177, 20RS8359, 20RS11833, 20RS11555, 20RS11232.
12. Enhetschefen för Allmän kollektivtrafik har fattat beslut om tillsvidareanställning, 20RS10543.
13. Administrativ chef Regional utveckling har fattat beslut om tillsvidareanställning, 20RS12840.
14. Områdeschefen för Näringslivsutveckling har fattat beslut om tillsvidareanställning, 20RS9099.
15. Områdeschefen för Kultur och ideell sektor har fattat beslut om tillsvidareanställning, 20RS12035.

Meddelanden:

1. Niklas Tiedermann är tillförordnad regiondirektör under Rickard Simonssons ledighet 2020-12-28 – 2021-01-01.
2. Maria Åkesson är tillförordnad regiondirektör under Rickard Simonssons ledighet 2021-01-02 – 2021-01-06.
3. Helena Torége är tillförordnad förvaltningschef Regional utveckling under Petter Arnebacks ledighet 2021-01-04 – 2021-01-08.
4. Protokoll
Arbogaåns vattenförbund 2020-10-27,
Regionstyrelsens arbetsutskott 2020-12-14.
5. Sveriges kommuner och regioner har överlämnat:
 - AB 20 Allmänna bestämmelser,
 - Arbetsdomstolens dom 2019 nr 56 om beräkning av sammanlagd anställningstid

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Kristina Berglund

Sammanträdesdatum
2021-01-26

FöredragningsPM
Dnr: 21RS168

enligt 5 a § anställningsskyddslagen,

- Förlängning av överenskommelse om semesterlönegrundande frånvaro vid frånvaro med viss ersättning till riskgrupper under coronapandemin,

- Förlängning av överenskommelse om undantag från överläggningskyldigheten enligt PAN vid avstängning som görs i syfte att förhindra spridning av Covid-19, orsakad av coronavirus,

- Förlängning av överenskommelse om undantag från överläggningskyldigheten vid avstängning enligt BEA- och BAL-avtalen samt BUI T, som görs i syfte att förhindra spridning av Covid-19,

- Förlängning av överenskommelse om undantag från överläggningskyldigheten vid avstängning i syfte att förhindra spridning av Covid-19, orsakad av coronavirus.

6. Gullspånsälvens vattenvårdsförbund har överlämnat nyhetsbrev nummer 4, 2020.

7. Svenska Taxiförbundets Service AB har lämnat in en hemställan om prioritering av grupper vid vaccinering mot covid-19.

8. Länsstyrelsen Örebro län har överlämnat Regional strategi för Örebro län inom brottsförebyggande och trygghetsfrämjande arbete.

9. Tack-kort med anledning av Johnny Lindahls bortgång.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsen 2021-01-26

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:

(Ange vem/vilka beslutet ska skickas till)