

SAMMANTRÄDESHANDLINGAR
REGIONALA UTVECKLINGSNÄMNDEN
5 APRIL 2016

2016-03-15

Arbetsutskottet

§ 64 Överföring av Länstrafiken i Jämtlands län AB till regional utveckling inom Region Jämtland Härjedalen (RUN/166/2015)

Ärendebeskrivning

Det finns både för- och nackdelar med att bedriva länstrafiken i bolag eller förvaltning. Som 100 % ägare har Region Jämtland Härjedalen styrningen oavsett vilken organisationsform som väljs. Dock finns det effektiviseringsvinster som talar för att lyfta in verksamheten i förvaltningsorganisationen.

Eventuellt ny regionindelning från 2019 behöver diskuteras eftersom organisationen av kollektivtrafiken har olika modeller i de fyra nordligaste länen och en ny organisation är att vänta. Jämtland är av dessa det enda län som har skatteväxlat kollektivtrafiken. Konsekvenser av en större regionindelning håller på att utredas inom Region Jämtland Härjedalen.

Vid en inflyttning i förvaltningsorganisationen är det rimligt att bolaget behålls under en tid för att hantera pågående avtal m.m..

Beslutsunderlag

Bilaga 1; Länstrafiken i bolag eller förvaltning.

Bilaga 2; Politisk organisation för förvaltningen Länstrafiken.

Förvaltningschefens förslag

Arbetsutskottet föreslår regionala utvecklingsnämnden

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige

1. Länstrafiken Jämtlands län AB verksamhet inordnas i förvaltningen för regional utveckling från och med 2017-01-01.
2. Regionala utvecklingsnämnden får i uppdrag att organisera verksamheten.
3. Bolaget Länstrafiken Jämtlands län behålls.
4. Arbetet påbörjas efter dialog med de övriga norrlandslänen utifrån perspektivet om en ny regionindelning.

Förslag till beslut på mötet

Robert Uitto (S) föreslår att ärendet kompletteras med en fördjupning kring hur de två varianterna av Länstrafikens organisation, egen förvaltning eller bolag, påverkas av en eventuell framtida regionbildningsprocess. Ärendet återkommer för beslut i regionala utvecklingsnämnden den 3 maj 2016. Ärendet läggs som en informationspunkt vid nämnden den 5 april 2016.

Beslutsgång

Ordförande ställer fråga på sitt förslag och finner det antaget.

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande

2016-03-15

Arbetsutskottet

ARBETSUTSKOTTETS BESLUT

1. Ärendet kompletteras med en fördjupning kring hur de två varianterna av Länstrafikens organisation, egen förvaltning eller bolag, påverkas av en eventuell framtida regionbildningsprocess. Ärendet återkommer för beslut i regionala utvecklingsnämnden den 3 maj 2016.
2. Ärendet läggs som en informationspunkt vid nämnden den 5 april 2016.

Utdrag till

Utskottet för infrastruktur; Områdeschef Infrastruktur och kommunikationer;
Infrastrukturstrateg

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande

Infrastruktur och kommunikationer
Berit Eriksson
E-post: berit.eriksson@regionjh.se

2016-03-11

RUN/166/2015

Utredning - Länstrafiken i bolag eller förvaltning

Återremiss från Regionfullmäktige april 2015:

Citat återremiss från Regionfullmäktige 14-15 apr 2015 - ”krävs en fullständig analys dels av ekonomiska konsekvenser av förändring och dels av konsekvenser för bolagets verksamhet och funktion. Frågan bör hanteras i det gemensamma arbetet med ekonomin”

Länstrafiken Jämtlands län ägs sedan 2012 av Regionförbundet Jämtlands län och efter regionbildningen 2015 av Region Jämtland Härjedalen.

Som enda ägare har Region Jämtland Härjedalen att ta ställning till om bolaget ska fortsätta att drivas i bolagsform eller om verksamheten ska lyftas in i regionens förvaltningsorganisation.

Frågan var uppe för beslut våren 2015. Dock hade inte frågan då samstämmighet över partigränserna och oppositionen krävde återremiss för att få frågan utredd ytterligare. Länstrafikbolagets styrelse lyfte sedan under hösten frågan om trafiken körs effektivare i egen regi och en utredning kring detta tillsattes, detta kan påverka organisationsformen.

Utifrån återremissens krav på ytterligare utredning kring kostnader och organisation har några perspektiv lyfts.

- Vilka direkta effektiviseringar skulle kunna göras vid en övergång till förvaltning?
- Hur skulle organisationen kring styrning och beslut se ut, skulle det kunna ske några effektiviseringar där?
- Bussgoods en del av ett större sammanhang?
- Borde vi fundera på regionindelningsfrågan i detta läge?

En grupp tjänstemän vid regionen och Länstrafiken har gjort beräkningar och uppskattningar kring hur administrationen skulle kunna effektiviseras vid ett inflyttande i förvaltningsorganisationen. Beräkningarna är gjorda utifrån att verksamheten ser ut som den gör idag och att trafik drivs genom avtal med entreprenörer. Trafik i egen regi kräver en helt annan organisation som finns beskriven i utredningen ”– trafik i egen regi”.

Koncernbesparing på administration och styrelse

Länstrafiken hanterar ekonomi- och redovisning med egen personal. Ekonomiprogram och support köps genom företaget CGI. Utredarens bedömning är att verksamheten även i en förvaltningsorganisation kommer att behöva ha verksamhetsnära stöd inom ekonomi. Verksamheten har avgränsad med en så pass specifik inriktning med stora belopp som hanteras på olika sätt och där verksamhetskunskapen är viktig. Den besparing som skulle kunna göras är att övergå till regionens ekonomisystem.

Löneadministration köps av företaget Ekorrit. Antalet löner som behandlas är idag 27 st, samt styrelsearvoden. Denna administration skulle kunna utföras av regionens lönekontor.

Länstrafiken har en egen telefonväxel som styrs via företaget Telavox. Växelfunktionen hanterar i snitt ca 30 samtal per dag. Kostnad för växel borde kunna inbesparas, men personalkostnaden är ett frågetecken då många frågor kan hanteras direkt av växelfunktionen.

E-post-systemet är idag ingen stor kostnad, men skulle kunna inbringa liten besparing vid en eventuell övergång till regionens e-post system.

Revisorstjänsten köps idag av Deloitte men vid en övergång till Region Jämtland Härjedalen kommer detta att kunna inbesparas.

Styrelsen upphör vid en övergång men kostnader för politikers omvärldsbevakning, resor och deltagande på olika möten kommer att behöva finnas kvar.

Serverdriften är utlagd på företaget Barret. Detta kan inbesparas vid en övergång till Region Jämtland Härjedalen då regionens servrar och supportavtal kan nyttjas.

Företagsförsäkringen kan sägas upp vid en övergång till Region Jämtland Härjedalen.

Lokaler

I dagsläget finns inga alternativa förslag till lokaler inom Region Jämtland Härjedalen. I denna utredning räknar vi med att verksamheten finns kvar i nuvarande lokaler. Alltså ingen besparing på lokaler.

Sammanfattningsvis beräknas att en besparing på omkring 1,2 miljoner kronor skulle kunna göras på administration och styrelse vid ett samgående med Region Jämtland Härjedalen.

Verksamheten

Bolaget har idag en VD och i en förvaltningsorganisation kommer sannolikt en verksamhetschef behövas för att driva verksamheten. Den verksamhetsnära administrationen kommer att behövas, enskilda befattningar kan diskuteras om stöd kan samordnas med regionen, men det är svårt att gå in i dom detaljerna nu.

När det gäller särskild kollektivtrafik, SÄK, handläggs ärendena av Länstrafiken men beslutas av regionala kollektivtrafikmyndigheten, RKM, som finns hos regionen. Flyttas handläggningen in i "myndigheten" kan eventuellt besluten fattas direkt vid SÄK via delegering vilket skulle innebära en rationalisering.

När det gäller Bussgods så utreds för närvarande ett samgående av Bussgods i Norrland. Ett förslag om en gemensam organisation kommer att utarbetas under året.

Den politiska organisationen vid en övergång beskrivs i separat bilaga av James Winoy, utredare vid Region Jämtland Härjedalen.

Vilken organisationsform är att föredra?

Länstrafiken i Jämtlands län AB har till uppgift att operativt svara för de uppgifter som RKM beslutar om i trafikförsörjningsprogram och allmän trafikplikt. Det är uppgifter som upphandling, avtalsuppföljning, framtagning av tidtabeller, hantering av biljettintäkter, biljettmaskiner, hållplatser, marknadsföring, statistik och bussgods m.m. All allmän trafik i länet är upphandlad och bedrivs av ett antal trafikutövare.

Den operativa verksamheten kan organiseras i

- bolag eller
- förvaltningsform.

Nedan sammanfattas för- och nackdelar med förvaltning eller bolag i en tabell.

Förvaltning	Aktiebolag
Fördelar	Fördelar
- Tydlig politisk styrning av verksamheten. Nu behandlas samma frågor flera gånger.	- Tydlig uppdelning mellan politiskt strategiska beslut och operativ verksamhet
- Bättre samsyn i besluten. För många instanser inblandade.	- Eget beslutmandat när det gäller drift.
- Vissa effektiviseringsvinster av administrationskostnader och styrelsekostnader vid en övergång till förvaltningsorganisation.	- Ansvarsbilden tydligare med bolag.

- Ökad insyn	- Korta beslutsvägar inom bolaget
- Ingår i den reguljära revisionen och övriga kontrollfunktioner inom regionen samt viss samordning av administrativa rutiner och tillgång till specialkompetens som jurist, upphandlare m.m.	
- Enklare hantering av myndighetsutövning för färdtjänst/riksfärdtjänst	
	- Affärsmässighet är grundläggande i ett aktiebolag
Nackdelar	Nackdelar
- Mindre tydlig uppdelning mellan politiskt strategiska beslut och operativ verksamhet	- Aktiebolagslagen ställer krav på revision m.m. utöver regionens ordinarie
- Kortsiktiga omställningskostnader	
	- Helägda bolag för reguljär drift strider mot landstingets/regionens praxis

Sammanfattning

Det finns både för- och nackdelar med att bedriva länstrafiken i bolag eller förvaltning. Som 100 % ägare har regionen styrningen oavsett vilken organisationsform som väljs. Dock finns det effektiviseringsvinster som talar för att lyfta in verksamheten i förvaltningsorganisationen.

Eventuellt ny regionindelning från 2019 behöver diskuteras eftersom organisationen av kollektivtrafiken har olika modeller i de fyra nordligaste länen och en ny organisation är att vänta. Jämtland är av dessa det enda län som har skatteväxlat kollektivtrafiken. Konsekvenser av en större regionindelning håller på att utredas inom Region Jämtland Härjedalen.

Vid en inflyttning i förvaltningsorganisationen är det rimligt att bolaget behålls under en tid för att hantera pågående avtal m.m.

James Winoy
Utredare
Tfn: 063-14 65 85
E-post: james.winoy@regionjh.se

2016-03-11

RUN/166/2015

Utredning - Politisk organisation för förvaltningen länstrafiken

Länstrafiken bedrivs idag i ett helägt bolag av Region Jämtland Härjedalen. Som sådan har det en bolagsstämma som väljer styrelse och beslutar om ägardirektiv för styrelsen. En verkställande direktör sköter den dagliga driften. Att det finns ett bolag för driften av länstrafik hänger bland annat ihop med att länstrafiken tidigare varit en angelägenhet för landstinget Jämtlands län och länets åtta kommuner. Från och med 2015 har kommunerna och region Jämtlands Härjedalen genomfört en skatteväxling som innebär att hela ansvaret för kollektivtrafiken i Jämtlands län nu ligger på regionen. Det finns således anledning att överväga en ändrad organisationsform.

I detta PM tas frågan om hur en politisk organisation ska formas om bolaget överförs till förvaltning inom regionen.

Beslut fattade inom bolaget

Bolagsstämman fattar beslut om budget och verksamhetsplan samt verksamhetsberättelse och ägardirektiv.

Styrelsen beslutar om avtal för verkställande direktör, delegationsordning till verkställande direktör med mera.

Viktiga beslut i bolaget, förutom de som gäller unikt för ägarformen aktiebolag, är:

Upphandling av trafik

Taxor

Affärs- och marknadsplaner

Riskanalyser

Resevillkor

Budgetförändringar

Policy för försäljning av t ex reklamplats

Beslut om särskild trafik som färdtjänst, riksfärdtjänst enligt delegation från länets kommuner

En genomgång av de senaste årens styrelsesammanträdes ärende framgår i bilaga.

Ny organisation – förvaltning under nämnden för regional utveckling

Eftersom bolaget Länstrafiken i Jämtland AB är helägt av regionen så styrs besluten av kommunallagen och andra kommunalrättsliga lagar.

Det är således ägaren som på bolagsstämman beslutar om ägardirektiv, budget, ägande av andra bolag med mera.

Om man avvecklar bolaget och låter verksamheten bedrivas av en förvaltning inom regionen blir det ingen större skillnad på denna typ av beslut utom att det blir kortare väg från första beslutet till verkställighet eftersom besluten inte också måste fattas av bolagsstämman.

Alla beslut om budget, delårsbokslut och verksamhetsberättelse/bokslut fortsätter att hanteras av ett politiskt organ inom regionen. Där hamnar också flertalet av de policys och planer som bolagsstyrelsen idag fattar beslut.

Taxorna är en fråga för fullmäktige inom regionen om denna inte delegerat det till ett annat politiskt organ.

Konkret innebär detta att flera av besluten inte innebär någon skillnad i beslutsväg än vad som sker med nuvarande organisation.

Utskott

Nämnden har ett utskott för infrastruktur. Utskottets uppdrag är fördjupning och framtidsbevakning samt bereda ärende till nämnden. Utskottet ska specifikt bereda framtagande av den regionala trafikförsörjningsplanen, länstransportplan och allmänna trafikplikter.

Utskottet ska dessutom bevaka att regionens uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet fullföljs.

Grundprincipen för när utskotten bildades var att de inte ska vara beslutande.

Tyngdpunkten ska vara på kunskap och beredning av ärende. Därför bör inte frågor om länstrafik delegeras till utskottet.

Ett annat skäl till att inte lägga beslut om länstrafik på utskottet är att om utskottet skulle få ansvar för frågor om styrning av länstrafik skulle det stå i motsättning till den rollen den har att kontrollera att den regionala kollektivtrafikmyndighetens uppdrag fullföljs av nämnden.

Slutsats

Det finns därför inget skäl till att inrätta ett speciellt politiskt organ enbart för att styra förvaltningen länstrafiken. Besluten ryms redan inom den nuvarande organisationen.

Det finns däremot anledning att fundera på hur stödet till chefen ska fungera. Idag är diskussionerna i bolagsstyrelsen ett viktigt stöd för vd i dennes beslut, budget, bokslut och upphandlingar är några exempel på detta. En stor del av bolagsstyrelsen tid går åt till dessa diskussioner. Dessa diskussioner behövs även i fortsättningen.

Om länstrafiken finns placerad inom nämndens förvaltning är det mest naturligt att dessa diskussioner förs inom arbetsutskottet. Arbetsutskottets kalender hanterar dessa frågor i rätt tidsperspektiv.

Utskottet för infrastruktur träffas för sällan för att kunna hantera denna typ av diskussioner. Det skulle innebära att utskottet måste träffas oftare med en högre

kostnad och att det skulle svårt att skilja ut en mera övergripande diskussion från mera driftfrågor och utskottet skulle riskera att få uppgifter som den inte ska ha.

Troligen innebär detta att arbetsutskottet behöver förlängas för att hinna med diskussionerna om kollektivtrafiken. Vilket också innebär att det behöver bli tydligt i arbetsutskottet när man behandlar ärende som är Regionala kollektivtrafikmyndigheten och när man har ärende som rör driften av kollektivtrafiken.

Andra regioners lösningar

Det finns flera olika lösningar för styrning av länstrafikfrågorna. Många regioner/landsting har kvar sina bolag och myndigheten organiseras på olika sätt. En vanlig lösning är att myndigheten och förvaltningen/bolaget är placerad under en nämnd. Denna nämnd har då ett större ansvar än bara trafikfrågorna, t ex "Hållbarhetsnämnd", "Samhällsbyggnadsnämnd", "Trafik, infrastruktur och miljö". Regionerna med dessa lösningar har då mer än en nämnd för de regionala frågorna. Undantaget från detta är Region Blekinge som har en Trafiknämnd under Regionstyrelsen som enbart ansvarar för kollektivtrafiken. Driften sköts i egen regi. Region Västra Götaland har också en nämnd för enbart kollektivtrafiken. Driften ligger i ett bolag.

Delegationer

Regionen har delegerat övergripande ansvar till bolaget Länstrafiken. Vid en omorganisation där verksamheten ska bedrivas i förvaltningsform får nya delegationerna utformas.

Om själva driftorganisationen inte förändras utan länstrafiken flyttas över till förvaltnings såsom den ser ut nu förenklas delegationerna.

Bolagsstämman

De beslut som idag fattas av bolagsstämman föregås av beslut inom Region Jämtland Härjedalen och förändras inte av att organisationsformen förändras.

Bolagsstyrelsen

De beslut som fattas av bolagsstyrelsen bör delas upp så att de mera strategiska besluten delegeras till förvaltningschef för regional utveckling och chef för länstrafikheten. Vissa policybeslut delegeras till nämnden enligt kommunallagens utgångspunkter.

Verkställande direktör

Alla de beslut som idag fattas av vd kan delegeras till den som blir chef för länstrafikheten. Exklusive de frågor som styrs av andra regler inom regionen, personal, investeringar med mera.

Samhällsbetalda resor

De beslut om samhällsbetalda resor som t ex färdtjänstillstånd, vilka idag är delegerade från de medverkande kommunerna, som idag fattas av ansvarig inom Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) kan nu delegeras till en handläggare inom förvaltningen, t ex den som idag är chef för motsvarande enhet.

Delegationsordningen kan skrivas i samband med att med eventuellt nya organisationen skapas.

Kostnader

Här kommenteras bara kostnaderna för den styrande överbyggnaden bolagsstämman och bolagsstyrelsen.

Styrelsen har två fasta arvoden, 20 % och 10 %. Basen är riksdagens arvodesnämnd, för 2015 61 000 kr/mån. Totalt ca 310 000 kr per år.

Till detta kommer arvoden för övriga ledamöter och andra ersättningar för konferensresor med mera. Fem ledamöter på 8 styrelsemöten ger 40 arvodesersättningar. Kan vara totalt 3 500 per ersättning(arvode(945*1,4=1323, förlorad arbetsförtjänst, reseersättning m m) vilket i så fall motsvarar 140 000 kr. Till detta kommer konferenser och andra aktiviteter. Arvodet för auktoriserade revisorer kostade 64 000 kr år 2014.

Kostnader styrelsen enligt budget för år 2014 var 634 000 kr och år 2015 något lägre nämligen 540 000 kr.

Besparingen kan i första hand göras med de fasta arvodena. Övrig besparing är beroende på vilken organisation som väljs för hantering av besluten. Det blir ökade kostnader för arvoden oavsett om det ska vara utskottet för infrastruktur eller arbetsutskottet som ska ägna mera tid åt kollektivtrafikfrågorna. Den ökade kostnaden kan i detta fall röra sig om 10-20 000 kr oavsett lösning (motsvarande 3-6 sammanträdesdag per år fördelat på en eller två ledamöter). Till detta kan komma en kostnad för deltagande i sammankomster utanför länet för utskottet. Beräknad kostnad på upp till 100 000 kr per år. Ska då motsvara de sammankomster/resor, förutom ordinarie sammanträden, som nuvarande bolagsstyrelsen genomför för att kunna hantera ansvaret som styrelseledamot.

Möjlig besparingar skulle bli 500 000 kr.

2016-03-15

Arbetsutskottet

§ 62 Projekt Egen Regi - Länstrafiken (RUN/1053/2015)

Ärendebeskrivning

Ruth Eriksson föredrog ärendet i utskottet för infrastruktur med utgångspunkt från Swecos rapport ”Trafik i egen regi - ett alternativ för Länstrafiken i Jämtland?” De senaste trafikupphandlingarna för landsbygdstrafik har blivit väsentligt dyrare än tidigare upphandlingar och konkurrensen har varit svag. Av den anledningen har Länstrafiken i Jämtlands län uppdragit åt Sweco att ta fram en förstudie i syfte att undersöka möjligheten att driva trafiken i hela eller delar av länet i egen regi.

Länstrafikens styrelse har i beslut 2016-02-15 rekommenderat Region Jämtland Härjedalen att ramavtalsupphandling görs avseende skoltrafik och kompletterande linjetrafik i landsbygd och att Länstrafiken bedriver stombusstrafik i egen regi. I förstudien konstateras att om dagens Buss 2010-avtal skulle bedrivas i egen regi så skulle trafiken vara dyrare ca 10 %. Diskussion kring varför ökad kostnad, flexibilitet i olika lösningar, planering av fordon, tjänster, ramavtal för den lokala trafiken, depåer m.m.

Tomas Byberg ger en kort historik kring det tidigare Ragundaavtalet som innehades av KR-trafik. Björks & Byberg AB köpte företaget som då gick då med underskott. Det nuvarande avtalet innebar en 28 % kostnadsökning. Delar av detta kan förklaras med att index inte har kompenserat för arbetskostnadsutvecklingen under den aktuella perioden, ökade miljökrav på fordonen och att grundanbudet var för lågt. Thomas Byberg diskuterar begreppet kartell och varför småbolag går i hop i ”paraplyorganisationer” som Centrala Buss, Mittbuss, Taxiservice i Bergs kommun etc.

Utskottet diskuterar möjlighet att lämna egenregi anbud för att kunna bedöma prisnivån vid upphandling.

Utskottet anser inte att Swecos förstudie ger tillräckligt underlag för att kunna bedöma om alternativet att dela upp trafiken i stomlinjetrafik i egen regi och handla upp den lokala trafiken skulle ge en lägre kostnad. Av den anledningen förordar utskottet att en utredning görs för att kvalitetssäkra Swecos framtagna beräkningar.

Beslutsunderlag

”Trafik i egen regi - ett alternativ för Länstrafiken i Jämtland?”.
Protokollsutdrag Utskottet för infrastruktur 2016-02-29, § 10.

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande

2016-03-15

Arbetsutskottet

UTSKOTTET FÖR INFRASTRUKTURS BESLUT

Utskottet föreslår regionala utvecklingsnämnden

1. Förnyad upphandling av hela Buss 2010 avtalet.
 - Det kräver en översyn av nuvarande upphandlingsstrategi
 - Identifierade kostnadsdrivande faktorer bör revideras
 - Länstrafiken bör inleda bilaterala samtal med nuvarande operatörer och ett fortsatt projekt tillsammans med representanter från ytterligare operatörer (Västtrafikmodellen)
 - Länstrafiken bör tillsätta en extern processledare
2. Utskottet förordar också att en utredning tas fram som kvalitetssäkrar Swecos beräkningar för trafik i egen regi, för att eventuellt kunna avbryta upphandlingen om inkomna anbud visar sig bli allt för höga.

ARBETSUTSKOTTETS BESLUT

1. Arbetsutskottet har tagit del av informationen, ställt frågor och fått svar.
2. Ärendet läggs till regionala utvecklingsnämnden den 5 april 2016 som en informationspunkt.
3. Ärendet kommer upp för beslut vid regionala utvecklingsnämnden den 3 maj

Utdrag till

Områdeschef Infrastruktur och kommunikationer

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande

Förord till Projektrapport Egen regi – ett alternativ för Länstrafiken i Jämtlands län?

Länstrafikens styrelse beslutade enigt vid sitt sammanträde den 15 februari 2016 att rekommendera Region Jämtland Härjedalen alternativet 1 som innebär Stomtrafik i Egen regi och upphandling av övrig trafik i form av ramavtal.

Motiveringar till beslutet

- **Kostnadsutvecklingen.** Det går inte att veta vilket av alternativen som kommer att få lägst kostnadsutveckling. Båda alternativen kan både bli dyrare och billigare. Främst beror det på vad ett eventuellt anbud ska kosta i alternativ 2. Innan man upphandlar har man ingen aning om vilken förändring av priset det blir. Hittills i samtliga upphandlingar som Länstrafiken gjort för all trafik utom tätortstrafiken i Östersund har kostnaderna stigit med minst 10%. Man kan förmoda att en upphandling skulle innebära minst den kostnadsökningen.
- **Flexibiliteten.** Vi har de senaste åren sett ett behov av att vara mer flexibel i trafiken. En upphandling på 8-10 år ger inte så stora möjligheter att förändra trafiken under upphandlingsperioden. Egen regi av viss trafik ger oss i alla fall ökade möjligheter till det. Skolororganisationen i kommunerna förändras, nya bostadsområden byggs där det inte tidigare varit någon kollektivtrafik, nya asylboenden, boenden för ensamkommande mm gör att det finns ett betydligt större behov av att göra förändringar i trafiken mellan och även under åren. Egen regi ger även en ökad flexibilitet om det ska ske nedskärningar av trafiken på grund av sämre ekonomi etc.
- **Snabbare beslutsvägar.** Att driva delar av trafiken i det här fallet stomlinjetrafiken innebär också att vi till stor del slipper förhandlingar om förändringar. De kan RKM och Länstrafiken då besluta själva om.
- **Bolag alternativt förvaltning,** Styrelsens uppfattning är att driftorganisationen även i fortsättningen ska drivas i bolagsform. Om alternativet med Egen regi väljs så är detta närmast en förutsättning då stora delar av verksamheten kommer att vara affärsmässig

Östersund 2016-02-19

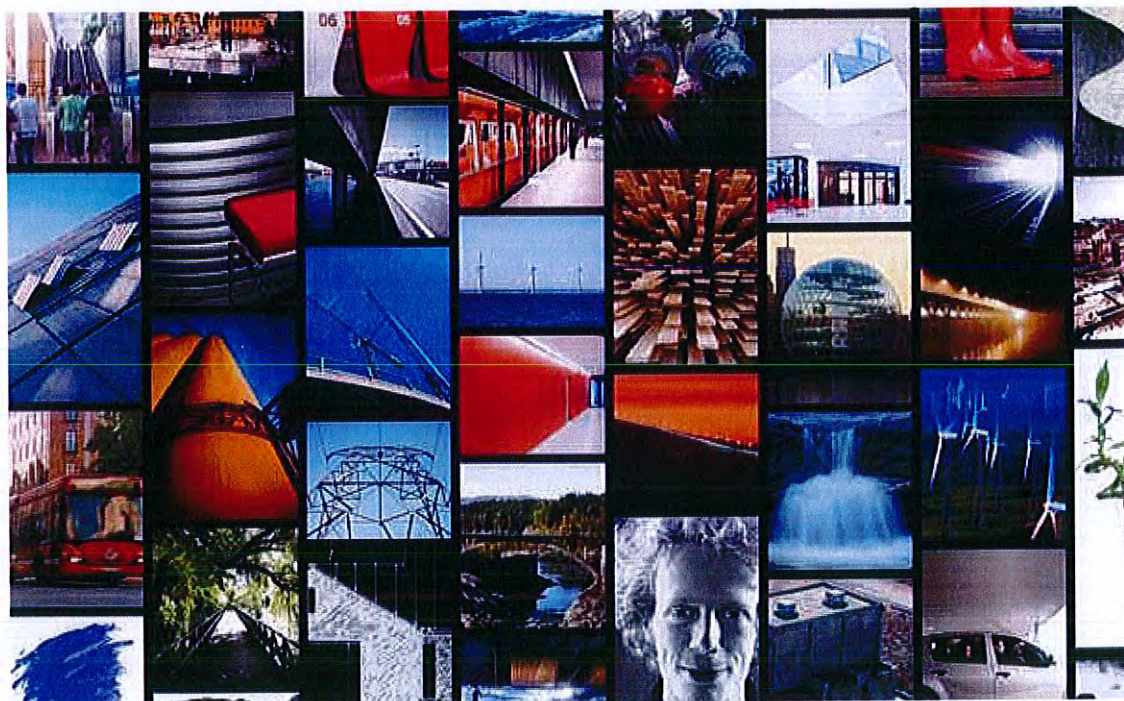
*Thomas Andersson
Ordf Länstrafiken i Jämtlands Län*

*Thomas Hugg
VD*

FÖRSTUDIE

UPPDRAGSNUMMER
7001044

TRAFIK I EGEN REGI – ETT ALTERNATIV FÖR LÄNSTRAFIKEN I JÄMTLAND?



2016-02-12

FÖRSTUDIE:

Trafik i egen regi - ett alternativ för Länstrafiken i Jämtland?

Beställare:

Jämtlands län Trafik AB

Konsulter:

Sweco, Helena Leufstadius, Jan-Erik Fallgren och Lars Lohman
Skånegatan 3

Box 5397, 402 28 Göteborg

www.sweco.se

Innehåll

1 Bakgrund, syfte och mål	1
2 Metod	1
3 Lagstiftning	1
4 Nuläge	4
4.1 Inledning	4
4.2 Upphandlingar	5
4.3 Buss 2010 avtalet	5
4.4 Småbilsavtalen	7
5 Konkurrenssituation	7
6 Trafik i egen regi?	9
6.1 Generella antaganden	9
6.2 Buss 2010 avtalet	10
6.3 Stombusstrafiken	11
6.4 Ramavtal för skollinje-och glesbygdstrafik	13
7. Organisation och personal	14
7.1 Förslag på organisationsform	14
7.2 Tillkommande personal	14
7.3 Uppstartstid	15
7.4 Fördelar och nackdelar med driftorganisation i egen regi	15
7.5 Andra offentligt ägda trafikbolag	16
8 Driftsekonomi	16
8.1 Uppstartskostnader	16
8.2 Bränslealternativ	17
9 Sammanfattning	18
10 Förslag till fortsatt arbete	21

Bilaga

1 Bakgrund, syfte och mål

I Jämtland har de senaste trafikupphandlingarna, särskilt i Åre och i Ragunda kommun, blivit väsentligt dyrare än tidigare upphandlingar. Den tidigare konkurrensen i länet har efterhand tunnats ut och framförallt på bussidan har de stora bussföretagen som verkar nationellt flera gånger valt att avstå från att delta. Samma sak har skett i upphandlingar av taxitjänster i ett antal av länets kommuner vilket har lett till att de inom-kommunala taxibolagen varit den enda anbudsgivaren.

För att hantera en situation med minskad konkurrens och ökade kostnader har Länstrafiken i Jämtlands Län AB gett Sweco i uppdrag att genomföra en förstudie i syfte att undersöka möjligheten att driva trafiken i hela eller delar av länet i egen regi. Trafiken som ingår i utredningen omfattar "Buss-2010" avtalet, dvs. samtliga kommuners landsbygdstrafik utom Åre och Ragunda och Östersunds tätorter. Även småbilsavtalen ingår till viss del i uppdraget.

Målet är att besvara frågan om det går driva verksamheten med egna resurser i form av fordon, personal, lokaler, verkstad och driftledning och därigenom minska kostnaden för trafiken i Jämtland. Förstudien ska även besvara frågan om trafik i egen regi är juridisk möjligt med hänsyn till lagstiftningen/EU regler.

2 Metod

Den inledande nulägesanalysen bygger på faktaunderlag och dokumentation som har tillhandahållits av Länstrafiken som efter granskning har sammanställts. För att hantera eventuella oklarheter har löpande kontakt skett med ansvariga på Länstrafiken. Det har inte varit möjligt att bryta ner samtliga kostnader och intäkter per linje. Det finns exempelvis kostnader som inte är bokförda per linje (index och när- och anropsstyrd trafik) vilket gör att kommunernas uppbokade kostnader inte är heltäckande.

Utöver analys av dokumentation har intervjuer genomförts med nuvarande operatörer, tidigare operatörer och branschföreträdare för att skapa en ökad förståelse för varför konkurrenssituationen de senaste åren har förändrats. En granskning av gällande lagstiftning och reglering av regional kollektivtrafik har genomförts i syfte att utröna Länstrafikens möjligheter och begränsningar för att bedriva trafik i egen regi.

Med utgångspunkt från nuläge och identifierade problemställningar har olika alternativ för trafikering i egen regi analyserats: Buss 2010 avtalet och stombusstrafiken men även upphandling av ramavtal för skoltrafik och kompletterande linjetrafik i landsbygden.

3 Lagstiftning

I detta kapitel granskar vi gällande lagstiftningar för att svara på om det är möjligt för ett offentligt bolag, i detta fall Länstrafiken i Jämtlands Län, att driva kollektivtrafik i egen regi.

I samband med att kollektivtrafiken avreglerades och öppnades upp för privata aktörer förnyades regelverken på EU nivå och nationell nivå i Sverige. Detta resulterade i lagar och förordningar som bland annat reglerar vem eller vilken aktör som får bedriva och utföra regional kollektivtrafik. I det här kapitlet har vi analyserat hur reglering är relevant kopplat till frågeställningen i denna förstudie.

Kollektivtrafikmarknaden regleras genom ett antal lagar och förordningar inom EU och nationell lagstiftning. Dessa är:

- EU:s kollektivtrafikförordning (EG) nr 1370/2007
- Lagen om kollektivtrafik (2010:1065)
- Förordning om kollektivtrafik (2011:1126)
- För uppdraget är även regleringen av yrkestrafiktillstånd och yrkestrafiklagen (2012:210) relevant.

Nationella lagar och förordningar om kollektivtrafik kan även i vissa delar komplettera EU:s kollektivtrafikförordning, EU förordningen och nationell lagstiftning.

Kollektivtrafiktjänster – tjänster av allmänt ekonomiskt intresse

Det är i huvudsak EU:s kollektivtrafikförordning som anger villkoren för hur kollektivtrafiken får organiseras nationellt. Kollektivtrafiktjänster faller inom ramen för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse under EU:s konkurrenslagstiftning och de olika former av organisering av verksamheten som är möjlig inbegriper både offentliga och privata aktörer. Mot den bakgrunden fastställs bland annat i artikel 1 i EU:s kollektivtrafikförordning hur behöriga myndigheter kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls tjänster av allmänt intresse som bland annat är *tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än den fria marknaden*.

Kollektivtrafikföretag

I enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning där begreppet kollektivtrafikföretag definieras som: *ett offentligt eller privat företag, eller en offentlig eller privat företagsgrupp, som bedriver kollektivtrafik, eller ett offentligt organ som tillhandahåller kollektivtrafiktjänster*. Länstrafiken i Jämtland AB är i detta avseende att betrakta som ett kollektivtrafikföretag som är offentligt ägt. En myndighet (RKM) kan uppdra åt ett internt företag (i det här fallet Länstrafiken i Jämtland AB) – dvs. ett offentligt ägt företag att tillhandahålla trafikföretag.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter och allmän trafikplikt

Villkoren för organisering av regional kollektivtrafik regleras enligt följande steg.



Figur 1 Villkor för organisering av kollektivtrafik

Behörig myndighet i Sverige för regional kollektivtrafik är den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM). I Jämtland är kollektivtrafikmyndigheten Region Jämtland Härjedalen. I EU-förordningen fastställs hur de behöriga myndigheterna kan ingripa för att se till att det erbjuds tjänster av allmänt intresse på kollektivtrafikområdet som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda. För att säkerställa detta kan kollektivtrafikmyndigheten ingå avtal med kollektivtrafikföretag genom att beslut om allmän trafikplikt.

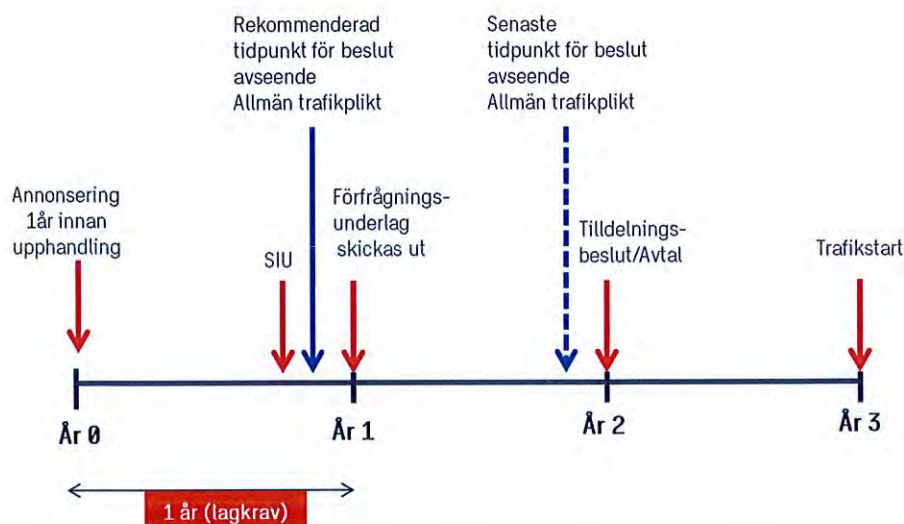
Ett beslut om allmän trafikplikt innebär att myndigheten tar ansvar gentemot sina invånare för att tillhandahålla den beslutade tjänsten, dvs. ett beslut om offentligt åtagande för en viss regional trafik (engelska "Public Service Obligation"). För att kunna ingå avtal om allmän trafikplikt måste myndigheten först genom beslut ha fastställt vilken trafik som omfattas av allmän trafikplikt och vad trafikplikten innebär.

Alla beslut om allmän trafikplikt ska dessutom gå att härleda ur trafikförsörjnings-programmet. Programmet ska beskriva vad som bör ingå i ett beslut om allmänt trafikplikt och för vad ett beslut bör tas, det innebär till exempel att;

- det ska framgå vilka avvägningar RKM kommer att göra inför beslut om allmän trafikplikt
- den ska innehålla en beskrivning av RKM:s process för beslut om allmän trafikplikt
- den ska ange de kriterier som RKM tillämpar i sin bedömning av vilken trafik som ska omfattas av allmän trafikplikt.
- RKM inte kan ställa krav på att den kommersiella trafiken ska uppnå alla enskilda mål
- TFP ska redovisa RKM:s bedömning av möjligheter att bedriva kollektivtrafik på helt kommersiella villkor

Ett trafikpliktsbeslut omfattar alla former av trafikavtal; tjänstekoncessionsavtal, produktionsavtal, resandeincitamentsavtal, direkttilldelning, samarbetsavtal med trafikföretag, biljettsamverkan, trafik i egen regi och allmänna bestämmelser.

I Trafikförsörjningsprogrammet ska också arbetsgång och tidplan för beslut om allmän trafikplikt redovisas, se figur 2. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna kan sedan handla upp den subventionerade trafikeringen från olika operatörer.



Figur 2 Process för beslut om allmän trafikplikt (SIU= Samråd inför upphandling)

Yrkestrafiktillstånd

De grundläggande verksamhetstillstånd som krävs för att få bedriva persontrafik med respektive trafikslag regleras i annan lagstiftning än kollektivtrafiklagen, t.ex. i yrkestrafiklagen och järnvägslagen. De krav som ställs för utfärdande av ett yrkestrafiktillstånd är inte avhängiga organisationsform utan den regleringen anger villkor som samtliga utförare oavsett organisationsform behöver uppfylla. Frågor om trafikstillstånd prövas av Transportstyrelsen i enlighet med yrkestrafiklagen och får ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Sökanden ska även ha tillräckliga ekonomiska resurser. Transportstyrelsen utfärdar också föreskrifter om krav för att få bedriva yrkesmässig trafik, tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, trafikansvariga, prov i yrkeskunnande för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, samt kontroll av yrkesmässig trafik och internationella vägtransporter.

Slutsats lagstiftning

Bakgrunden till förstudiens frågeställning är vikande konkurrens och ökade priser varför syftet med att eventuellt bedriva trafiken i egen regi skulle vara att öka tillgången samt bedriva verksamheten mer kostnadseffektivt. Analysen av gällande lagar innebär att trafik i egen regi, enligt frågeställningen i denna förstudie, är förenlig med ambitionerna med regleringen av kollektivtrafiken i EU förordningen och den nationella lagstiftningen.

För att starta trafik i egen regi krävs ett beslut om allmän trafikplikt av den Regionala Kollektivtrafikmyndigheten. Det är möjligt med direkttilldelning till ett kommunalt trafikbolag, vilket i detta fall kan vara en delegering till Länstrafiken i Jämtland AB. För att Länstrafiken i Jämtland AB ska kunna bedriva och utföra kollektivtrafiken i egen regi krävs att de ansöker om trafiktillstånd. Inget talar för att Länstrafiken inte skulle uppfylla de villkor som ställs.

Den samlade bedömningen ger således att det är möjligt för ett offentligt företag (Länstrafiken i Jämtland AB) att bedriva och utföra trafik i egen regi förutsatt att det lever upp till de krav och villkor som gäller för ett kollektivtrafikföretag samt att beslut om allmän trafikplikt fattats.

4 Nuläge

4.1 Inledning

I det här kapitlet beskriver vi i korthet den trafik som ingår i uppdraget, trafikens omfattning, hur trafiksystemet är upplagt och dagens produktionskostnad. Vi inleder nulägesbeskrivningen med att först belysa några viktiga förutsättningar som påverkar kollektivtrafikens utveckling i regionen.

Jämtlands län motsvarar 12 procent av Sveriges yta och anses av många vara Sveriges största glesbygd. Länet sträcker sig 40 mil från norr till söder och 25 mil från öst till väst. Här finns 127 000 invånare varav 65 % av befolkningen bor i Östersund med omnejd. Det innebär att drygt 34 procent av befolkningen bor utanför tätort (motsvarande siffra för landet är 15 procent). Befolkningstrenden i länet har de senaste åren varit minskande. Befolkningskoncentrationen innebär också att Östersunds tätort genererar en stor andel resor mellan tätorterna och drygt 80 % av kollektivtrafikresorna har Östersund som start- eller målpunkt.

Bilnehavet är högt och ökar fortfarande, detta trots att befolkningen minskar. 2014 var innehavet 558 bilar/1000 invånare (i riket 473 bilar/1000 invånare). Det höga bilnehavet medför även att de klimatpåverkande utsläppen från transporter i Jämtlands län också är högst i riket; 3 826 kg CO₂/invånare i jämförelse med 2186 kg CO₂/invånare för riket.

En annan viktig förutsättning är att stödja utveckling som beskrivs i den regionala utvecklingsstrategin (RUS): *"Jämtlands län är en region att längta till och växa i"*. För att kunna nå visionen och de övergripande målen som Region Jämtland och Härjedalen antagit, har den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) identifierat några viktiga fokusområden och delmål (figur 3). För att skapa en attraktiv och kostnadseffektiv kollektivtrafik i Jämtlands län bör även dessa förutsättningar beaktas i förstudien.

- Det regionala tågssystemet i Norrland, Norrtåg, utgör grunden för det interregionala trafikutbudet i Norrlandslänen (Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten)
- Prioriterade stråk, stomlinjetrafik mellan kommuncentra och Östersund
- Tätortstrafiken i Östersund, trafikutbud i närområdet cirka 3 mil runt Östersund och Åredalen.
- En yttäckande närtrafik ska värnas, initiativ för utveckling av otraditionella och kostnadseffektiva lösningar för kollektivtrafik i glesbygd ska uppmuntras.



Figur 3 Målområden och åtgärder (TFP 2013-15)

4.2 Upphandlingar

I Jämtland upphandlas två olika trafiksystem; konventionella bussar i linjetrafik samt småbilar. Båda avtalen har fordon från småbil till stor buss. Konventionella bussar i linjetrafik är bussar som går i linjetrafik i stads-, lokal-, eller regional trafik. Småbilsupphandling omfattar linjelagd trafik med småbilar (minibussar) men mestadels anropsstyrd trafik, närtrafik och skol- och färdtjänstresor.

Vid senare årens upphandlingar har Länstrafiken konstaterat påfallande kostnadsökningar och de har därför försökt att hitta olika lösningar för att hejda kostnadsutvecklingen. De har bland annat skapat möjligheter och uppmuntrat entreprenörer att hitta effektivare lösningar. De har även upphandlat trafikeringsområden i olika paket där det varit möjligt att lägga anbud på antingen hela eller delar av paket. Upphandling av Buss 2010 avtalet innehöll exempelvis fem områden.

4.3 Buss 2010 avtalet

Buss 2010 avtalet upphandlades 2009 och avtalet löper ut i december 2018 (6 år+1+1 option). Upphandlingen genomfördes som en förhandlingsupphandling, vilket innebar möjlighet till överläggning och förhandling med anbudsgivare innan tilldelningsbeslut fattas.

Avtalet omfattar samtliga kommuner utom Östersunds stadstrafik, Åre och Ragunda kommun, dvs sex kommuner inklusive landsbygdstrafik i Östersunds kommun. Anbudsgivarna kunde välja om de ville lägga anbud på enstaka områden, men också kombinationer av områden. Det var fem operatörer som skickade in en intresseanmälan, men endast två lämnade in ett anbud. Centrala Buss (CB) vann hela avtalet. CB är en åkericentral med 10 delägare, varav de största är Mohlins Bussar AB, Mohlunds Trafik AB och Danielsson Busstrafik AB. Fordonsflottan för upphandlad trafik består av ca 150 fordon inkl. taxi. I Östersund finns två depåer och de har flera garage runt om i länet.

Trafiken i avtalet omfattar totalt 84 bussomlopp, vilket kräver cirka 90-95 fordon eftersom det i praktiken behövs ett antal reservfordon (ofta mellan 5-10 procent). Det är stor skillnad i produktion mellan vardag och lördag/söndag.

I avtalet ställs fordonskrav på turnivå vilket innebär att turer på samma linje kan ha olika fordonskrav. Buss 2010 avtalet har totalt 25 olika krav på fordonstyper. Kraven kan t.ex. utgå från bussens storlek (antal passagerare), godsutrymme (kubik), tillgång/placering av WC samt olika komfortnivåer. Dessa krav är minimikrav vilket gör att det går att köra trafiken med färre fordon i praktiken.



Figur 4 Exempel på olika busstyper, stort godsutrymme (bakgavel) och låggolvsbuss

I Buss 2010 avtalet används tjugoåtta uppställningsplatser/depåer spridda i hela i regionen som samtliga ägs av CB:s delägare. Storleken på uppställningsplatserna varierar, från ett fordon till några större med arton exempelvis Bräcke 10 fordon och Strömsund 8 stycken. (tabell 1).

Depå	Antal
Sveg	7
Funäsdalen	7
Strömsund	8
Brunflo	5
Föllinge	1
Bräcke	10
Gäddede	2
Hackås	3
Hallen	2
Hede	1
Hoting	5
Kaxås	2
Krokom	8
Kälarne	1
LIT	6
Ljungdalen	1
Lofsdalen	1
Rätan	1
Svensta	5
Torvalla/Östersund	1
Valsjöbo	1
Ytterho	1
Östersund	8
	87

Tabell 1 Uppställningsplatser/depåer inom Buss 2010 avtalet

Den totala volymen är ca 5,8 milj. vkm inklusive tomturer. En viss ökning har skett sedan avtalsstart då skolskjutsar i Härjedalen samt i Brunfloområdet har linjelagts (linje 108, 115 och 116).

Produktionskostnaden är 117 MSEK och kilometerkostnaden 20,16 kr (prisnivå 2015).

4.4 Småbilsavtalen

Småbilsavtalen är i praktiken åtta avtal som upphandlades 2012 och löper ut juni 2018. Avtalet inkluderar med undantag för Östersund flera trafikslag: sjukresa, färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts, närtrafik, linje- och anropsstyrd trafik med bil samt smågods.

Trafiken omfattar små fordon, ofta minibussar med upp till 8 passagerare. De områden som ingick i upphandlingen var Berg, Härjedalen, Strömsund, Krokom, Östersund Bräcke, Ragunda och Åre. Huvuddelen av trafiken (drygt 80 %) är skolskjutstrafik som endast körs under de tider som eleverna börjar och slutar skolan. Dessa turer är även öppna för allmänheten. Undantaget är Östersund kommun som kör sina skolskjutsar helt i egen regi.

Trafikkostnaden är ca 57 MSEK. (prisnivå 2015)

5 Konkurrenssituation

De två senaste upphandlingarna i Åre och Ragunda resulterade i mycket stora prishöjningar, Åre 14 % och Ragunda 28 %. För att skapa en bättre förståelse av konkurrenssituationen i Jämtland på buss- och taximarknaden har Sweco dels genomfört intervjuer med befintliga operatörer och övriga intressenter, och dels samlat in branschfakta och tagit fram en övergripande ekonomisk analys av företagen som verkar i länet. Syftet med frågeställningarna har varit att få svar på varför det inkommit så få anbud och orsaker till prishöjningarna vid de senaste upphandlingarna. I detta kapitel sammanfattas vad som kommit fram under arbetet.

I intervjuerna framgår att operatörerna anser att det är svårt att göra trafiken i Jämtland kostnadseffektiv. Några orsaker som nämndes var den stora variationen av fordonskrav (typ, storlek, gods etc.) och den geografiska spridningen av trafiken. De olika fordonskraven kräver ett komplext underhåll, reservdelar mm och blir en kostnadsdrivande faktor.

Kritik framfördes gällande att Länstrafiken förutsatte att trafikföretagen själva skulle ombesörja depåer, vilket innebär att den befintliga depåägaren får fördelar vilket snedvrider konkurrensen. Kravet bidrog till att vissa avstod från att lämna in anbud.

Företrädare för bussoperatörerna anser att tidpunkten för upphandlingarna kan ha påverkat konkurrenssituationen i Jämtland. Vid samma tidpunkt som Buss 2010 upphandlades pågick många andra upphandlingar i landet. Upphandlingen i Ragunda sammanföll med Dalarnas stora och komplexa bussupphandling och upphandlingen i Åre genomfördes samtidigt som det pågick en upphandling i Örnsköldsvik.

De större operatörerna framförde att det generellt är en brist på anbudsresurser och att de därför måste prioritera. Större anbud prioriteras, företrädesvis de som avser trafik centrerad i en stad/tätort, vilket möjliggör kostnadseffektiva lösningar som är svårare att uppnå med få bussar utspridda i en glesbygd. Operatörerna efterlyste även en bättre samordning mellan upphandlande myndigheter så att deras interna anbudsarbete kan spridas över året (eller över åren). Det skulle ge dem ökade möjlighet att lämna på fler anbud. Ett förslag som presenterades var att Svensk Kollektivtrafik och/eller UpNät¹ kan få ansvaret att uppdatera och sammanställa tidplaner för kommande upphandlingar och kommunicera dessa månadsvis.

Det framkom delade meningar om vad som är en lämplig storlek på ett anbudspaket. I Jämtland omfattade upphandlingen förhållandevis få fordon vilket medförde att intresset från de större

¹ UPNÄT är ett nätverk inom Svensk Kollektivtrafik för de som arbetar med upphandling och avtalsfrågor hos deras medlemmar

operatörerna svalnade. De lokala och mindre operatörerna har däremot större möjlighet att lämna på små anbud än stora paket med många fordon.

Bland operatörerna råder det en stor enighet att förutsättningarna för att attrahera kommersiella initiativ, som ersätter den upphandlade trafiken (eller del av), är obefintliga på grund av Jämtlands geografiska och demografiska förutsättningar, oavsett höga ambitioner hos RKM.

När privatägda KR trafik förvärvades 2014 av Björkskoncernen och Byberg & Nordin Busstrafik AB försvann en stor och viktig aktör i Jämtland. Då ingen av de stora bussoperatörerna (ex. Nobina, Keolis, Transdev) ser Jämtland som ett prioriterat område är Centrala Buss nu den enda större bussoperatören i länet vilket lett till en mycket försämrad konkurrenssituation. De stora bussoperatörerna visar däremot ett större intresse för Östersunds stadstrafik

Avtalsperioden i nuvarande Buss 2010 avtalet är 6+2 år. I branschens gemensamma avtalsmodell rekommenderas 8+2 år. Den kortare avtalstiden innebär att fordonen måste skrivas av snabbare vilket leder till att operatörerna sätter ett högre anbudspris.

Statistik från Trafikanalys² visar att den totala kostnadsutvecklingen i Jämtland för busstrafik under perioden 2007-2014 var 17 %. Företrädare från Sveriges Bussföretag menar att kollektivtrafiken i Jämtlands län fram till upphandling av Buss 2010 varit relativt billig sett i relation till övriga glesbygdslän i Sverige (jmf t ex Gotland som har en liknande struktur) och menar därför att prishöjningen i de senaste upphandlingarna inte är anmärkningsvärd.

De skärpta miljökraven under senare år (från Euro 3 till Euro 6) medför att bussarnas restvärde minskar. De tidigare kalkylerade avskrivningsplanerna kan inte längre användas vilket leder till ökade kostnader. Kravet på maxålder 13 år (snitt 8 år) uppfattas inte heller som relevant då Jämtlands glesbygdstrafik innebär att bussarna kan hålla sig fräschare under en längre period. Även detta krav blir kostnadsdrivande.

Länstrafiken har som strategi att efterfråga "rätt fordon" baserad på uppdragets karaktär (mängd bussgodis etc). Konsekvensen blir att man blandar olika fordonsstorlekar i i avtalen (framförallt småbilsavtalen) likaså begränsar konkurrensen kravet på 1 timmes inställelsetid för sjukresor i anropstsyrd trafik eftersom de taxiföretag som enbart har små fordon måste konkurrera med lokala bussföretag. Taxiföreträdare anmärkte på att de haft svårigheter att anlita lokala underoperatörer till ett acceptabelt pris och att Centrala Buss därmed får en konkurrensfördel.

Taxiföreträdare anser att det är volymen och det geografiska läget som styr prisbildningen vid taxiupphandlingarna. Jämtlands tidigare beskrivna geografiska förutsättningar ger inte en tillräcklig volym för fler taxiföretag. En avgörande förutsättning för att köpa in ett taxifordon och att köra i glesbygden är att det finns ett avtal för samhällsbetalda resor i botten. Utan dessa avtal går det inte att överleva, och lokala taxiägare har ofta andra jobb vid sidan om (frisör, bilverkstad etc). I Jämtland är det möjligt att få en körning på 50 mil t/r, vilket innebär att övriga allmänna kostnadsförändringar (bränsle/personal) också påverkar prisbildningen.

Länstrafikens krav på nya bårbilar ledde till att de gamla bårbilarna måste omsättas i förtid, en kostnadsdrivande faktor som taxiföreträdare anser att Länstrafiken kunnat hantera på ett annat sätt.

² Källa: Lokal och regional kollektivtrafik 2014, Trafikanalys

Osäkerhet för oplanerade kostnadsförändringar eller intäktsbortfall leder till en högre riskpost i kalkylen. Ett exempel som kom upp var att lokala taxioperatörer tilläts att åka in till Östersund och anmäla att man vill köra en returreesa är därför kostnadsdrivande.

Sammanfattning

Bristande konkurrens

- De stora nationella bussoperatörerna har inget intresse av Jämtlands regiontrafik, det är för få bussar och avstånden för stora. Östersunds stadstrafik är emellertid intressant av flera större operatörer.
- När KR Trafik försvann återstod endast en stor bussoperatör i Jämtland (CB)
- De senaste upphandlingarna krockade i tid och ansträngda anbudsresurser hos bussföretagen kräver att prioritet ges till anbud för den trafik som kan bedrivas mest effektivt.
- Jämtlands geografiska förutsättningar ger inte en tillräcklig volym för fler taxiföretag.
- Det krävs ett avtal om samhällsbetalda resor i botten för att ett taxiföretag kan överleva.

Prishöjningar

- Flera kostnadsdrivande faktorer i upphandlingarna; krav på många fordonstyper (godsbefordran, storlek, wc etc), tillgänglighetskrav och miljökrav.
- Svårt att skapa stordriftsfördelar med det stora antalet lokala "depåer"/ uppställningsplatser
- Svårighet att skapa effektiv arbetstid och att rekrytera personal på landsbygden
- Andra allmänna kostnadsförändringar påverkar (bränsle/personal).

Sammanfattningsvis visar förstudien inga tecken på att det kan bli fler anbudsgivare i kommande upphandlingar, varken för buss eller också taxi. Konsekvensen blir att konkurrenssituationen i Jämtland med stor sannolikhet kommer att vara fortsatt svag och därmed risk för ytterligare prishöjningar om inga åtgärder införs.

6 Trafik i egen regi?

6.1 Generella antaganden

Syftet med den här förstudien är att undersöka om det på grund av de rådande omständigheterna med bristande konkurrens och ökade priser, kan vara lönsamt att köra trafiken i egen regi och därigenom minska kostnaden för trafiken i Jämtland.

Trafiken som ingår i analysen omfattar framförallt Buss 2010 avtalet. Vi har även studerat stombusstrafiken som har en trafikvolym som kan uppnå en viss effektivitet. Trafiken omfattas också av en tidigare analys av regionbussarnas marknads-förutsättningar som togs fram med hjälp av konsultföretaget Urbanet³, 2014. I analysen bedömdes marknadspotentialen utifrån trafiksystemets

³ Kartläggning och analys av den regionala linjetrafiken i Jämtlands län (2014)

utformning/konkurrenskraft gentemot bilen och visade att marknadsandelen är förhållandevis hög i flera relationer till/från Östersund, vilket innebär att bussen (och tåget) i dessa relationer konkurrerar bra med bilen.

Som tidigare nämnts har det varit svårt att bryta ner samtliga kostnadsposter och produktionsdata från befintliga system. Det har därför varit nödvändigt att använda vissa uppskattningar, t ex vad avser produktionseffektivitet och fordonspriser. Likaså har vi använt oss av branschmässiga schabloner när det gäller timpris, kmpris och bränsleförbrukning.

I ett fortsatt arbete bör dessa kostnadsparametrar brytas ned mer i detalj, vilket inte varit möjligt att göra inom ramen för denna förstudie.

6.2 Buss 2010 avtalet

Utgångspunkten i vår kalkyl bygger på befintligt trafikupplägg och generella förutsättningar som inledningsvis beskrivits. För att köra trafiken i egen regi krävs 102 fordon, inkl. 10 % reservvolym. I tabell 2, se nedan, har vi sammanställt den totala kostnaden för att köra Buss 2010 avtalet i egen regi. I totalkostnaden ingår fordon, avskrivning av fordon (12 år), bränsle, personalkostnader (inklusive OH), förartid, uniform, sjukfrånvaro, utbildning, depåkostnader, fordonsunderhåll, städ och tvätt.

Total årskostnad för Buss 2010 i egen regi beräknas till 129 MSEK i dagens prisnivå (21,98 kr per vkm).

Fordon, antal	102 inkl ca10% reserv
Städ/tvätt Mtrl.(städtvätt ingår i tjänst)	5,1
Rullkostnad km, miljöbränsle	39,8
Avskrivning buss (nya fordon)	21,2
Hyreskostnad (uppställningsplatser)	4,3
Förare, antal årsarbetare	106, varav ca 80 heltid
Förar kostnad	44,2
Utbildning och sjukfrånvaro (5 %)	2,5
Övrig personal (trafikledning, verkstad, underhåll, admin)	7,8
Ränta 1,5 %	3,8
Totalt	129 MSEK

Tabell 2 Kostnadskalkyl Buss 2010 i egen regi

Trafikupplägget utgår från 3-axlade boggiebussar. Kalkylen bygger på en snittkostnad per fordon varav en viss andel av fordonen har låggolv, större/mindre godsutrymme och några av mindre storlek. Ambitionen är att minska antalet fordonsstyper vilket innebär att vissa turer ibland kommer att köras med större kapacitet än vad som behövs, men detta ska avvägas mot en ökad drifteffektivitet och lägre kostnader för bland annat underhåll och reservdelar.

Fordonens avskrivningstid hänger i allmänhet ihop med avtalsperioden. Jämtlands regionbusstrafik har mindre slitage än stadsbusstrafik vilket blir rimligt med en något längre avskrivningstid. I ovan kalkyl har vi utgått från en avskrivningstid på 12 år. Om man istället räknar med en avskrivningstid på 14 år sjunker totalkostnaden till 125,9 MSEK/år.

Kalkylen bygger på nya fordon, samtliga helt tillgänglighetsanpassade. Tillgänglighetsanpassningen sker utifrån val av fordonstyp, exempelvis lift/ramp eller lågentré buss (dvs halva fordonet har låggolv). En annan åldersfördelning av fordonsparken kan troligtvis ge en högre kostnadseffektivitet. En fördjupad analys av fordonstyper och utbud av begagnade fordon bör utredas vidare.

Det stora antalet uppställningsplatser som idag ligger utspridda i länet bör reduceras i den mån det går för att skapa en större effektivitet (underhåll, tomkörning mm). Målsättningen är att nyttja befintliga uppställningsplatser genom att teckna avtal med underleverantörer (se tabell 1).

I Östersund kommer det att krävas en större depå och vi har därför undersökt några olika alternativ:

- *Hyra kommunens befintliga depå i Odenskog.*
Kommunen ser möjligheter att erbjuda lokaler i samma fastighet som stadsbussarna då en befintlig hyresgäst väntar på att få flytta till ett annat område. Nettbuss är positiv till samlokalisering och synergier kan finnas för att nyttja befintlig verkstadskapacitet.
- *Bygga en ny egen depå.*
Om ytorna inte räcker till är kommunen öppen för att bygga ut i anslutning till den befintliga depån. (25 fordon, BTA 1670m², byggkostnad ca 40-50 MSEK. Exempel från Kristinehamn)
- *Hyra CB:s befintliga depåer*
Teckna avtal med CB:s operatörer för hyra av befintliga depåer i Östersund.

Samtliga ovan alternativ kräver en fördjupad analys vilket inte ingått i denna förstudie.

6.3 Stombusstrafiken

Stombusstrafiken omfattar ett tjugotal linjer som trafikerar mellan länets stomlinjecentra till Östersund, som är den enskilt viktigaste målpunkten. Stombusstrafiken är en effektiv del av kollektivtrafik; den har tät turutbud, trafik över hela dygnet och ger stordriftsfördelar. Trafikutbudet skapar bra möjligheter till arbetspendling till Östersund och trafiken har även stor betydelse för pendling till gymnasium och universitet, resor till region- resp. länssjukvård, service-, besöks- och anslutningsresor.

Stombusstrafiken i egen regi omfattar 47 bussar, inkl. reservvolym. Beräkningarna i stombusstrafiken, liksom i Buss 2010 avtalet, baseras på snittpriser och schabloner Kalkylen på helt nya fordon, 3 axlade boggiebussar som samtliga är tillgänglighets-anpassade.

Hyreskostnaden för en depå utgår från en snittkostnad per fordon. Vid eventuella problem att teckna avtal med befintliga leverantörer i regionen blir det nödvändigt att hyra eller bygga en depå i Östersund, vilket givetvis påverkar kostnadsbilden.

Den totala årskostnaden beräknas till 72 MSEK⁴ (21,31 kr per vkm) vilket redovisas i tabell 3. Om man istället räknar med en avskrivningstid på 14 år sjunker totalkostnaden till 70,4 MSEK/år.

⁴ I totalkostnaden ingår fordon, avskrivning av fordon (12 år), bränsle, personalkostnader (inklusive OH), förartid, uniform, sjukfrånvaro, utbildning, depåkostnader, fordonsunderhåll, städ och tvätt.

Fordon, antal	47 st (inkl 10% reserv)
Städ/tvätt, mtrl.	2,3
Rullkostnad km, miljöbränsle	23,0
Avskrivning buss (nya fordon)	9,7
Hyreskostnad (depåer)	2,1
Förare, antal	56 ca 50 heltid
Lönekostnad, förare	26,5
Utbildning/sjuk (5 %)	1,4
Övrig personal (verkstad, trafikledning, adm)	4,6
Ränta 1,5 %	1,7
Totalt	72 MSEK

Tabell 3 Kostnadskalkyl för stombusstrafiken i egen regi

Uppställningsplatser för stombusslinjer

I tabell 4 framgår var fordonen i stombusstrafikens har sina uppställningsplatser idag, framtaget ur operatörernas omloppsplaner som är inlagda i Länstrafikens planeringsverktyg Rebus. Målsättningen för att köra trafik i egen regi är att sänka kostnaderna. I syfte att effektivisera och centralisera resurserna bör därför antalet uppställningsplatser minskas. För att uppnå ett effektivt trafikupplägg behövs ca 8 uppställningsplatser vilket innebär att vissa linjer behöver förändras mot dagens utbud. Exakt var dessa uppställningsplatser är placerade och hur trafikutbudet kommer att förändras kan bedömas först när slutligt val av linjer som kan bli aktuella att drivas i egen regi.

Utgångspunkten för vilka sträckor som Länstrafiken bör satsa på är de relationer som har störst potential för resandeökning. För att uppnå en effektivare depåplacering måste en linjenätsutredning genomföras som även inkluderar möjligheten till integration av skoltrafik, anropstydtrafik samt kanske även bilpooler och pendelparkeringar.

Depå	Antal bussar	Depå	Antal bussar
Sveg	0	Krokom	6
Funäsdalen	2	Kälarne	0
Strömsund	5	LIT	3
Brunflo	5	Ljungdalen	0
Föllinge	0	Lofsdalen	0
Bräcke	3	Rätan	0
Gäddede	2	Svensta	2
Hackås	3	Torvalla/Östersund	1
Hallen	2	Valsjöbo	1
Hede	1	Ytterho	1
Hoting	2	Östersund	3
Kaxås	0	Totalt	42

Tabell 4 Uppställningsplatser för nuvarande stombusstrafik 2016

6.4 Ramavtal för skollinje-och glesbygdstrafik

Västerås Lokaltrafik upphandlar sedan ett antal år tillbaka skoltrafik och kompletterande linjetrafik i s.k. ramavtal enligt LUF (lag om offentlig upphandling i försörjningssektorn). För att få upphandla enligt LUF måste man ha en verksamhet inom den s.k. försörjningssektorn. Med det menas företag som har energi, gas, vatten, posttjänster, eller offentligt ägda transporttjänster inom sitt verksamhetsområde. Ett trafikföretag med statliga eller kommunala huvudmän omfattas av LUF.

LUF har inte en volymgaranti i sin process, dvs upphandlingarna som görs behöver inte innehålla detaljerade uppgifter om hur mycket som upphandlas. De avgörande skillnaderna mellan LOU (lag om offentlig upphandling) och LUF innebär att LUF tillåter en upphandlande myndighet eller enhet att använda sig av förhandlat förfarande. Dessutom är det tillåtet att tilldela parallella ramavtal. Det finns heller inget krav på att rangordna avtalen i upphandlingen och det är även möjligt att fritt välja bland anbudsgivarna. Västerås Lokaltrafik upphandlar sedan ett antal år tillbaka skoltrafik och kompletterande linjetrafik i s.k. ramavtal enligt LUF (lag om offentlig upphandling i försörjningssektorn). För att få upphandla enligt LUF måste man ha en verksamhet inom den s.k. försörjningssektorn. Med det menas företag som har energi, gas, vatten, posttjänster, eller offentligt ägda transporttjänster inom sitt verksamhetsområde. Ett trafikföretag med statliga eller kommunala huvudmän omfattas av LUF.

I Västmanland har länet delats upp i fyra områden/kommuner. Ett ramavtal har tecknats med högst fyra trafikföretag per område vilka utvärderades på kvalitet, sträcka, turlista och pris. Avtalsperioden är 4 år (2+1+1) och fordonskraven följer branschens Buss 2010 modell. Numera medger LUF längre avtalsperioder och kommande avtalsperioder blir troligtvis 7 år. Andra krav innebär att trafikföretaget måste ha en omsättning på minst 5 MSEK/år och de ska ha minst fem anställda bussförare (dock möjligt att gå ihop med andra trafikföretag).

Ramavtalet innebär ingen garanti avseende tilldelning eller omfattning utan all trafik upphandlas i en förnyad konkurrensutsättning när behov uppstår. Innan en förnyad upphandling diskuterar beställaren tillsammans med de operatörer som har ramavtal i det aktuella området och tillsammans tar man fram de bästa lösningarna. Alla frågor är transparenta utom pris. Ersättning utgår enligt den överenskommelse som träffas för varje trafikuppdrag som därefter tilldelas efter förnyad konkurrensutsättning.

Resultatet av ramavtalsmodellen i Västmanland är en betydande kostnadsbesparing, från 20 MSEK/år till 14 MSEK utan att operatörernas kilometer ersättning har sänkts. Framgångsfaktorn bygger istället på en smartare och effektivare planering av befintliga resurser, som grundas på att Västerås Lokaltrafik idag använder operatörernas planerarkompetens och att lösningar sker i en förtroendefull dialog och i bred samverkan.

Förutsättningarna för att denna ramavtalsmodell skulle kunna fungera även i Jämtland är goda. Det finns en stor erfarenhet och kompetens hos de lokala operatörerna som kan användas i högre grad. En uppdelning av ramavtalsområden kan lämpligtvis vara befintliga (åtta) småbilsavtal som ska upphandlas 2018.

Upphandling av ramavtal för skoltrafik och kompletterande linjetrafik i landsbygden, tillsammans med stombusstrafik i egen regi, kan vara en lösning för att hantera situationen med minskad konkurrens och ökade kostnader.

7. Organisation och personal

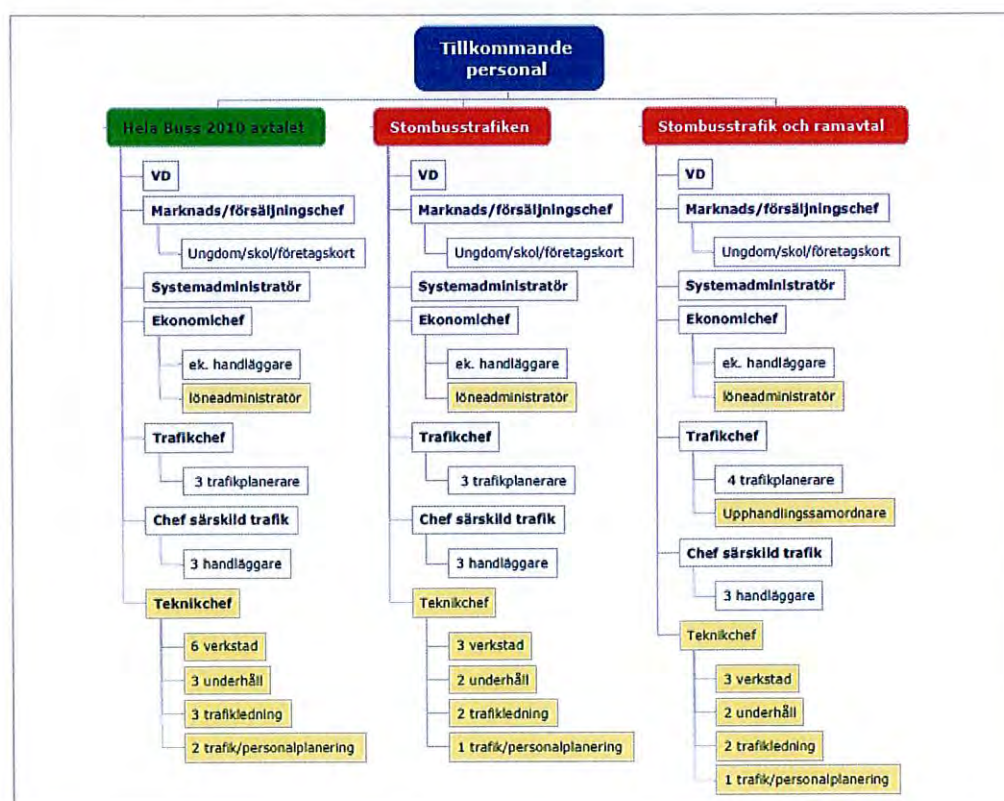
7.1 Förslag på organisationsform

Vid beslut om trafik i egen regi i Jämtland, föreslås bilda ett helägt bolag av Region Jämtland Härjedalen. Företrädesvis bör befintlig organisation inom Länstrafiken användas, vilket kräver mindre formalia då verksamheten redan är etablerad och befintlig kompetens kan användas.

Ett ägardirektiv mellan Region Jämtland Härjedalen och bolaget tecknas. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) formar genom det regionala trafikförsörjnings-programmet den långsiktiga och strategisk inriktningen. Som underlag för bolagets verksamhetsplanering lämnar RKM en "inriktning" inför det kommande uppdraget (exempelvis 2 års budget). En ny styrelse utses, gärna med en mix av ledamöter utifrån affärsmässig kompetens och ledamöter som sitter på ett politiskt mandat. Efter beslut hos RKM om allmän trafikplikt och direkttilldelning av trafik till det nya bolaget kan uppdragsavtal tecknas.

7.2 Tillkommande personal

Länstrafikens nuvarande organisation omfattar femton medarbetare. Att köra trafik i egen regi kommer att kräva att verksamheten utökas med nya kompetenser/tjänster. Vilka tjänster som är nödvändiga grundas på valet av trafikupplägg och framgår av organisationsskiss, figur 5. De tillkommande tjänsterna berör framförallt teknikområdet, markerat med gula rutor. Om ramavtal införs bör ytterligare förstärkning ske inom upphandlingsområdet.



Figur 5 Förslag på tillkommande kompetenser/tjänster

7.3 Uppstartstid

Uppstartstiden från beslut till trafikstart är uppskattningsvis drygt två år. De olika faserna omfattar:

Rekrytering av personal och planeringsprogram, 4-6 mån

- Anställningsprocess (annonsering/intervjuer/utbildning, teckna kollektivavtal mm)
- Upphandling (tjänst med ansvar för planeringsprogram omlopp och tjänster)

Fordonsinköp, 12-14 mån

- Tillsätta projektgrupp för inköp
- Upphandling av fordon (ta fram kravspecifikation, förfrågningsunderlag, upphandling/utvärdering/beställning)
- Leveransperiod
- Leveransmottagande; installation av teknik
- Utbildning av personal (förare och verkstad)

Ramavtalsupphandling, - 12 månader

- Småbilsavtalen löper ut i juni 2018
- Utredda optimala ramavtalsområden
- Upphandlingsprocess till tecknande av avtal

Depå/uppställningsplatser, - 24 mån

- Inventering av behov och nuvarande funktionalitet
- Förhandla och teckna hyresavtal med underleverantörer i regionen
- Fördjupad utredning om alternativa lösningar i Östersund; bygga ut kommunens befintliga depå, bygga nytt eller hyra av nuvarande operatörers

7.4 Fördelar och nackdelar med driftorganisation i egen regi

I tabell 5 och 6 beskriver vi några identifierade fördelar/nackdelar med trafik i egen regi i en centraliserad driftorganisation.

Fördelar

- Bättre ekonomisk kontroll och styrning
- Ökad flexibilitet (fordon, förare, beställningscentral mm.)
- Offentligt bolag har högre kreditvärdighet
- Tydligt varumärke mot kund
- Snabba beslutsvägar
- Förenklad uppföljning (FRIDA, Rebus)
- Närmare mellan beslutsfattare och utförare
- Effektivare administration- helhetsgrepp
- Stordriftsfördelar vid inköp (drivmedel mm.)
- Anlita regionens resurser för rekryteringsprocesser och andra overhead resurser.
- Lättare för kommuner att få insyn i verksamheten

Nackdelar

- Stort geografiskt område och svårt att få kontroll och överblick (arbetsledning, uppställning av fordon)
- Risk för fler deltidstjänster om förarna blir offentligt anställda. I dagsläget gör de egna åkarna göra andra uppgifter mellan passen
- Svårt att hitta samma flexibilitet gällande uppställningsplatser (föraren tar med bussen "hem")
- Lokala operatörer kan slås ut vilket försvårar övriga transportbehov i regionen
- Initialt större investeringsbehov (fordon och depåetableringar)
- Svårt att "vända tillbaka" om lokala operatörer har lagt ner sin verksamhet
- Ingen konkurrens – bara en operatör

7.5 Andra offentligt ägda trafikbolag

Det finns idag åtta offentligt ägda trafikföretag som bedriver trafik i egen regi i Sverige. Dessa är Luleå Lokaltrafik, Karlstadbuss, Uddevalla Omnibus, Gamla Upsala Buss, Borås Lokaltrafik, Skellefteåbuss, Göteborgs Spårvägar och Västerås Lokaltrafik. Samtliga bolag har en lång historia och flera startade sin verksamhet redan i början av 1900-talet. Karlstadbuss drivs idag förvaltningsform och har inget eget åkeri. Västerås Lokaltrafik och Gamla Upsala Buss ägs av respektive landsting och övriga är kommunala bolag. Bolagen verkar antingen i direkttilldelad eller i konkurrensutsatt trafik och i vissa fall inom båda marknaderna. I och med den nya lagen och inrättandet av Regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM), samt val av organisationsform, har ägandeskap och styrning av de offentliga trafikföretagen delvis förändrats och dess roller är ännu inte helt klara mellan parterna.

I begynnelsen var huvuduppgiften för de offentliga bolagen att driva den egna stadstrafiken. När lagen om offentlig upphandling (LOU) trädde i kraft på 1990-talet, började man även att se sig om utanför sin "stadstrafikdomän". Inledningsvis var det mest fokus på upphandlingar av trafik i den egna kommunen men senare även i andra kommuner. Efter ett flertal juridiska processer i landet konstaterades att detta inte var förenligt med kommunallagstiftningen. Bolagen bedriver numera huvudsakligen stadstrafik och/eller trafik i den egna kommunen antingen genom direkttilldelning eller i den konkurrensutsatta marknaden. Efter genomgång av de olika bolagens verksamheter konstateras att Västerås Lokaltrafik är det bolag vars erfarenheter Jämtland har mest att lära av.

8 Driftsekonomi

8.1 Uppstartskostnader

Ett beslut om trafik i egen regi medför uppstartskostnader. Dessa omfattar framför allt fordonsinköp, men även andra kostnader för driftplaneringsprogram, utbildning mm.

I dagsläget är det ingen större prisskillnad mellan att leasa eller köpa fordon, leasingmodellen underlättar däremot ett högre initialt investeringsbehov. Ett offentligt ägt bolag har i allmänhet en högre kreditvärdighet vilket öppnar upp för bättre lånevillkor, t ex genom Kommuninvest.

Det finns flera olika planeringssystem för kollektivtrafik (exempelvis Hastus och Trapeze). Inköpspris och underhåll är relativt högt och därför är det viktigt att ha långsiktiga planer och mål för verksamheten. Under en uppstarts fas (år 1-2) kan därför tjänsten, inklusive verktyget, upphandlas av en lämplig entreprenör. Det är ekonomiskt fördelaktigt samtidigt som det skapas tid för intern

utbildning. På sikt är det naturligt att skapa en intern planeringsfunktion och köpa in egna verktyg, vilket kan ske efter ett par år.

Antalet uppställningsplatser måste minskas mot idag, annars blir det svårt att effektivisera verksamheten. Det kommande linjenätet blir styrande för var uppställningsplatserna placeras. En inventering av uppställningsplatsernas standard baserad på kvalitet/funktion/miljö och geografiska läge måste genomföras. Målsättningen bör vara att hyra befintliga uppställningsplatser och att avtal tecknas med berörda underleverantörer.

I Östersund ser vi ett behov av en större depå beroende på vilken trafik som ska köras i egen regi. Om det inte är möjligt att hyra CB:s befintliga depåer måste detta lösas på annat sätt. Ett alternativ kan vara att hyra in sig i kommunens depå i Odenskog. Nettbuss (Stadsbussarna) har ställt sig positiva till en samlokalisering och kan även tillhandahålla några platser utomhus. Kommunen har även öppnat upp för att Länstrafiken kan överta lokaler i Odenskog som ligger i anslutning till stadsbussarnas (ca 1600 m²). Ytterligare synergieffekter vid en samlokalisering i Odenskog innefattar, på samma sätt som Nettbuss, att köpa verkstadstjänster från Berners som ligger i samma fastighet.

Det finns en möjlighet att kommunen kan tillhandahålla mark i anslutning till nuvarande depå som då kan byggas ut. Byggekostnaden för en fullvärdig bussdepå för 25 fordon är ca 40-45 MSEK (exempel från Kristinehamn). Båda alternativen i Odenskog har diskuterats i positiv anda med kommunens tjänstemän.

8.2 Bränslealternativ

En viktig förutsättning vid val av bränsle är att de stödjer de långsiktiga målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, i vilket ingår att minska nettoutsläpp av CO₂. Traditionell diesel ser vi därför inte som ett alternativ.

Utvecklingen går snabbt när det gäller fossilfria bränslen. Busstillverkarna och fordonsindustrin måste ligga i framkant då kraven är högt ställda och stärks succesivt. Det senaste tillskottet av fossilfri bränsle som uppkommit på marknaden är HVO⁵. HVO är en syntetisk biodiesel som tillverkas huvudsakligen av slakteriavfall och rapsolja – ett enkelt, klimatsmart och ekonomiskt alternativ till fossil diesel.

Baserat på regionens förutsättningar (klimat, geografi) och den aktuella trafiken har vi tagit fram en jämförelse mellan HVO, RME⁶ och gas. Nedan tabeller beskriver fördelar och nackdelar för respektive bränslealternativ.

RME		GAS	
Fördelar	Nackdelar	Fördelar	Nackdelar
Bättre smörjningsförmåga än diesel	Spill ger större skador	Lägre koldioxidutsläpp (ca - 35 % jmf. med diesel, kan vara högre beroende på gastyp)	Tillgången - tankställe enbart i Östersund
Lägre CO ₂ -utsläpp	Ev. större underhållskostnader då RME är aggressivare mot vissa gummimaterial	Lägre buller och vibrationer (jmf. med diesel)	Tar längre tid att tanka
Biologiskt nedbrytbart	Högre bränsleförbrukning - måste tanka oftare		Svårt att hitta fordon som kan gå på gas i långa omlopp
Mindre partikelutsläpp	Kondensvatten bildas lättare i tankcisternerna och mer underhåll krävs då de måste dräneras regelbundet		Måste bli enhetlig kvalitet på gas i landet
	Krävs tillsatsmedeln för start vid kallare än -6. Fungerar till -20		Lägre tillverkningsvolym - dyra fordon.
	Kräver tätare serviceintervaller		

⁵ Hydrogenated Vegetable Oil.

⁶ Rapsmetylester

HVO	
Fördelar	Nackdelar
HVO släpper ut upp till 90 procent mindre koldioxid i jämförelse med om det körs på fossil diesel.	Dyrare än diesel - högre tillverkningskostnad. (Förändrade skatteregler kan göra utjämnade skillnaderna)
Ett helt förnybart bio bränsle	Tankställen fortfarande under utbyggnad. I nuläget enbart i Östersund (Odenskog)
Samma prestanda som diesel Ingen förändring av serviceintervaller Fungerar bra i kall vinter Renare avgaser Kan blandas i större utsträckning än 7 %. Upp till 35 % (7 % FAME och 28 % HVO) utan att gå utanför spec. för diesel HVO kan användas till vanliga dieselmotorer utan några konverteringar eller förändrade serviceintervaller, och man kan även blanda med vanlig diesel i samma tank.	

Tabell 5 Jämförelse av bränslen

HVO har många fördelar och uppfyller RKM:s delmål "en miljömässig hållbar utveckling". I nuläget finns det enbart ett tankställe i Östersund. Det blir därför viktigt att arbeta för att etablera fler tankstationer i länet de närmaste åren. Men utvecklingen går snabbt, nya varianter på bränslen kan komma fram under tiden och bör undersökas vidare inför en trafik start i december 2018.

9 Sammanfattning

De senaste trafikupphandlingarna i Åre och Ragunda blev prishöjningen mycket högre än vid tidigare upphandlingar. I år ska Länstrafiken påbörja upphandlingen av nya "Buss 2010" avtalet och det finns en oro att trenden med ökade priser ska hålla i sig. Syftet med denna förstudie är att besvara frågan om det går minska kostnaden för trafiken i Jämtland genom att driva verksamheten med egna resurser i form av fordon, personal, lokaler, verkstad och driftledning.

En inledande genomgång av EU förordningen och den nationella lagstiftningen visar att det är fullt möjligt för Länstrafiken i Jämtland AB att bedriva och utföra trafik i egen regi, då syftet är att få verksamheten mer kostnadseffektiv.

Jämtlands geografi och det låga resandeunderlaget skapar stora svårigheter för ökad kostnadseffektivitet. Idag finns det bara en stor bussoperatör kvar i Jämtland, Centrala Buss. När Buss 2010 avtalet löper ut 2018 innebär den rådande situation att upphandlingen kommer att genomföras på en icke fungerande marknad, vilket med stor sannolikhet kommer leda till ytterligare prishöjningar. Oaktat att trafiken bakåt i tiden har bedrivits relativt kostnadseffektivt, tydliggör de senaste prishöjningarna den tuffa utmaningen Länstrafiken står inför.

I utredningen har vi identifierat olika kostnadsdrivande faktorer som bidragit till en ökad prisnivå. Det handlar exempelvis om ställda krav på fordonstyper, en blandning av fordonstyper i samma avtal, kort avtalsperiod, ökade miljökrav och olika tillgänglighetskrav. Andra ställda krav var inte heller konkurrensneutrala. Trafik som körs kräver depå/er för service/underhåll. Det innebär att en befintlig operatör som äger en depå får en fördel vid nästa upphandling. Det här är en fråga som diskuteras i branschen och flera RKM börjar därför att bygga egna depåer som hyrs ut till den operatör som vinner trafikuppdraget i syfte att göra depåfrågan konkurrensneutral.

Prisbilden vid taxiupphandlingar styrs till stor del av det geografiska läget och volymen. De geografiska förutsättningarna i Jämtland innebär att det är svårt att ge tillräcklig volym för fler taxiföretag. Det är också viktigt att man kan ha ett avtal för samhällsbetalda resor i botten. En annan begränsande faktor är kravet på 1 timmes inställelsetid för sjukresor i anropssyrd trafik, vilket kräver lokalt placerade åkare.

När privatägda KR trafik förvärvades 2014 av Björkskoncernen och Byberg & Nordin Busstrafik AB försvann en viktig aktör i Jämtland. Centrala Buss är nu den enda större bussoperatören i länet.

Länstrafikens nuvarande upphandlingsstrategi lockar inte de stora bussoperatörerna, volymerna är för små och regionen är alltför stor för nå en lönsam effektivitet. Ingen av de stora bussoperatörerna uppger att de ser Jämtland som en prioriterad region, vilket bidrar till en försämrad konkurrenssituation. De stora operatörerna, i motsats till de mindre lokala operatörerna, efterlyser större anbudspaket som gärna inkluderar stadstrafiken, men med färre fordonstyper och längre avtalsperioder.

Tidpunkten för de senaste upphandlingarna i Jämtland kan ha påverkat konkurrenssituationen negativt då de sammanföll i tid med andra stora upphandlingar. Operatörernas anbudsresurser är begränsade och Jämtlands regiontrafik är inte tillräckligt attraktiv ur ett lönsamhetsperspektiv.

Frågan är om det går att vända den negativa trenden genom att Länstrafiken kör trafik i egen regi? För att söka svar på frågan har två alternativ för trafik i egen regi analyserats. Analysen omfattar hela Buss 2010 avtalet och stombusstrafiken. Utöver dessa två alternativ genomfördes en analys av Västmanlands ramavtalsmodell för skoltrafik och kompletterande linjetrafik i glesbygden.

I kalkylen nedan ingår kostnader för fordon, avskrivning av fordon, bränsle, personalkostnader (inklusive over head), förtid, uniform, sjukfrånvaro, utbildning, depåkostnader, fordonsunderhåll, städ och tvätt. Då det varit svårt att bryta ner samtliga kostnader och produktionsdata från befintliga system bygger kalkylerna delvis på schabloner och uppskattningar. I tabell 6 framgår kostnaden för respektive alternativ.

Totalt/år, MSEK	129	12 år avskrivning
Kr/vkm	21,98	
Totalt/år, MSEK	125,9	14 år avskrivning
Kr/vkm	21,46	
Stombusstrafik, egen regi		
Totalt/år, MSEK	71,8	12 år avskrivning
Kr/vkm	21,31	
Totalt/år, MSEK	70,4	14 år avskrivning
Kr/vkm	20,90	

Tabell 6 Alternativ i egen regi, prisnivå 2015

Trafik i egen regi medför även uppstartskostnader. Dessa omfattar framför allt fordonsinköp, men även andra kostnader för driftplaneringsprogram, utbildning mm. Länstrafiken, som offentligt bolag, har möjlighet att få en högre kreditvärdighet vilket öppnar upp för bättre lånevillkor, t ex genom Kommuninvest. I dagsläget är det ingen större prisskillnad mellan att leasa eller köpa fordon, leasingmodellen underlättar däremot ett initialt investeringsbehov.

För att lösa behovet av planeringssystem föreslås upphandla tjänsten, inklusive verktyget, under en uppstartsfas (år 1-2) av en lämplig entreprenör. Det är ekonomiskt fördelaktigt samtidigt som det skapas tid för intern utbildning. Målsättningen bör vara en intern planeringsfunktion och egna verktyg, vilket kan ske efter ett par år.

I Östersund finns ett behov av en depå, vars storlek beror på vilken trafik som ska bedrivas i egen regi. Om det inte är möjligt att hyra CB:s depåer måste detta lösas på annat sätt. Ett alternativ är att

Länstrafiken kan överta lokaler (ca 1600 m²) i anslutning till stadsbussarnas depå i Odenskog. Nettbuss har ställt sig positiv till en samlokalisering och kan även tillhandahålla några platser utomhus. I samma fastighet finns dessutom en leverantör med serviceavtal för verkstadstjänster. Ett ytterligare alternativ är att bygga ut befintlig depå i Odenskog. Båda alternativen i Odenskog har diskuterats i positiv anda med kommunens tjänstemän.

Ett alternativ som dessutom kan bidra till att bibehålla en konkurrensutsatt marknad, är att upphandla ramavtal för skoltrafik och kompletterande linjetrafik i landsbygd. I Västmanland har denna modell framgångsrikt använts under flera år. Ramavtal har upphandlats enligt LUF, där länet delades upp i fyra områden/ kommuner och avtal har tecknats med fyra trafikföretag per område. Ramavtalet innebär ingen garanti avseende tilldelning eller omfattning utan all trafik upphandlas i en förnyad konkurrensutsättning när behov uppstår. Innan förnyad konkurrensutsättning tar beställaren, tillsammans med de operatörer som har ramavtal i det aktuella området, fram de bästa lösningarna, alla frågor är transparenta utom pris. Ersättning utgår enligt den överenskommelse som träffas för varje trafikupplägg som därefter tilldelas efter förnyad konkurrensutsättning. Modellen har resulterat i att trafik kostnaderna har kunnat sänkas samtidigt som de mindre och lokala operatörerna kan fortsätta sin verksamhet. Framgångsfaktorn bygger på en smartare och effektivare planering av befintliga resurser, dvs. de använder operatörernas planerarkompetens och lösningar sker i bred samverkan och i en förtroendefull dialog.

Förutsättningarna för att Västmanlands ramavtalsmodell skulle kunna fungera även i Jämtland är goda. Det finns en stor erfarenhet och kompetens hos de lokala operatörerna, en kompetens som kan användas i högre grad. En lämplig uppdelning av områden kan vara nuvarande småbilsavtal (8 områden) där skoltrafik, kompletterande linjetrafik och även särskild kollektivtrafik ingår. Den här ramavtalsmodellen öppnar upp för konkurrens samtidigt som avtalet uppmuntrar till ökad samverkan, transparens och innovativa lösningar. En stor fördel är att ramavtalet skapar förutsättningar för att mindre och lokala trafikföretag (buss/taxi) inte behöver slå ut.

En upphandling av ramavtal tillsammans med stombusstrafik i egen regi kan till viss del lösa flera av de problem som uppstått i nuvarande situation med minskad konkurrens och ökade kostnader.

Vid beslut om trafik i egen regi i Jämtland, föreslås bilda ett helägt bolag av Region Jämtland Härjedalen. Företrädesvis bör befintlig organisation inom Länstrafiken användas. Ett ägardirektiv mellan Region Jämtland Härjedalen och bolaget tecknas. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) visar genom det regionala trafikförsörjningsprogrammet ut den långsiktiga och strategisk inriktningen. RKM ger bolaget en "inriktning" inför det kommande uppdraget (exempelvis 2 års budget). En ny styrelse ska utses och efter beslut hos RKM om allmän trafikplikt och direkttilldelning av trafik till det nya bolaget kan uppdragsavtal tecknas.

Personal behöver tillsättas oavsett val av trafikupplägg, ca nio till femton ytterligare tjänster, huvudsakligen inom teknikområdet.

Uppstartstid från beslut av trafik i egen regi och ramavtalsupphandling till att trafiken kan starta beräknas vara drygt två år. Där ingår rekrytering av personal och planeringsprogram (4-6 mån), ramavtalsupphandling (- 12 månader), depå/uppställningsplatser (- 24 mån).

En centraliserad driftorganisation har både fördelar och nackdelar. Positiva effekter är bättre ekonomisk kontroll och styrning. Det blir närmare mellan beslutsfattare och utförare vilket ger kortare beslutsvägar. Men den viktigaste fördelen är framförallt en ökad flexibilitet (utbud, fordon, förare mm).

Till nackdelarna hör Jämtlands geografiska område vilket gör det svårt att få kontroll och överblick (arbetsledning, uppställning av fordon.) Nuvarande operatörer gör idag även andra uppgifter mellan passen. Som offentligt anställd kan det vara svårare att skapa effektiva tjänstgöringslistor och andelen

deltidstjänster kan öka. En annan nackdel kan vara att det blir svårt att "vända tillbaka" vid beslut om trafik i egen regi. Hur ska regionens behov av övrig verksamhet hanteras om lokala buss-/taxioperatörer försvinner? Ett sätt att undvika att en sådan situation uppstår kan vara tidigare beskrivna ramavtal.

Buss 2010 avtalet kostar i 2015 års prisnivå 117 MSEK. Dagens kostnad för stombusstrafiken är avhängigt vilka linjer som ingår. På grund av svårigheter att bryta ner nuvarande kostnader och intäkter per linje sker därför en jämförelse enbart av hela Buss 2010 avtalet.

Vid en snabb jämförelse blir inte trafiken "lönsam" för Länstrafiken om hela Buss 2010 avtalet körs i egen regi. Om vi däremot räknar upp dagens kostnad med 2 % fram till 2018 plus en uppskattad prishöjning med 15% i nästa upphandling, är det rimligt att tro att trafikkostnaden kan öka med 23 MSEK, dvs. 140 MSEK/år. En uppräknings med 15 % är kanske också i underkant då senaste upphandlingen i Ragunda steg med 28%.

Om vi även räknar upp prisnivån (14 år avskrivning) i de två andra alternativen blir den årliga trafikkostnaden 2018 för hela Buss 2010 avtalet knappt 130 MSEK alternativt drygt 73 MSEK för stombusstrafiken. Det är dessa förutsättningar som måste beaktas inför ett beslut.

Sammantaget visar förstudien inga tecken på att det kan bli fler anbudsgivare i kommande upphandlingar, varken för buss eller också taxi. Konkurrenssituationen i Jämtland kommer med stor sannolikhet fortsatt att vara svag och därmed riskerar priserna att höjas än mer om inga åtgärder införs.

10 Förslag till fortsatt arbete

Nedan förslag till fortsatt arbete utgår från ovan beskrivna slutsats, vilket innebär att Jämtland även framgent kommer att ha en icke fungerande marknad när nästa upphandling ska genomföras.

Att köra hela Buss 2010 avtalet i egen regi uppfyller inte målsättningen i denna förstudie. Ett skäl är att det är en alltför stor omställning för Länstrafiken. Det är flera avgörande frågor som kräver en fördjupad utredning, dessutom med kort framförhållning. Ett annat skäl är svårigheten att hantera regionens behov av övriga transporter om lokala buss/taxioperatörer slås ut då en offentlig ägd operatör inte enligt lag får bedriva konkurrensstörande verksamhet. (Notera att samma situation även kan ske om en stor privatägd operatör tar över trafiken och inte anlitar lokala underoperatörer).

Med utgångspunkt från vad som framkommit i denna förstudie föreslår vi därför följande;

Alternativ 1.

Ramavtalsupphandling av skoltrafik och kompletterande linjetrafik i landsbygd samt stombusstrafik i egen regi

Västmanlands ramavtalsmodell har stora förutsättningar att fungera även i Jämtland. Det är många fördelar med en ramavtalslösning. De lokala operatörerna kan bibehålla sin verksamhet och därmed skapas en ökad konkurrenssituation. Modellen stimulerar till ökad samverkan och innovativa lösningar och alla frågor utom pris diskuteras öppet och med full transparens. För Länstrafiken innebär ramavtalsmodellen möjlighet till ökad flexibilitet/styrning under avtalsperioden likaså nya samordningsmöjligheter med särskild kollektivtrafik.

Länet kan delas in i olika områden där skoltrafik, kompletterande linjetrafik och särskild kollektivtrafik upphandlas i ramavtal med lokala operatörer. Utgångspunkt för indelning kan förslagsvis vara småbilsavtalens befintliga områden.

Om länstrafiken samtidigt kör trafik i egen regi möjliggörs ytterligare handlingsutrymme vid en förnyad konkurrensutsättning, dvs. en möjlighet för länstrafiken att själva köra trafiken om parterna inte kommer överens om prissättningen. Att köra en del av trafiken i eget regi är ett första steg för en ökad förståelse av marknaden, bättre överblick och kunskap om faktiska kostnader och vad som påverkar dessa. Men framförallt skapas möjlighet till ökad flexibilitet avseende utbudsförändringar, fordon och personal.

I förstudien har vi granskat olika linjer som kan köras i egen regi (t ex Östersunds förortstrafik). Valet föll slutligen på stombusstrafiken som omfattar knappt 50 fordon och är planerings- och volymmässigt enklare att driva än hela Buss 2010 avtalet. Inför ett slutligt val föreslås en linjenätsutredning för att uppnå en effektiv depåplacering och som även inkluderar möjligheten till integration av skoltrafik, anropstydtrafik samt kanske även bilpooler och pendelparkeringar.

Detta alternativ förutsätter att Region Jämtland Härjedalen bildar ett helägt bolag, företrädesvis bör befintlig organisation inom Länstrafiken användas. Ett ägardirektiv mellan Region Jämtland Härjedalen och bolaget ska tecknas. Som underlag för bolagets verksamhetsplanering lämnar den regionala trafikmyndigheten (RKM) en "inriktning" inför det kommande uppdraget (exempelvis 2 års budget). En ny styrelse utses. Efter beslut hos RKM om allmän trafikplikt och direkttilldelning av trafik till det nya bolaget kan ett uppdragsavtal tecknas för stombusstrafiken fr o m 2018 när Buss 2010 avtalet löper ut.

Alternativ 2.

Förnyad upphandling av hela Buss 2010 avtalet

Om valet istället blir en förnyad upphandling av Buss 2010 avtalet krävs en översyn av nuvarande upphandlingsstrategi. De kostnadsdrivande faktorer som har identifierats under arbetet bör revideras. Länstrafiken bör omgående inleda bilaterala samtal med nuvarande operatörer för att diskutera hur olika kostnadsdrivande krav kan minimeras. Arbetet kan därefter med fördel genomföras i ett projekt tillsammans med representanter från ytterligare operatörer i syfte att attrahera flera anbudsgivare i nästa upphandling. Västra Götaland är ett gott exempel hur man lyckats skapat en framgångsrik gemensam process ihop med entreprenörerna som man kallar "Västtrafikmodellen". Deras upphandlingsmodell har även fått stor uppmärksamhet hos upphandlande enheter i andra branscher. Framgångsfaktorn är att arbetet kan ske i samverkan och att det finns ett förtroende mellan parterna, och vi föreslår därför tillsättning av extern processledare.

Bilaga 1

Offentligt ägda trafikbolag i Sverige

Västerås lokaltrafik

Västerås Lokaltrafik bildades 1971, men har anor sedan 1940. Bolaget är ett helägt dotterbolag till Landstinget Västmanland. De bedriver åkeri i egen regi och kör på uppdrag av Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanlands Län.

De har totalt ca 485 anställda, varav 37 på administrationen. Fordonsparken består av 160 fordon inklusive en elbuss och 129 biogasbussar. Huvudkontoret ligger i Västerås med depåer i Sala, Fagersta och Köping. Omsättningen var ca 400 MSEK 2014. Trafikutbudet är 13 miljoner kilometer med ca 10 miljoner resenärer per år.

Uddevalla Omnibuss

Uddevalla Omnibus AB startade 1922 och ägs av Uddevalla kommun. Uddevalla Omnibuss ingår i Buss i Väst som är ett samarbetsorgan för 35 bussbolag i Västsverige. De kör upphandlad trafik för Västtrafik och ansvarar bl.a. för stadstrafik och skoltrafik i Uddevalla, Bohusexpressen mellan Göteborg, Lysekil och Smögen och "Ronden" trafiken från Åmål.

Omsättningen är 180 mkr och de har drygt 190 anställda. Fordonsparken omfattar 95 bussar och de har en egen verkstad och depå i Uddevalla. Deras beställningstrafik avvecklades 2014 efter beslut av Konkurrensverket som ansåg att deras verksamhet har marknadsstörande effekter.

Gamla Uppsala Buss AB

Gamla Uppsala Buss AB (GUB) startades år 1906. GUB ägdes tidigare av Uppsala kommun, men från januari 2012 ägs bolaget av Landstinget i Uppsala län. Antalet medarbetare i företaget är drygt 500 st och fordonsparken består av 195 st fordon (år 2014). Trafikproduktionen är 10 milj km/år och de omsätter ca 390 miljoner(2014).

GUB utför sedan 1996 all linjetrafik inom Uppsala tätort (stadsbussarna). Dessutom bedrivs färdtjänsttrafik, skol-, och särskoleskjutsar, bokbusstrafik samt även viss beställningstrafik i första hand åt skolor och beställare inom Uppsala kommun. Bolaget har även 5 mobila förskolebussar som de hyr ut till Uppsala kommun. I verksamheten ingår också bussverkstad, lackeringshall, plåtverkstad samt tvätt- och servicehall.

GUB har ett dotterbolag, Prebus, som ansvarar för Uppsala kommuns beställningscentral för färdtjänstresor med specialfordon och taxiskjutsar till särskolan.

Luleå Lokaltrafik

Det ursprungliga företaget "Hurtigrutten" bildades 1923. Luleå kommun köpte bolaget 1976 och bildade Luleå Lokaltrafik AB (LLT).

LLT har ansvar för tätortstrafiken i Luleå och ägs helt av Luleå Kommunföretag AB som är moderbolaget i Luleå kommuns bolagskoncern. Lokaltrafiken i Luleå ingår inte i Länstrafiken Norrbotten och de har ett eget biljettsystem. Omsättningen 2014 var 125 MSEK, de har 127 medarbetare och 65 bussar.

Karlstadsbuss

Karlstadsbuss historia sträcker sig tillbaka till 1880-talet. Efter en upphandling 1992 i konkurrens, blev Karlstadsbuss AB utförare av trafiken. Region Värmland är regional kollektivtrafikmyndighet och har delegerat ansvaret för kollektivtrafiken i stadstrafiken till Karlstad kommun och Karlstadsbuss är numera en avdelning i Karlstads kommuns stadsbyggnadsförvaltning. Trafiken körs sedan i juni av Keolis.

Karlstadsbuss har idag 50 bussar som är helt handikappanpassade samt utrustade med fri wifi, tv och AC. Sedan 2009 kör de även Båtbussar. Antalet resor var 2103 6,4 milj. Omsättningen är 301 MSEK och de har 150 anställda.

Skelleftebuss AB

Skelleftebuss bildades 1974 genom en sammanslagning av Skellefteå Lokaltrafik, Skellefteådalens Trafik och delar av Postens Diligenstrafik. Företaget ägs till 100 % av Skellefteå Stadshus AB som i sin tur ägs av Skellefteå kommun. Antalet anställda är idag ca 200 och de omsatte 148 MSEK 2013.

Skelleftebuss kör skoltransporter för Skellefteå kommun och färdtjänst med specialfordon (Sambulans). De kör även kommersiell trafik för Skellefteå hamn samt flygbussen. I Skellefteå och Burträsk finns egna verkstäder och de har garage/depåer i 13 orter i trafikområdet.

Fordonsparken består av 125 fordon varav ett 30 tal bussar i stadstrafiken och ca 70 i linjetrafik för RKM Västerbotten. Efter en succesiv övergång till biogasbussar vill man nu istället satsa på elbussar eller elhybrider.

Bolaget har gått med över 50 MSEK i förlust de senaste åren. Kommunens system med koncernbidrag har fått hård kritik eftersom det ses som en skatteplanering. Efter en dom 2013 i Stockholms tingsrätt tvingades bolaget sluta med beställningstrafiken pga. konkurrensstörande effekter.

Göteborgs spårvägar

Göteborgs Spårvägar är ett av flera helägda kommunala bolag inom Göteborgs Stad. Koncernen Göteborgs Spårvägar består av ett moderbolag (Göteborgs Spårvägar AB) och två dotterbolag: GS Buss AB, GS Trafikantservice AB. På uppdrag av Västtrafik kör de spårvagnar och bussar i Göteborg. Göteborgs Stad har beslutat att Göteborgs Spårvägar ska köra spårvagnstrafiken i Göteborg, vilket de har gjort sedan 130 år tillbaka.

GS har drygt 1 400 anställda och omsatte 2014 1064 MSEK. Totalt hade de 145 milj resor 2014. De har 54 hybrid- och gasbussar samt 264 spårvagnar och 3 spårvagnsdepåer.

Borås Lokaltrafik

Borås Lokaltrafik AB (BL) är ett kommunägt bussföretag. Företaget startade 1945 under namnet Stadsbussar i Borås AB. BL utför sedan 1945 all linjetrafik inom Borås tätort på uppdrag av beställaren Borås Stad och Västtrafik. De har ca 60 fordon. Majoriteten av fordonen har gasdrift och de har en egen tankanläggning vid depån i Borås. BL har konkurrerat och vunnit trafik i angränsande kommuner men kör idag enbart i Borås kommun. 2013 förlorade BL upphandlingen av Borås stadstrafik och en snart 2 årig rättstvist har pågått sedan dess. Blir det ingen ny upphandling är det dödsstöten för kommunala BL, som inte har trafik någon annanstans. Företaget har runt 240 anställda, och förmodligen kommer merparten i så fall att kunna gå över till Nobina.



2016-03-02

RUN/42/2016

Jan Molde
Regional utveckling
Infrastruktur och Kommunikationer
072-595 28 49
jan.molde@regionjh.se

Förslag till

YTTRANDE ÖVER DELRAPPORT FRÅN SVERIGEFÖRHANDLINGEN, HÖGHASTIGHETSJÄRVÄGENS FINANSIERING OCH KOMMERSIELLA FÖRUTSÄTTNINGAR (SOU 2016:3)

Bakgrund

Region Jämtland Härjedalen har tagit del av rubricerad delrapport från Sverigeförhandlingen.

Synpunkter

Region Jämtland Härjedalen är kritisk till satsningen på höghastighetsjärnvägar mellan Stockholm och Göteborg samt Stockholm och Malmö. Orsaken är de mycket höga kostnaderna i relation till de bedömda nyttorna av investeringen. Regionen bedömer att det finns mer angelägna investeringar att göra i transportinfrastrukturen än de nu diskuterade höghastighetsbanorna.

Att på det sätt som nu sker driva processen om höghastighetsjärnvägarna i ett separat spår som, åtminstone i detta skede, hålls åtskilt från den ordinarie planeringsprocessen för transportinfrastruktur försvårar diskussionerna om prioriteringsordning när det gäller den viktiga transportinfrastrukturen.

Region Jämtland Härjedalen är inte principiellt emot att finansiera stora investeringar i transportinfrastruktur med lån för att på detta sätt sprida kostnaderna över en längre period.

Räntekostnaderna och amorteringarna för dessa lån kommer dock att vara mycket omfattande och belasta statens budget under lång tid framöver. Investeringen ställs därmed mot andra utgifter, inom både transportinfrastruktur och andra områden, längre fram i tiden.

Regionen bedömer inte att de framtida nyttorna med den föreslagna investeringen står i relation till de framtida kostnaderna.

.....
Robert Uitto
Regionråd

.....
Anders Byström
Förvaltningschef



2016 -03- 10

Dnr...../...../20.....

Alla Ägare

Stockholm, 2016-03-08

Kop: Styrelsen, Ägarrådet och Lekmannarevisorer

Kallelse till AB Transitio årsstämma 2016

Aktieägarna i AB Transitio kallas härmed till årsstämma torsdagen den 16 juni 2016 kl 11.00-ca: 12.00.

Plats: Stockholm. Lokal och adress meddelas senare.
Lättare förtäring serveras fr o m kl 10.30.

Aktieägare som vill delta på årsstämman ska vara införda i Bolagets aktiebok på dagen för stämman samt uppmanas anmäla sitt deltagande i god tid före stämman, liksom eventuella ombud och biträden, till ledningsassistent, Maria Lundgren, ml@transitio.se.

Aktieägare som företräds genom ombud ska utfärda fullmakt för ombudet. Om deltagande ska ske via fullmakt bör fullmakten i original sändas in tillsammans med anmälan alternativt medtagas till stämman. För juridisk person ska styrkt kopia med registreringsbevis eller motsvarande för den juridiska personen bifogas. Registreringsbevis och fullmakt får inte vara äldre än ett år.

Förslag till dagordning samt underlag sänds ut senast två veckor innan årsstämman.

Jan-Åke Björklund
Styrelsens ordförande

Enl uppdrag

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Stefan Kallin".

Stefan Kallin
Vd

Regional utveckling Kultur
Jimmy Eriksson
Tfn: 063-14 67 03
E-post: jimmy.eriksson@regionjh.se

2016-03-09

RUN/824/2015

Utredning om att bli fristad för förföljda konstnärer

Bakgrund

I en motion inlämnad till landstinget (LS/715/2014) föreslog Liberalerna, dåvarande Folkpartiet, att Region Jämtland Härjedalen, dåvarande Jämtlands läns landsting, ska söka medlemskap i ICORN, ensamt eller tillsammans med Östersunds kommun, samt utreda möjligheterna och förutsättningarna att bli en fristad för förföljda kulturskapare. Landstingsfullmäktige beslutade att avslå den del som avser medlemskap i ICORN men biföll den del som avser utredning om förutsättningar att bli fristad. En liknande motion lämnades till Östersunds kommun varför en gemensam utredning föreslogs.

Regionala utvecklingsnämnden fick i uppdrag att utreda frågan. I ett avtal med Östersunds kommun (RUN/1441/2015) beslutades att genomföra en gemensam utredning kring förutsättningar och möjligheter att bli fristad för förföljda konstnärer. Begreppet konstnär används genomgående för fristadsstipendiater inom alla konstformer. Utredningen genomfördes av Åsa Eriksson Ahnfeldt på uppdrag av Kultur- och Fritidsförvaltningen i Östersunds kommun. Utredningen svarar på frågor rörande medlemskap i ICORN, ekonomiska förutsättningar, juridiska frågor, bostad- och säkerhetsaspekter samt kommunal och regional samverkan.

Fristadsprogrammet kan i vissa avseenden beskrivas som ett konstnärligt residensprogram men med en viktig skillnad; grunden för att erbjuda en fristad för konstnärer handlar inte om konstnärliga meriter utan om värnandet av yttrandefrihet och demokratiska värden och behovet av att komma i säkerhet och göra sin röst hörd. En fristadskonstnär är en inbjuden gäst som erbjuds skydd undan hot och förföljelse och ska inte blandas ihop med flyktingar. I Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2015-2018 framgår att regionen vill öka kompetens och kunskap om fristadsprogrammet och långsiktigt verka för att ta emot fristadsförfattare.

Sammanfattning av utredningen

ICORN (International Cities of Refuge Network) är en medlemsorganisation som består av 50 fristäder som tillsammans tagit emot mer än 130 fristadskonstnärer. I Sverige är tolv kommuner och fyra regioner medlemmar i ICORN och sedan kammarrätten i mars 2016 fastslog att fristadsarbete är förenligt med svensk lagstiftning är fler på gång att söka medlemskap.

Fristadsperioden omfattar två år och åtagandet innebär bland annat att medlemmen ska ansvara för och bekosta resan till och från fristaden för konstnären och hens eventuella familj, tillhandahålla och bekosta en fullt utrustad bostad, utbetala ett stipendium som täcker skäliga levnadsomkostnader, ansvara för att fristadsgästen integreras på lämpligt

sätt både yrkesmässigt och socialt, ombesörja att gästen och hans familj får nödvändig undervisning i svenska samt skolgång för barnen samt garantera att gästen får det skydd som situationen kräver. Fristaden åtar sig även att utse en koordinator på 20-25 procent som planerar vistelsen, sköter kontakten med ICORN, är behjälplig med myndighetskontakter och ser till att gästen har ett fungerande nätverk. Fristaden ska bekosta koordinators och fristadsgästens deltagande i ICORN:s möten och konferenser. Fristaden ska också planera för ett bra avslut på fristadsperioden och skapa så bra förutsättningar som möjligt för fristadskonstnärernas framtid.

Utredningen har samlat erfarenheter från jämförbara kommuner och regioner. Utredaren har bland annat intervjuat Landstinget Dalarna som står som ensam huvudman där en folkhögskola tar en aktiv roll samt Region Jönköpings län som är medlem i ICORN och för tillfället endast samarbetar med Jönköpings kommun. Vikten av nätverk understryks där utredningen framför allt lyfter de professionella nätverk som finns för bildkonstnärer och författare. Fristadskoordinatoren har en viktig roll i detta arbete. När det gäller bostad så är det en avgörande fråga som bedöms måste kunna lösas snabbt när kommunen/regionen bestämt sig för att bjuda in en fristadskonstnär. Även säkerhetsfrågan är av central betydelse för att gästen ska kunna få det skydd som behövs.

När det gäller kostnaderna för att vara en fristad varierar detta över tid. Exempelvis kostar första året av en fristadsvistelse mer än andra året och under tiden mellan två gäster är kostnaderna begränsade till vissa fasta utgifter. Kommuner och regioner finansierar själva sin fristadsverksamhet men kulturrådet kan ge vissa bidrag för kostnader i anslutning till gästens vistelse, exempelvis för uppläsningar, seminarier, publika evenemang eller översättningar. Baserat på en sammanvägning av uppgifter från existerande fristäder så föreslår utredningen en kostnadsfördelning mellan region och kommun där regionen står för medlemskap, koordinators lön och mötesdeltagande samt halva stipendiet till konstnären. Total årsbudget beräknas till 457-505 tkr beroende på om gästen kommer själv eller tillsammans med familj. För regionens del så innebär detta en kostnad på mellan 225-249 tkr. Tillkommer gör övriga kostnader inom organisationen som är svåra att uppskatta, exempelvis expertis från andra förvaltningar. Nuvarande rekommendation för fristadsstipendium är på 10 tkr/mån för en ensam gäst och 14 tkr/mån för en familj. Utbetalning av stipendiet kan periodiseras kvartals- eller halvårsvis.

Sammanfattningsvis så bedömer utredningen att förutsättningar finns för att Region Jämtland Härjedalen och Östersunds kommun skulle kunna delta i fristadsprogrammet genom ett delat huvudmannaskap. Utredningen föreslår dessutom att regionen ansöker om medlemskap under innevarande år, 2016, som är utnämnt som Tryckfrihetens år i Sverige. En mängd myndigheter, organisationer och föreningar kommer att ha aktiviteter som uppmärksammar det fria ordet och rätten till fri information. Den 2 december firas 250-årsminnet av den svenska tryckfrihetsförordningen.

Tjänstemannaförslag

Utredningen föreslår Region Jämtland Härjedalen, under förutsättning att nödvändiga och vederbörliga beslut fattas av Östersunds kommun, besluta att

- gemensamt med Östersunds kommun arbeta för att en fristad i Jämtland Härjedalen ska bli verklighet under 2016
- söka medlemskap i ICORN
- finansiera kostnader för koordinator 25% samt koordinators resor till ICORN:s konferenser m.m.
- instifta och finansiera hälften av ett stipendium till fristadsgästen
- gemensamt med Östersunds kommun inrätta en styrgrupp med två representanter vardera från regionen och kommunen
- gemensamt med Östersunds kommun upprätta ett avtal som reglerar hur ansvar och kostnader för fristadsarbetet ska fördelas samt att detta avtal gäller under den första fristadsperioden, det vill säga två år, och därefter kan omförhandlas.
- utöka kulturens ram med 200 tkr för kostnader i samband med fristadsprogrammet. Övriga kostnader finansieras inom ram.

Trygg men inte tyst

Om hur Östersunds kommun och Region JH
kan bli en fristad för förföljda konstnärer

Kultur- och fritidsförvaltningen
Åsa Eriksson Ahnfelt
Dnr 80/2016



”I isoleringscellen målade jag med tepåsar som jag blött upp. Jag gjorde en pensel av strån från mitt hår som jag skar av med metallbiten på en pennvässare. Skaftet till penseln fick bli en tandpetare som jag hittade på golvet i cellen, och jag band ihop skaft och hårstrån med en tråd från mina strumpor. Sedan målade jag porträtt som av rena tillfälligheter liknade mina cellkamrater. Det gjorde att jag kände mig mindre ensam i isoleringscellen.”
Soudabeh Ardavan, bildkonstnär som satt fängslad i åtta år i hemlandet Iran innan hon kom till Sverige 1996. Intervjuad av Lisa Nordenhem i Amnesty Press i maj 1996.

”We survive under great difficulties.
And sometimes we do not survive.”
Anna Politkovskaya (1958-2006)

”Under nästa år vet jag att vi kommer att se flera initiativ som lyfter fram betydelsen av det fria ordet och rätten till konstnärlig frihet. Just nu är det viktigare än någonsin att peka på ur angelägen denna fråga är och att det fria ordet inte är någonting vi kan ta för givet. Jag ser fram emot att fira detta år med er!”
Alice Bah Kuhnke, kultur- och demokratiminister i en gästkrönika på kulturradet.se i december 2015

Innehåll

1. Bakgrund.....	3
2. Varför fristad?.....	3
3. ICORN.....	4
4. Vad innebär åtagandet?.....	4
5. Vem kan bli fristadsgäst?.....	5
6. Fristäder i Sverige.....	6
6.1 Tolv kommuner, fyra regioner.....	6
6.2 Den rättsliga prövningen.....	6
6.3 Regionernas roll	7
6.4 Rapportens inriktning.....	7
7. Samlade erfarenheter	7
7.1 Skellefteå	7
7.2 Landstinget Dalarna	8
7.3 Gävle	8
7.4 Sigtuna	10
7.5 Karlstad	11
7.6 Region Jönköpings län	12
7.6.1 Jönköping.....	12
7.6.2 Tranås.....	14
7.7 Växjö.....	14
8. Nätverk.....	15
8.1 Flera olika behövs	15
8.2 Nätverk för författare.....	15
8.2.1 Författarnas organisationer/nationellt.....	15
8.2.2 Författarnas organisationer/lokalt.....	17
8.2.3 Biblioteken.....	17
8.2.4 Andra lokala resurser.....	18
8.3 Nätverk för bildkonstnärer.....	18
8.3.1 Bildkonstnärernas organisationer/nationellt.....	18
8.3.2 Bildkonstnärernas organisationer/lokalt.....	19
8.3.3 Konstkonsulenten.....	20
9. Bostad.....	21
10. Säkerhet.....	22
11. Koordinatorsrollen.....	23
12. Huvudmannaskap.....	23
13. Finansiering.....	24
14. Sammanfattning.....	26
15. Beslutsförslag.....	26

Bilagor

Bilaga 1: Intervjuade

Bilaga 2: Tryckta källor och källor på Internet

Bilaga 3: Checklista för fristadskoordinatorn

1. Bakgrund

Frågan om en fristad i Östersund/Jämtland väcktes 2014 av Liberalerna, dåvarande Folkpartiet, i motioner till Östersunds kommunfullmäktige och till fullmäktige i dåvarande Jämtlands läns landsting (från 2015 Region Jämtland-Härjedalen).

Motionärerna föreslog att en utredning skulle göras om förutsättningar och möjligheter att söka medlemskap i organisationen ICORN, för att därigenom kunna erbjuda en fristad för hotade författare, dramatiker, journalister och andra professionella skribenter som lever under hot i sina hemländer.

I såväl kommun som landsting mottogs motionerna positivt.

Östersunds kommunfullmäktige beslutade 2015-02-05 att avvakta en pågående rättsprocess där Kammarrätten prövade om det är förenligt med svensk lagstiftning att kommuner och regioner blir fristäder för utländska kulturarbetare. Om domstolsutslaget skulle bli att fristadsarbete ingår i den kommunala kompetensen beslutade kommunfullmäktige att starta ett gemensamt utredningsarbete tillsammans med Region Jämtland-Härjedalen om former, möjligheter och förutsättningar för kommunen och regionen att gemensamt svara för ett fristadsprojekt.

Även i dåvarande landstingsfullmäktige blev det (2014-10-13/14) bifall till en utredning om förutsättningarna för att bli fristad. I regionens kulturplan för 2015-2018 står också att man vill öka kompetens och kunskap om fristadsprogrammet och långsiktigt verka för att regionen tar emot fristadsförfattare.

2015-03-25 föll domen i Kammarrätten i Sundsvall, som fastslog att fristadsarbete är förenligt med svensk lagstiftning. Domen överklagades inte.

Detta öppnade för att sätta igång denna utredning av förutsättningarna för att bli fristad. Utredningen bekostas gemensamt av Östersunds kommun och Region JH, och har utförts av kommunens kultur- och fritidsförvaltning. Arbetet har pågått under tiden december 2015-februari 2016 och här föreligger nu utredningsrapporten, som förhoppningsvis kan utgöra underlag för ett beslut i fristadsfrågan under 2016.

2. Varför fristad?

”Var och en har rätt till åsiktsfrihet och yttrandefrihet. Denna rätt innefattar frihet att utan ingripande hysa åsikter samt söka, ta emot och sprida information och idéer med hjälp av alla uttrycksmedel och oberoende av gränser.” (Artikel 19 i FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna, 1948.)

Yttrandefriheten är en grundläggande mänsklig rättighet och en förutsättning för demokratin, och Sverige har i århundraden värnat om det fria ordet. 2016 uppmärksammas 250-årsminnet av vår tryckfrihetsförordning, som antogs 1766 som det första dokumentet i sitt slag i världen. Denna förordning ligger fortfarande till grund för vårt öppna, demokratiska samhälle. Förutom regler om tryckfrihet innehåller tryckfrihetsförordningen även regler om meddelarskydd och om offentliga handlingar. Sverige är ensamt om att ha dessa principer så detaljerat reglerade i grundlag.

Men åsikts- och yttrandefrihet är långt ifrån självklarheter i stora delar av vår omvärld. 2016 får vi, kanske mer än någonsin förut, ständiga rapporter om hur

dessa grundläggande rättigheter begränsas och hur frispråkiga människor straffas vad de tänker, tycker och uttrycker. Författare och andra konstnärer står ofta i första ledet, och blir därigenom särskilt utsatta för hot, censur, trakasserier och fångenskap. En del straffas till och med döden.

Att erbjuda en hotad konstnär en fristad är ett sätt att markera att man vill hävda yttrandefrihet och demokratiska värden och ska inte ifrågasättas utifrån att landet/regionen/staden samtidigt tar emot stora skaror av flyktingar. En fristadskonstnär är inte en flykting utan *en inbjuden gäst*. Grunden för inbjudan måste vara just att man vill erbjuda gästen skydd, och inte i första hand en förhoppning om att åtagandet ska ha en positiv inverkan på kommunens image.

3. ICORN

Idén att bilda ett nätverk av städer som erbjuder skydd åt förföljda författare kom i början av 1990-talet genom International Parliament of Writers (IPW), där Salman Rushdie var ordförande. Vid en kongress i Strasbourg initierades den första samarbetsorganisationen för fristäder, International Network of Cities of Asylum (INCA), som knöts till Europarådet. Strasbourg förklarade sig i samband med detta som "City of Asylum" och erbjöd Salman Rushdie att stanna permanent i staden.

1995 började rekryteringen av städer till INCA. Barcelona och Stavanger blev de två första städerna att ta emot fristadsförfattare och fler städer följde snabbt efter. IWP och INCA fick efterhand stora problem med administration och ekonomi och lades därför ner 2004. Fristäderna bestod dock och startade gemensamt den nuvarande organisationen International Cities of Refuge Network (ICORN). ICORN är alltså en medlemsorganisation som utgörs av fristäderna själva. 1 januari 2015 hade ICORN drygt 50 medlemmar i Europa och Nordamerika, som tillsammans tagit emot mer än 130 fristadsgäster.

ICORN har sitt huvudkontor i Stavanger, Norge, och därifrån organiseras årliga möten och konferenser i olika medlemsstäder. I december 2015 hölls "Safe Haven Conference" i Malmö. Generalförsamling hålls vartannat år. I mars 2016 hålls generalförsamling i Paris.

Ursprunget för fristadsrörelsen var fristäder för författare, men i dag används begreppet konstnär genomgående för fristadsstipendiater inom alla konstformer. Beslut om att bredda fristadsprogrammet fattades vid ICORN:s kongress i Ljubljana 2014. I dagsläget finns såväl bildkonstnärer som filmare och musiker bland fristadskonstnärerna.

De flesta medlemmar i ICORN är städer, men i vissa fall är det regioner som står för medlemskapet.

4. Vad innebär åtagandet?

I och med ICORN-medlemskapet förbinder man sig att bjuda in en fristadskonstnär, som väljs ut i samråd med ICORN. Fristadsperioden omfattar två år och åtagandet innebär att kommunen/regionen ska:

- ansvara för och bekosta resan till och från fristaden för konstnären och hans eventuella familj och se till att de får ett bra mottagande vid ankomsten och en bra introduktion på orten.

- tillhandahålla och bekosta en fullt utrustad bostad med telefon, tv och bredband.
 - utbetala ett stipendium som täcker skäligen levnadsomkostnader. Nuvarande rekommendation är en summa på 10.000 kronor i månaden för en ensam gäst och 14.000 för en familj.
 - ansvara för att fristadsgästen integreras på lämpligt sätt både yrkesmässigt och socialt. Här ingår att se till att gästen har adekvata möjligheter att utöva sitt konstnärskap och tillgång till professionellt utbyte med andra konstnärer. Om gästen vill och kan delta i det offentliga kulturlivet och ställa upp på debatter, föredrag med mera ska möjlighet till detta ges. Man kan dock inte kräva att gästen ska ställa upp på sådant. Skyddsbehovet och gästens egna önskemål avgör.
 - ombesörja att gästen och hans familj får nödvändig undervisning i svenska. Skolgång för barnen.
 - garantera att gästen får det skydd som hans situation kräver. Det kan vara allt från hemlig adress och skyddade personuppgifter till fullständig anonymitet.
- Fristaden ska också utse en koordinator på 20-25 procent som planerar vistelsen, sköter kontakten med ICORN, är behjälplig med myndighetskontakter och ser till att gästen har ett fungerande nätverk. Fristaden ska bekosta koordinators och fristadsgästens deltagande i ICORN:s möten och konferenser, såväl inom Sverige som utomlands. Fristaden ska också planera för ett bra avslut på fristadsperioden och skapa så bra förutsättningar som möjligt för fristadskonstnärens framtid.

5. Vem kan bli fristadsgäst?

Vilken konstnär som helst, i vilket land som helst, som i sitt hemland är utsatt för hot eller förföljelse på grund av att hon eller han uttrycker sina åsikter genom sitt professionella, konstnärliga arbete, har möjlighet att ansöka om att få omfattas av ICORN:s fristadsprogram. Varje ICORN-stad har sina egna kriterier för urval av konstnärer till det lokala fristadsprogrammet, men inga fristäder accepterar kandidater som förespråkar våld i någon form.

Ansökningsprocessen sker i tre steg: 1. Sökande, 2. Kandidat, 3. Gästkonstnär.

En ansökningsblankett finns tillgänglig som PDF på ICORN:s hemsida. Om den sökande inte själv har möjlighet att fylla i blanketten kan det göras av en ställföreträdande person. Alla uppgifter tas emot och behandlas konfidentiellt av ICORN:s administration i Stavanger.

ICORN samarbetar med PEN International, vars underorganisation Writers in Prison Committee (WiPC) genom sina internationella nätverk gör en kontroll av den sökandes bakgrund och skyddsbehov. Om ansökan godtas går den sökande vidare till att bli en ICORN-kandidat. Detta innebär att när det finns en tillgänglig plats i en fristad, kan ICORN:s administration göra kandidatens profil tillgänglig på en lista där staden kan välja sin nästa gästförfattare.

En kandidat har rätt att avböja inbjudan från en stad utan att det skall påverka dennes möjligheter att få en inbjudan från en annan stad i nätverket. ICORN kan dock inte garantera någon kandidat en plats i en fristad. Det skall också poängteras att ICORN inte är en flyktingorganisation.

6. Fristäder i Sverige

6.1 Tolv kommuner, fyra regioner

Idag är tolv kommuner – Eskilstuna, Gävle, Göteborg, Karlstad, Linköping, Malmö, Norrköping, Sigtuna, Skellefteå, Stockholm, Uppsala och Växjö – och fyra regioner/landsting – Dalarna, Jönköping, Skåne och Västra Götaland – medlemmar i ICORN. Göteborg blev den första svenska fristaden 1996.

Sveriges fristäder har just nu elva författare/konstnärer/musiker under ICORN-programmet. Några städer har bjudit in nya fristadsförfattare. Allt som allt har 24 författare/konstnärer hittills fått fristadsuppehåll i Sverige.

Regeringen har inför märkesåret 2016 aviserat flera initiativ som lyfter fram betydelsen av det fria ordet och rätten till konstnärlig frihet. Bland annat kommer Statens Kulturråd att få ett förtydligat uppdrag att verka för fler fristäder och främja samverkan mellan fristadskonstnärerna och det övriga kulturlivet i Sverige. Alldeles nyligen utsåg kulturminister Alice Bah Kuhnke förra Sveriges Radio-chefen Kerstin Brunnberg att biträda regeringskansliet i arbetet med att stödja och främja fristadssystemet.

Kommuner och regioner finansierar själva sin fristadsverksamhet, men Kulturrådet kan ge bidrag för kostnader i anslutning till fristadsgästens vistelse i Sverige. Det kan gälla debatter, seminarier, uppläsningar, möten och andra publika evenemang samt översättningar.

6.2 Den rättsliga prövningen

En av de senast tillkomna fristäderna är Gävle, som blir först i världen med att ta emot bildkonstnärer. Den första fristadsgästen väntas anlända under 2016.

Gävles beslut att bli fristadskommun fattades av kommunfullmäktige i februari 2014 och överklagades av fullmäktigeledamoten Daniel Kvarnlöf (m). Han krävde att beslutet skulle upphävas på tre grunder: att utredningen som föregick beslutet var alltför bristfällig, att den månatliga ersättningen till fristadskonstnären inte kunde anses vara ett stipendium utan ett understöd till enskild (vilket kommunen inte har rätt att utge enligt kommunallagens förbud mot stöd för enskild) samt att ett beslut om medlemskap i ICORN skulle vara en utrikespolitisk opinionsyttring som faller utanför den kommunala kompetensen.

Förvaltningsrätten i Falun ansåg inte att de första två punkterna var skäl att upphäva beslutet. På punkt tre, däremot, var rätten överens med Daniel Kvarnlöf, och domstolsutslaget blev därmed att kommunfullmäktiges beslut skulle upphävas.

Gävle kommun överklagade då i sin tur till kammarrätten i Sundsvall, som upphävde förvaltningsrättens beslut. Kammarrätten slog fast att utrikes- och biståndspolitik traditionellt hör till det statliga ansvarsområdet. Inom kulturområdet, däremot, gör både kommunerna, landstingen och staten insatser. Dessutom måste mänskliga rättigheter vara en fråga som berör i princip alla politikområden och inte enbart utrikespolitiken. Regeringen har också understrukit i sin handlingsplan för de mänskliga rättigheterna, att kommuner och landsting har en viktig roll och ett stort ansvar för att Sverige ska kunna fullfölja sina åtaganden om mänskliga rättigheter. Kommunfullmäktiges beslut att göra Gävle till en fristadskommun och bli medlem i ICORN bör därför anses som en kommunal angelägenhet och falla inom ramen för den kommunala kompetensen, fastslog kammarrätten.

Således bifölls kommunens överklagande och förvaltningsrättens dom upphävdes.

Denna dom har inte överklagats till högre instans och därmed får det anses som klarlagt en gång för alla att det är förenligt med svensk lagstiftning att kommuner och regioner blir fristäder och medlemmar i ICORN.

6.3 Regionernas roll

De regioner som är ICORN-medlemmar har lite olika roller.

Region Skåne arbetar stödjande och samordnande med fristadsfrågor gentemot sina kommuner. Malmö är hittills den enda kommunen i regionen som tagit emot fristadsgäster. Kommunen har sedan 2010 ett eget ICORN-medlemskap och har hittills tagit emot tre författare och en musiker som fristadsgäster.

Region Jönköpings län är med i ICORN och samarbetar just nu med Jönköpings kommun, som står som värdkommun för en författare från Honduras men som än så länge avvaktar med att bli fullvärdig ICORN-medlem.

Västra Götalandsregionen är ICORN-medlem och har en regional fristadskoordinator på 50 procent, som arbetar med att intressera kommunerna i regionen för att bli fristadskommuner och stödja dem som redan är det. I mars 2016 väntas regionens kulturnämnd fatta beslut om att gå in med halva kostnaden för att vara fristad till tre kommuner; Göteborg, Uddevalla (som precis har fattat beslut om att söka ICORN-medlemskap) och dessutom en till – vilken det blir beror på vilken av flera intresserade som först fattar beslut om att bli fristad.

I Dalarna är det regionen som är ICORN-medlem och ensam huvudman, ingen kommun är iblandad.

6.4 Rapportens inriktning

I arbetet med denna rapport har tyngdpunkten lagts på att kontakta mindre städer och regioner och ta del av deras erfarenheter av fristadsarbetet. Det har känts naturligt att lägga gränsen vid ett invånarantal på 100.000, vilket innebär att vi koncentrerat oss på Gävle (98.000), Karlstad (88.000), Sigtuna (44.000), Skellefteå (72.000) samt Växjö (87.000). Beträffande regionerna har vi valt att kontakta Dalarna (279.000) och Jönköping (337.000).

7. Samlade erfarenheter

Här kommer i kort sammandrag de tillfrågade städernas och regionernas erfarenheter – vi börjar norrifrån:

7.1 Skellefteå

I Skellefteå kom idén om att bli författarfristad upp för några år sedan, i samband med utvecklingen av Skellefteå som Berättarnas stad. Skellefteå försöker även ligga i framkant när det gäller hbtq-frågor, så när det kom till att ”välja ut” författare i samarbete med ICORN meddelade kommunen att man gärna ville ta emot en författare som förföljts på grund av sin sexuella läggning.

I juli 2015 anlände Ahmed Mohamed, som är somalisk medborgare men född och uppvuxen i Abu Dhabi i Förenade Arabemiraten. I Skellefteå har han för

avsikt att skriva sin tredje bok, *Sinful*, som handlar om att vara ung homosexuell muslim.

Skellefteå hade även önskemål om att få ta emot en öppen och utåtriktad författare som skulle kunna delta aktivt i kulturlivet i kommunen, och Ahmed Mohamed har hela tiden velat höras, synas och delta i debatten. Inte desto mindre säger koordinatör Olga Pettersson så här i efterhand, att man borde ha varit försiktigare med vad man gick ut med i början. Ahmed Mohamed presenterades med både namn och bild i lokalpressen och fick efter det ta emot många hot, inte minst från landsmän här i Sverige.

”Hade vi vetat hur det skulle bli hade vi gjort på ett annat sätt”, säger Olga Pettersson, men hon konstaterar också att Ahmed Mohamed inte skrämts till tystnad av hoten. Han fortsätter att diskutera och debattera.

Vad som kommer att hända med Ahmed Mohamed efter de två åren i Skellefteå är för tidigt att sia om, men det kan bli omöjligt för honom att vända tillbaka till sitt hemland. Det finns möjlighet att söka asyl, en sorts fördröjd asylprövning, efter avslutad fristadsperiod, och om man har lyckats få en anställning eller startat eget företag kan man beviljas arbetstillstånd och på så sätt få stanna i Sverige.

Skellefteå kommun är ensam ansvarig för fristadsprojektet, något ekonomiskt stöd från regionen utgår inte. Däremot finns möjligheten att söka bidrag hos regionen när man arrangerar speciella evenemang där fristadsförfattaren medverkar.

Om Skellefteå ska ta emot en ny författare efter Ahmed Mohamed kommer att beslutas av kommunfullmäktige när de här två åren är över. Man binder sig alltså bara för en period i taget.

7.2 Landstinget Dalarna

I Dalarna är det landstinget som driver fristadsprojektet. Monika Fredriksson på Mora folkhögskola är koordinatör. Just nu har man en fristadskonstnär, en bildjournalist från Iran, som kom vintern 2014 och bor på folkhögskolan.

Hussein, som vi kan kalla honom, tyckte först inte att idén med att bo på internat var så bra, men nu tycks han se fördelarna med det, uppger Monika Fredriksson. Hussein har vad man kallar första gradens skyddsbehov. Det innebär till exempel att man ej lämnar ut adressen om någon frågar.

Hussein deltar mer och mer i offentligheten, berättar gärna sin historia när det efterfrågas. Klart är att han inte kommer att kunna återvända till Iran när fristadsperioden är slut, och han jobbar nu för att etablera sig som fotograf/bildjournalist i Sverige. Han har startat eget och skaffat f-skattsedel, han har tagit kontakt med många redaktioner och erbjudit sina tjänster och det finns planer på att han ska ställa ut på bibliotek och på Dalarnas museum.

Om man kommer att bjuda in fler fristadskonstnärer när Husseins två år har gått ut är inte bestämt. Separat beslut tas för varje ny fristadsperiod.

7.3 Gävle

I Gävle går det framåt, om än långsamt, säger Hanna Nordell, som är fristadskoordinator inom ramen för sin tjänst som intendent på Gävle konstcentrum.

”Först var det ju hela processen med överklagandet, och sen har det faktum att Gävle blir först med att ta emot en bildkonstnär inneburit att det tar lite tid att få fram en fristadsgäst. Möjligheten att söka måste ju göras känd för bildkonstnärer

över hela världen och det har tagit sin tid för ICORN i första hand, men även för oss i kommunen. Och även om det finns internationella nätverk för bildkonstnärer så finns det ingen självklar samarbetspartner likt PEN-klubben på författarsidan.”

Trots att Gävle var först i världen med att säga att man ville ha en bildkonstnär, och att Hanna Nordell själv jobbar med bildkonst, så tycker hon att man som fristad inte ska binda sig för en enda konstform. ”Kalla det fristadskonstnär rätt och slätt, då blir man mer flexibel och kan anpassa sig efter till exempel vilka av de sökande som har störst skyddsbehov för tillfället.”

Inom vilken konstart man har störst möjlighet att mobilisera ett bra nätverk kan variera över tid och det är också en anledning att inte binda sig för en av konstarterna.

I sitt arbete som koordinator samarbetar Hanna Nordell mycket med socialförvaltningen, där hon har en speciell kontaktperson. Hon tycker det är viktigt att flera förvaltningar är inblandade: ”Det rimmar väl med att det är hela staden som tar emot fristadsgästen.”

För att förankra satsningen hos kommunmedborgarna skrevs avtalet med ICORN under vid en festlig middag med många inbjudna, där även representanter för ICORN:s kontor i Norge deltog.

Inför ICORN-medlemskapet var det mycket att göra för Hanna Nordell, just nu är det lugnare men när det är dags att ta emot den första gästen lär det bli fullt upp igen. Det är viktigt att anställa en koordinator som kan vara flexibel och jobba när det behövs, säger hon. Viktigt också att koordinators lön är budgeterad.

ICORN är ett ovärderligt stöd i arbetet och man får alltid hjälp när man hör av sig till kontoret i Stavanger, säger Hanna Nordell. Organisationen har generalförsamling i Paris vartannat år och dit kan man också åka som observatör om man inte är medlem ännu. Generalförsamlingarna är mycket nyttiga, där får man verkligen en bild av vad det handlar om.

I Gävle, där det råder stor bostadsbrist, har det inte varit möjligt att få loss en stor lägenhet. Därför har kommunen sagt att det bara kan bli aktuellt att ta emot en singelperson som fristadsgäst. Lägenheten är nu nästan färdigmöblerad. Den är hyrd på ett vanligt långtidskontrakt, så det är tänkt att den ska fungera under fler fristadsperioder om inte skyddsbehov och annat gör att man måste byta efter första perioden. Att det kan bli ett glapp mellan fristadsperioderna, då lägenheten står tom, är något man får leva med.

Säkerhetsansvarig vid kommunen kommer att kopplas in när det står klart vem den första fristadsgästen blir. Hittills har Hanna Nordell inte haft så mycket kontakt med den personen, och inte heller med polisen. ”Men självklart är den säkerhetsansvarige en nyckelperson som det är viktigt att ha bra kontakt med.”

Hanna Nordell hoppas kunna ordna en hel del programverksamhet inom ramen för budgeten. Om fristadskonstnären inte har möjlighet att medverka offentligt finns det andra sätt att sätta ljuset på yttrandefrihet och liknande frågor, menar hon.

”Regeringsbrevet till kulturrådet håller på att omarbetas och det ska bli intressant att se hur fristadsfrågan kommer att adresseras där. Men redan idag kan man söka pengar från Kulturrådet för att ordna aktiviteter kring fristadspersonen.”

”Det är jätteviktigt att nå ut med vad detta handlar om även om personen i sig måste vara hemlig”, säger Hanna Nordell, som också funderar särskilt på hur man ska nå unga.

Konstnärerna i länet har inte mobiliserats på allvar än, det kommer att göras när man vet vilken fristadsgäst som kommer. Men det är helt klart att intresset finns för att bilda nätverk kring gästen och att det är jätteviktigt att engagera så många som möjligt. Andra instanser som biblioteket och Folkteatern har också visat intresse för att bidra.

Slutligen: När det gäller beslutet om vilken fristadsgäst man ska ta emot så kommer det att fattas av tre personer: kommundirektören, kultur- och fritidschefen och förvaltningschefen för sociala avdelningen. Hanna Nordell är med som sakkunnig.

”Se till att det är tjänstemän och inte politiker som fattar beslut om vem som ska bjudas in. Det beslutet ska inte vara politiskt.”

7.4 Sigtuna

Sigtuna var den sjätte kommunen i Sverige som blev fristad, och att man nyligen sagt adjö till sin första fristadsgäst, den turkiske författaren Ragip Zarakolu.

Precis som här i Östersund och Region JH var det Liberalerna (dåvarande Folkpartiet) i kommunen som väckte frågan om att bli fristad, berättar koordinatör Lena Gustafson Randau.

Sigtuna är en förhållandevis liten kommun, 45.000 invånare, men har en fin gammal tradition av att ta emot författare. En litterär och kulturell miljö, som Lena Gustafson Randau beskriver det. Här finns Sigtunastiftelsen, en kulturstiftelse på kristen ekumenisk grund som ända sedan 30-talet delat ut naturastipendier till både svenska och finlandssvenska författare.

Att fristadsarbetet skulle bedrivas i samverkan mellan kommunen och Sigtunastiftelsen stod klart redan från början. ”Sigtunastiftelsen står för boendet, vilket gör att vi inte kan ta emot publicister med alltför stort skyddsbehov. Stiftelsens verksamhet är mycket utåtriktad och det är svårt att vara helt anonym om man bor där”, säger Lena Gustafson Randau.

Ragip Zarakolus fristadsvistelse avslutades i december och han har nu bosatt sig på en annan ort i Sverige, sedan han visat att han kan försörja sig på sin publicistiska verksamhet och därmed kunnat få permanent uppehållstillstånd.

”Nu väntar vi på nästa gäst, som förhoppningsvis anländer under april”, säger Lena Gustafson Randau.

Hittills har budgeten legat på 350.000 kronor per år, men Lena Gustafson Randau säger att på grund av sämre tider kommer denna att sänkas, oklart hur mycket det blir i praktiken.

Kommunen står för alla kostnader. Stiftelsen står för bostad men blir alltså ersatt av kommunen för detta.

Fristadsarbetet leds av en styrgrupp bestående av kommunens hållbarhetschef, Sigtunastiftelsens direktor och fristadskoordinator Lena Gustafson Randau. ”När jag började som koordinator var jag enhetschef på Sigtuna bibliotek. Nu är jag bibliotekschef, och det arbetet är svårt att kombinera med att vara koordinator. Därför kommer jag snart att lämna över till en annan person som arbetar inom biblioteket”, säger hon.

Hon tycker att koordinatorssysslan bör ligga på någon som arbetar inom kultursektorn, men att det är bra om det finns en kontaktperson inom socialförvaltningen att vända sig till när det gäller sociala frågor.

Såväl det internationella ICORN-nätverket som det svenska nätverket av koordinators är utomordentligt bra att ha och man lär sig alltid mycket av att träffa de andra på möten och konferenser, tycker Lena Gustafson Randau.

Hon poängterar till sist att man inte får förvänta sig att kunna ”passa in” fristadsarbetet i kommunens agenda och tidsplaner. Det kan gå fort att få en fristadsgäst, men det kan också ta väldigt lång tid.

”Här handlar det om helt andra parametrar än kommunen vanligtvis jobbar efter. Man får aldrig glömma att det handlar om att ge skydd i första hand. Och att det krävs enighet om man ska ge sig in i detta. Det får inte bli partipolitik!”

7.5 Karlstad

Husein Dautkerejev är fristadskoordinator i Karlstad. Han berättar att kommunen varit fristad i drygt ett år och att den första fristadsgästen anlände i maj 2015. Gästen är en författare från Afghanistan, som numera har fått skyddad identitet på grund av hot som dykt upp efter ankomsten till Sverige.

Författaren vill inte synas och höras offentligt utan är mest ute efter att få lugn, ro och tid att skriva. Han har sedan tidigare ett par bekanta i Karlstad som spelat en viktig roll för honom. Att de fanns bidrog till att han själv bad att få komma just till Karlstad, och även till att Karlstad valde honom bland de fristadsgäster som ICORN föreslog.

Vem som skulle bjudas in var ett politiskt beslut och inbjudan undertecknades av socialdirektören.

Fristadsgästen var i akut behov av en fristad, han befann sig tidigare i Indien men var tvungen att fort ta sig därifrån. Från det att inbjudan skickades tills han var på plats i Karlstad tog det bara ungefär en månad. En månad av intensivt arbete där man bland annat tog hjälp av Sveriges ambassad i Indien och Migrationsverket. Något uppehållstillstånd hann han inte få under den korta tiden men det löstes genom att han fick komma in i landet på ett tremånaders turistvisum.

Bostad gick bra att ordna eftersom det fanns en överenskommelse med det kommunala bostadsbolaget. Då det fanns ett politiskt beslut om att kommunen skulle göra detta var det inga problem att få igenom den överenskommelsen, säger Husein Dautkerejev.

Husein Dautkerejev är handläggare av försörjningsstöd i Karlstads kommun. Det är en ovanlig lösning att lägga koordinatorskapet under socialförvaltningen och Husein tycker inte att lösningen är bra. Koordinatören ska vara någon som är insatt i kulturfrågor, som kan kulturlivet på orten. Kunskaper om hur samhället fungerar kan man få genom att ha en kontaktperson på socialförvaltningen.

”I början behövdes min kompetens väldigt mycket, men nu när allt är ordnat kring vår gäst känner jag att det vore bättre med en koordinator från kultursidan”, säger Husein Dautkerejev. Han tycker dessutom att han fått sköta koordinatorskapet vid sidan av alla sina ordinarie arbetsuppgifter, vilket blev tungt eftersom han under månaderna närmast före och efter gästens ankomst måste jobba åtminstone 50 procent med fristadsuppdraget.

Både Husein Dautkerejev och fristadsgästen har deltagit i de möten och konferenser som hållits i ICORN:s regi, och båda tycker att det varit mycket givande.

Husein Dautkerejev rekommenderar att man noga tänker igenom vilken sorts fristadsgäst man tar emot och gärna inventerar om man har någon särskilt

nationalitet bland sina invandrade medborgare som kan bli ett nätverk för gästen. Han tycker också att man bör välja en ensamstående fristadsgäst första gången.

Budgeten för fristadsprojektet i Karlstad ligger på omkring 300.000 kronor per år, vilket enligt Husein Dautkerejev är alldeles för lite. De pengarna förbrukades fort. Kring 500.000 anser han är en rimligare summa.

7.6 Region Jönköpings län

7.6.1 Jönköping

Region Jönköpings län blev ICORN-medlem 2013. Regionen vill understödja kommunerna att bli medlemmar i ICORN och mottagare av fristadskonstnärer. En process som tar tid, konstaterar regionens kulturchef Jörgen Lindvall.

Hittills är det bara Jönköpings kommun som tagit emot en fristadsgäst. Kommunen har under två år varit värdkommun för en poet från Honduras, men avvaktar än så länge med att bli fullvärdig medlem av ICORN. I dealen mellan region och kommun ingår att kommunen står för lägenhet (via det kommunala bostadsbolaget) och arbetsverktyg. Regionen står för 0,25 procents tjänst som koordinator, för stipendiet till författaren och för merparten av utrustningen till lägenheten. Det första fristadsåret kostade regionen runt 300.000, andra året 250.000. Däri ingår inte koordinators lön.

Jönköpings första fristadsgäst hade ett relativt stort skyddsbehov, hon var synnerligen aktiv i det offentliga kulturlivet i regionen men det skedde under pseudonym. Hon fick bara fotograferas bakifrån, och skulle hon bli intervjuad i etermedia förvrängdes rösten.

”Vi hade ett fantastiskt bra samarbete med polisen”, säger Jörgen Lindvall. Märit Lundsten, regionens fristadskoordinator, håller med: ”Polisen var alltid informerad om vad som skulle hända kring poeten och hennes man, som är bildkonstnär. Samarbetet, framför allt med två personer som jobbar just med sådana här frågor, fungerade klanderfritt, och enligt vad jag vet förekom inga hot medan paret var här.”

Dock, säger Märit Lundsten, vet man att poetens dator ”stod under kontroll”, det hände att saker försvann och ikoner flyttades runt. Vid mailväxling mellan koordinatoren och författaren var de noga med att aldrig skriva ut tid och plats när de skulle träffas och så vidare.

Mot slutet av fristadsvistelsen utgavs en diktsamling med författarinnans dikter på svenska och spanska. Den utgavs enligt hennes eget önskemål under hennes rätta namn. Nu har paret precis lämnat Sverige och kommer att ta sin tillflykt till ett annat land i Latinamerika. Det har aldrig varit tal om att de skulle stanna i Sverige, de tycker att det är för långt hemifrån.

Nu är regionen i färd med att skriva ett nytt avtal med Jönköpings kommun och har meddelat ICORN att man kan ta emot en ny fristadsgäst. Dock inte i samma lägenhet. Av skyddsskäl vill man inte att en speciell lägenhet ska bli känd som ”fristadslägenheten”.

Att bygga relationer är mycket viktigt för att allt ska fungera runt en fristadskonstnär, påpekar Jörgen Lindvall. ”Det är också viktigt den som blir koordinator är rätt person för jobbet. Det handlar både om att kunna ta itu med praktiska saker och att vara psykologiskt stöd och samtalspartner för fristadskonstnären.”

Märit Lundsten säger att nätverket av koordinators i alla Sveriges fristadskommuner har varit ovärderligt. ”Postar man en fråga är det alltid någon som svarar. Det sparar mycket kraft att slippa uppfinna hjulet själv.”

Att mobilisera ett nätverk kring fristadsförfattaren var ”både-och”. Märit Lundsten som har jobbat länge i regionen hade naturligtvis många egna kontakter men behövde också skaffa nya. Men eftersom fristadsförfattaren och hennes man var så sociala själva så gick det bra.

Personligen tycker hon det varit oerhört inspirerande och fantastiskt att få lära känna fristadsgästerna som blev hennes nära vänner (och hemskt att höra deras historia och vilka förfärliga hot de utsatts för i hemlandet), och hon tycker att det har gått bra att vara ”privatsocial” och involvera dem i sin egen tillvaro.

Det finns en styrgrupp bestående av regionens och kommunens kulturchef, fristadskoordinator och chefen för Öxnehaga bibliotek, som är ett s k internationellt bibliotek och som som spelat en stor roll i nätverket kring författaren. Ingen speciell kontaktperson inom socialförvaltningen, men Märit Lundsten menar att det fungerat bra ändå. Jörgen Lindvall poängterar att det är bra om så få personer som möjligt är med och tar beslut om vem man ska ta emot. I Jönköpings fall fattades beslutet av två personer. När det var klart vem som skulle komma bjöd man in ett tilltänkt nätverk till ett möte ”under festligare former” och presenterade författaren.

När hon kom frågade hon: ”Vilka förväntningar har ni här i Jönköping på mig?” Svaret var: ”Våra förväntningar är uppfyllda i och med att du kom hit.”

Jörgen Lindvall vill alltså poängtera att grunden för att erbjuda en fristad måste vara just att man vill erbjuda en hotad konstnär skydd, inte att det ska verka positivt på kommunens image utåt. ”Utfallet kan bli väldigt olika beroende på vem man tar emot och det är viktigt att förbereda för det”, säger han.

I regionens kulturplan för 2012-2014 fanns en långsiktig målsättning att regionen skulle bli fristadsregion. Den målsättningen ligger kvar i nuvarande kulturplan, 2015-2018, och nu har man alltså meddelat ICORN att man är beredd att ta emot en ny fristadskonstnär.

I Märit Lundstens arbetsuppgifter ingår att sprida information och kunskap om fristäder till regionens övriga kommuner. Tranås, Värnamo och Gislaved har visat intresse men än är inget beslut fattat hos någon av dem. Men ambitionen är att Jönköping ska bli en verklig fristadsregion och att medlemmarna även ska ha egna ICORN-medlemskap. När det gäller andra kommuner än Jönköping menar Märit Lundsten att det är bäst att kommunerna själva anställer koordinatörer som står för allt praktiskt kring fristadsgästen medan regionkoordinatören jobbar mera stöttande, med ekonomifrågor och att sprida kunskap och kompetens.

Region Jönköpings län har inte bundit sig för att ta emot just författare, men eftersom regionen driver ett stort projekt med inriktning på litteratur och yttrandefrihet ligger det nära till hand att fortsätta ta emot författare, menar Jörgen Lindvall.

Det är mer regel än undantag att fristadskonstnärer inte kan återvända till hemlandet, men som fristadsvärd har man inte skyldighet att sörja för fortsatt skydd. I och med att de två fristadsåren är slut så upphör ansvaret. ”Det måste finnas ett eget ansvar. Men naturligtvis har vi varit med och stöttat och diskuterat med författaren ifråga”, säger Jörgen Lindvall. Det händer också att konstnärer flyttar vidare till någon annan av ICORNS fristäder, eller att man återvänder till ett land där man tidigare vistats på flykt från hemlandet.

Jörgen Lindvall tycker att man ska vara tänka efter noga vilken sorts fristadskonstnär man klarar att ta emot. Bra att försöka få någon som inte är *för* hotad första gången. Man kan också försöka se till att det kommer en singelperson och inte en hel familj, då det senare innebär ett mycket större

åtagande. Där måste man ju se till att tillvaron fungerar för alla familjemedlemmar.

Jörgen Lindvall avslutar med att ge argument för att satsa på fristadsförfattare också just nu, när flyktingströmmen är så stor till Sverige och kritiska röster kan tänkas ifrågasätta varför man ska satsa så mycket energi och pengar på en enda person i stället för att hjälpa många.

”Det här handlar inte om flyktingar. Det här handlar om att fristadsregionen eller -kommunen *bjuder in* en person som en markering av att man vill hävda demokratiska värden och yttrandefrihet. En demokratisk handling som alla medborgare borde känna stolthet över.”

7.6.2 Tranås

Nästa kommun att ta emot en fristadsförfattare i Region Jönköpings län blir förmodligen Tranås. Där berättar bibliotekschefen Pär Jonsson att man jobbar på detta, att man har en dialog med region Jönköping och att man gör det för att man vill synas på kartan. Fristadssatsningen har inget direkt att göra med den välutvecklade verksamhet med konstnärsresidens som föreningen Kultivera driver i Tranås. Att ge skydd åt en hotad kulturarbetare är det primära. Tranås är en liten kommun, men detta räknar man med att klara genom samverkan. Bostadsbolaget, näringslivet, många ska hjälpas åt.

Pär Jonsson säger att Tranås kommun fattade beslut om att försöka bli fristadskommun innan rättsfallet i Gävle blev aktuellt. När det kom upp bestämde man sig för att avvakta utgången, och efter det har det inte hänt något mer. Region Jönköpings län står som tidigare nämnts idag för ett medlemskap i ICORN, men Pär Jonsson säger också att Tranås kan tänka sig att bli fristadskommun och ICORN-medlem ”på egen hand”. Att det är en liten kommun, bara drygt 18.000 invånare, ses inte som något hinder.

7.7 Växjö

Växjö har varit fristad sedan 2012. Med hänsyn till bygdens litterära arv är man inriktad på att ta emot författare och kommer att fortsätta med det. Karin Hansson, som jobbar på Det fria ordets hus i Växjö, är fristadskoordinator och dessutom samordnare för alla fristadskoordinatorer i Sverige.

Fristadsprojektet kostar cirka 450.000 kronor per år. Detta är beräknat på ett stipendium om 12.000 kronor per månad då de just nu har ett par boende hos sig. För en singelperson är stipendiet på 8.000 kronor per månad. Verksamheten finansieras av Växjö kommun och sköts av Det fria ordets hus.

Växjös första fristadsförfattare var Nasrin Madani, författare och journalist från Iran, som var stadens gäst 2012-2014. Nuvarande fristadsförfattare är Erol Özkoray, turkisk journalist som kommer att vara i Växjö till 2017.

När det gäller nätverk och samarbetspartners är Karin Hanssons generella tips att höra sig för med Svenska PEN och Sveriges författarförbund och se om de har medlemmar i regionen som vill ställa upp som nätverk. Även titta efter andra nätverk, professionella som personliga. ”Har till exempel biblioteket ett nätverk nationellt? Gallerier? Konsthallar? Privata aktörer? Kanske är det så att ni ska ta mot en musiker som ni ska arbeta ihop med Storsjöyran? Utgå från vad ni har och bygg vidare på det.”

8. Nätverk

8.1 Flera olika behövs

Kring en fristadsgäst måste det finnas flera olika nätverk. Även om personen i fråga har stort skyddsbehov, eller kanske just därför, måste det finnas förtrogna runt omkring som stöttar. Man bör vara uppmärksam på de psykologiska effekterna av att leva i exil och försöka arbeta för att förebygga depressioner och motarbeta känslan av utanförskap.

Många fristadsgäster har snabbt funnit sina första vänner bland landsmän på orten, så det kan finnas anledning att inventera om man har några medborgare från aktuella länder i samband med att man väljer vilken fristadsgäst som ska bjudas in.

Grannar och andra sociala kontakter som gästen möter i sitt dagliga liv är också betydelsefulla, men att identifiera det nätverket låter sig givetvis inte göras på det här stadiet. Däremot är det viktigt att visa gästen tillrätta vid ankomsten och peka på naturliga samlingspunkter i närområdet. Kan gästen vara öppen med sin identitet och framträda offentligt utan risk kan man ha ett välkomstmöte på central plats i kommunen, men det kan också vara idé att samla till informationsmöten i mindre skala i stadsdelen eller bostadsområdet.

Fristadskoordinatören har här en viktig roll och det yttersta ansvaret för att fristadsgästen inte blir isolerad mot sin vilja.

Dessutom måste det givetvis finnas ett professionellt nätverk av människor som är yrkesverksamma inom samma konstområde som gästen. Efter samråd med många olika personer, såväl inom kulturförvaltningarna som utanför, har vi i den här rapporten inriktat oss på att identifiera möjliga nätverk för författare respektive bildkonstnärer.

Även om förslaget är att hotade kulturarbetare från alla konstområden ska vara välkomna hit så bedömer vi att den första fristadsgästen troligtvis kommer att vara antingen författare eller bildkonstnär.

8.2 Nätverk för författare

8.2.1 Författarnas organisationer/nationellt

Sveriges Författarförbund har frågan om fristäder med på listan över litteraturpolitiska kärnfrågor 2014-2016, där de bland annat skriver:

- *Sveriges författarförbund bevakar att frågan om ett internationellt utbytesprogram för författare och översättare förverkligas i enlighet med våra medlemmars intresse och behov.*
- *Sveriges Författarförbund arbetar solidariskt med författare och översättare i andra länder, deltar aktivt i det svenska fristadsprogrammet och ger särskilt stöd till fängslade författare.*

Under rubriken Fristäder på förbundets hemsida skriver förbundets ordförande Gunnar Ardelius:

- *Vi författare och konstnärer stärks alltid av att stå enade både lokalt och över nationsgränser.*
- *Fristäderna räddar liv, inte bara författarens eget.*

– För varje författare som får verka fritt ökar friheten för tusentals andra människor. Att försvara andras yttrandefrihet är det bästa sättet att försvara sin egen.

– Det är därför vårt ansvar att vara med och bidra till att våra städer står till förfogande för utländska författare i akut behov av skydd från förföljelse.

För att stärka nätverken kring fristadsförfattarna har Sveriges Författarförbund, tillsammans med Det fria ordets hus i Växjö och Svenska PEN, utarbetat ett nytt inslag i Författarförbundets verksamhet: fristadskollegor, i syfte att skapa förutsättningar för ett utökat, förstärkt och fördjupat kollegialt utbyte och personliga möten mellan fristadsförfattarna och Författarförbundets medlemmar. Verksamheten bygger på ett slags mentorskap, där Författarförbundets medlemmar kan bli ”mentorer” åt en fristadsförfattare. Uppdraget är frivilligt och ideellt.

Fristadsförfattarna erbjuds kostnadsfritt medlemskap i Sveriges Författarförbund under sina fristadsår i Sverige. Deras behov av stöd från kollegor handlar dels om allmän kännedom om Författarförbundets verksamhet, och dels om mer specifika råd kring översättningar och utgivningar, men också om förlagsrelaterade frågor (till exempel distribution och marknadsföring).

Författarförbundets kollegiala mentorskapsverksamhet är ett komplement till de nätverk som finns kring fristadsprogrammet. Förbundsmedlemmarna kan bidra med kunskap om skrivande, översättande och litteraturbranschen (som fristadskoordinatorerna inte kan förväntas ha i samma utsträckning). Att stärka fristadsförfattarna genom ett kollegialt utbyte med författare och översättare i Sverige är ett initiativ som stöder fristadsförfattarnas eget skapande. Det främjar och ökar deras möjlighet att ta del av och delta i konstnärliga och sociala sammanhang.

Svenska PEN-klubben är en ideell författarorganisation som bedriver ett opinionsbildande arbete. Den svenska PEN-klubben bildades 1922 och är därmed en av de äldsta i den världsomspännande organisationen. De nationella PEN-klubbarna är samlade i PEN-International, vars underavdelning Writers in Prison Committee (WiPC), enligt en överenskommelse med ICORN gör bakgrundskontroll av de personer som ansöker om att bli fristadsförfattare.

PEN har sedan fristädernas uppkomst varit en nära samarbetspartner för fristäderna, de enskilda fristadsförfattarna och ICORN. Genom sitt nätverk kan Svenska PEN stötta fristadsförfattarna i landet med kollegiala nätverk och tips och råd när det gäller skribenters villkor i landet, samt förmedla kontakter med till exempel förlag.

Man har också viss programverksamhet där fristadsförfattare ibland kan delta i offentliga debatter och liknande. PEN är en internationell organisation som finns representerad i drygt 100 länder vilket ger tillgång till ett stort nätverk och god insyn i frågor rörande hoten mot yttrandefrihet och förföljda författares situation runt om i världen.

Genom PEN-International kan man i vissa fall hjälpa till med att förmedla känslig information mellan fristadsförfattare och personer i det internationella nätverket. Företrädare för Svenska PEN kan med fördel bjudas in att hålla föredrag eller delta med sin kunskap i debatter om yttrandefrihetsfrågor.

Svenska PEN driver också Dissidentbloggen som ger utrymme åt det fria ordet.

8.2.2 Författarnas organisationer/lokalt

Theres K Agdler är regionombud för Författarförbundet i Jämtlands län. Hon lyfte fristadsfrågan redan 2011, i en förstudie för Mittnordiska Kulturarbetsgruppen som fick namnet "Litterära hållplatser i Mittnorden". Där föreslår hon att det ska skapas ett litteraturhus på en central plats i länet, med stipendiebostad/arbetsrum för tillresta författare (artists in residence).

"Här skulle man kunna samarbeta med Kulturrådets satsning på fristadsförfattare", skriver hon, och fortsätter: "Litteraturliv behöver injektioner utifrån. Stipendiaten förpliktar sig därför att hålla läsningar och workshops både för professionella författare och amatörskrivare".

När vi nu samtalar om att detta önskemål kan komma att krocka med en fristadsgästs behov av skydd och anonymitet, konstaterar hon att sådana aktiviteter inte nödvändigtvis behöver vara offentliga. Ett inspirerande utbyte kan även försiggå mer i skymundan inom det nätverk som skapas kring fristadsförfattaren.

Theres K Agdler berättar också att en fristad funnits med som önskemål från flera författare i enkätsvaren till rapporten om Litteraturens och Författarnas villkor i Jämtland-Härjedalen, som nyss kommit från trycket. I rapporten listas 66 personer som är författare eller blivande författare i länet. 23 av dem är organiserade i Författarförbundet och/eller Litteraturcentrum Norr. En person är verksam som estradpoet. 27 personer är publicerade men inte organiserade, medan 15 är att betrakta som blivande författare.

"I en nationell jämförelse har vi inte så många författare här i regionen, men just därför vore det extra viktigt och roligt om vi kunde bli fristad", säger Theres K Agdler. "Vi måste värna om det vi har och se till att våra författare får input utifrån. Och i dessa dagar känns det viktigare än någonsin förut att markera att vi värnar det fria ordet också här i länet."

Ett författarnätverk är just nu under uppbyggnad i Jämtland-Härjedalen. Det kommer till att börja med att ha träffar två gånger per år, berättar Theres K Agdler, som ser nätverket som en självklar samarbetspartner i ett kommande fristadsprojekt.

I regionen finns även föreningen Jämtlitt, som är en arrangörsförening i första hand. Föreningen ordnar litteraturkvällar under rubriken "Sätt litteraturen på Jämtlandskartan". Där får jämtländska författare en kanal för att ut till sin publik. För Jämtlitt vore det självklart att en fristadsförfattare som så önskar skulle kunna omfattas av det arbetet, säger Theres K Agdler.

Tre litterära sällskap – Axel Lindström-sällskapet, Hedenvind-sällskapet och Hildegard Löfbladh-sällskapet – finns också i regionen. De har givetvis som sin viktigaste uppgift att skapa intresse och sprida kunskap om just sina författare, och de har i nuläget inte fått frågan om de skulle kunna tänka sig att medverka på något sätt i nätverket kring en fristadsförfattare. Men visst skulle det kunna vara en intressant tanke att låta en fristadsförfattare möta dessa författarskap och kanske ordna litteraturkvällar där man läser, jämför och diskuterar?

8.2.3. Biblioteken

I alla de fristäder som vi talat med, som tagit emot författare som fristadsgäster, har biblioteken spelat en viktig roll. I Jönköping finns ett internationellt bibliotek

i den stadsdel där den första fristadsförfattaren bodde, och det blev en viktig nod i nätverket kring författaren. I Sigtuna har vice bibliotekschefen varit fristadskoordinator. I Tranås är det bibliotekschefen som leder arbetet med att göra kommunen till en fristad.

Biblioteken kan vara till stor hjälp för en författare, både när det gäller att hålla sig à jour med vad som händer i hemlandet och när det gäller att lära känna kultur och samhällsliv i Sverige. Om författaren kan vara öppen och offentlig är biblioteket en naturlig arena för författaraftnar, debatter och andra möten där hen kan nå ut till en svensk publik.

Catarina Lundström, som är regional biblioteksutvecklare på Region JH, konstaterar att fristadsarbete är inskrivet som ett utvecklingsområde i regionens kulturplan för 2015-2018. Att ta emot en författare som fristadsgäst tycker hon skulle kunna vara ett värdefullt inslag i det arbete som just nu pågår för att organisera författarna i länet. Som regional utvecklare ser hon positivt på förslaget att regionen skulle ta på sig ICORN-medlemskapet, vilket skulle öppna för att fler kommuner i länet skulle kunna bli fristäder längre fram. Hon nämner i sammanhanget särskilt Härjedalens kommun. Där finns Kulturcentrum Mankell på biblioteket och författare kommer på stipendievistelser till den skrivarlåda i Överberg som Henning Mankell donerat.

8.2.4 Andra lokala resurser

I många fristäder runt om i världen sker mottagandet av fristadskonstnärer i samarbete med stadens universitet. Inom ramen för denna utredning har frågan ställts till Mittuniversitetets fakultet för humanvetenskap, om hur man där ställer sig till att delta i fristadsarbetet. Fakulteten omfattar bland annat humaniora, utbildningsvetenskap och de samhällsvetenskapliga avdelningarna på universitetet, och utbildar såväl lärare, litteraturvetare och journalister som socionomer, samhällsvetare och risk- och krishanterare.

Avdelningschefen för humaniora, Tomas Berglund, ser positivt på att Östersund och Region JH arbetar för att bli fristad och menar att det absolut skulle kunna vara intressant för universitetet att ingå i det lokala nätverket kring en fristadsgäst. Vad beträffar delat ansvar och finansiering har frågan gått till fakultetens dekan, som lovat ta upp frågan med universitetets ledning. Något svar därifrån har inte kommit än.

Folkhögskolor, studieförbund och lokala kulturföreningar är andra resurser som skulle kunna ingå i ett nätverket kring en fristadsförfattare. Journalister och skribenter, anställda vid medierna i regionen såväl som frilansar, likaså.

8.3. Nätverk för bildkonstnärer

8.3.1 Bildkonstnärernas organisationer/nationellt

KRO/KIF (Konstnärernas Riksorganisation/Föreningen Sveriges konsthantverkare och Industriformgivare) företräder professionella bild- och formkonstnärer i Sverige. Tillsammans representerar organisationen mer än 3.300 medlemmar.

Under rubriken Konstpolitiska utmaningar och framgångar listar KRO/KIF på sin hemsida 13 förslag som skulle förändra den svenska konstscenen. Under punkt 8 skriver man:

– *Garantera kulturskapare konstnärlig frihet, och upprätthåll principen om en armlängds avstånd mellan konstnärer och politiker. Stimulera fler*

kommuner att bli fristäder för hotade och förföljda konstnärer i vår omvärld.

– Runt om i vår omvärld lever författare, konstnärer och kulturskapare under hot och kränkningar som beskär deras yttrandefrihet och möjlighet att vara konstnärligt verksamma. Därför har svenska kommuner blivit fristäder för författare som lever under hot i sina hemländer. Det finns i dag ett stort antal fristäder globalt inom nätverket International Cities of Refuge Network (ICORN).

– För närvarande pågår en rörelse i Norden för att bredda fristadsrörelsen, som uppstod som stöd för hotade skribenter, till att omfatta även andra konstnärliga yrkesgrupper såsom musiker, bildkonstnärer, filmare etcetera, som också drabbas av censur och förtryck. KRO/KIF är mycket positiv till denna utveckling.

8.3.2. Bildkonstnärernas organisationer/lokalt

Linda Petersson är kontaktperson för KRO/KIF i norra Sverige, bosatt och verksam i Östersund. Hon säger att hon och gruppen kring henne i KRO i länet definitivt skulle vara intresserade av att hjälpa till och ta emot en bildkonstnär som fristadsgäst. Yttrandefrihet och konstnärlig frihet är någonting som de ständigt diskuterar, och som bara blir mer och mer aktuellt på alla nivåer.

Linda Petersson säger att det är ont om lokaler i Östersund men att det måste gå att ordna en ateljé åt fristadsgästen när det blir aktuellt. Konstverkstaden i Härke på Frösön är ett alternativ som kommer upp, men Linda tycker inte att det självklart är den bästa lokaliseringen. Det är en lite problematisk plats som ligger långt på sidan, menar hon.

Åredalens folkhögskola är en annan plats som kommit upp i sammanhanget, men inte heller där är Linda Petersson hundraprocentigt positiv. Hon tycker att utbildningen ändrat fokus och standarden sjunkit sedan skolan flyttade från Frösön, nu är det inte förberedande för högre konstutbildning på samma sätt som förut utan mera som en ”vanlig” folkhögskoleutbildning eller en estetisk gymnasieutbildning. ”I dag lutar det kanske mer åt konsthantverk. Men för en person som är intresserad av sådant skulle det förstås kunna vara rätt, det beror alltså på vem som kommer”, säger Linda Petersson.

Sammanfattningsvis är Linda Petersson mycket positiv till att ta emot en bildkonstnär som fristadsgäst: ”Det skulle bli en vitamininjektion för konstnärer i hela länet”, säger hon.

Eirin Solheim Pedersen, konstnär i Åre tillika ordförande i Konstnärscentrum Nord, är inte lika kritisk till Åredalens konstutbildning. De har visst ambitionen att skicka folk vidare till högre utbildningar, säger hon. Möjligen kan ett problem vara att konstskolan drivs på kristen grund. Också beroende av vilken fristadsgäst som kommer, förstås.

Eirin Pedersen tror dock att det vore klokast att ta emot en eventuell bildkonstnär i Östersund. Här finns fler kolleger, och vill man jobba med grafik så är Härkeverkstaden ingen dålig lösning. Staden ligger ganska centralt i landet med bra förbindelser med andra städer, och fristadsgästen kan ha kontakt med såväl konsthögskolan i Umeå och Akademin i Trondheim om så önskas, menar hon.

”Det finns ett sug efter input och nya impulser i länet, så för konstlivet vore det ett lyft om vi blev en fristad”, säger Eirin Pedersen till sist.

På **Härke konstcentrum** finns 14 konstnärsateljéer, utställningsutrymmen och en gästbostad. I källarvåningen inryms en grafikverkstad, som drivs av föreningen Östersunds kollektiva grafikverkstad.

Härke konstcentrums styrelse har formulerat följande brev som svar på vår förfrågan om de är villiga att medverka i ett fristadsprojekt:

Vi på Härke KC anser att fråga om möjligheten att erbjuda förföljda konstnärer skydd genom fristadsarbetet är en viktig fråga.

Härke KC kan erbjuda konstnärer en social gemenskap och möjlighet att arbeta i vår kollektiva grafikverkstad.

På Härke arbetar idag yrkesutövande konstnärer och konsthantverkare och här finns möjlighet till social kollegial gemenskap i de gemensamma utrymmena. Vi tror också att det i mottagandet måste finnas en tydlig plan för hur en person i den situationen tas emot. Det måste finnas resurser både med personer och pengar och en tydlig plan för hur ansvaret skulle fördelas mellan kommunen och oss om Härke KC blir en part i arbetet. För oss på Härke tror vi att det skulle kunna bli en tillgång och möjlighet till erfarenhetsutbyte.

Idag har vi 14 ateljéer på Härke. Platserna fördelas via en kölista där yrkesutövande konstnärer kan anmäla sig. Härke KCs ekonomi är beroende av att alla ateljéer ständigt är uthyrda. Om en fristadskonstnär skulle behöva en ateljé på Härke, har vi trots att vi tycker det är viktigt, svårt att se hur en sådan lösning skulle kunna gå att förverkliga i dagsläget. Vi kan inte säga upp konstnärer för att bereda plats. Utan som det ser ut idag så är systemet med kölista svårt att kringgå.

Dock vet vi ju inte idag vad en fristadskonstnär skulle vara i behov av för typ av lokal. Idag är vi ju trångbodda på Härke och vi skulle gärna se att de lokaler (gamla Loppisladan vid 4:ans busshållplats) som kommunen äger och som idag står tom och förfaller skulle rustas upp till enkla konstnärsverkstäder. Vi har i ett förslag till kommunen skissat på det. I en upprustad lokal skulle vi kunna erbjuda konstnärskurser, gästateljé för fristadskonstnär mm.

Så vi ställer oss positiva till förfrågan och vill bli en del i det mottagande som Östersunds kommun kan erbjuda.

8.3.3. Konstkonsulenten

Karin Kvam, konstkonsulent på Bildkonsten, som sorterar under Läns kulturen på avdelningen för regional utveckling på Region JH, tycker att fristadsfrågan är viktig och att det skulle falla sig naturligt för henne att vara med och stötta ifall det kommer en bildkonstnär som fristadsgäst till länet.

Hon understryker vikten av att ha någonstans att vara, ett sammanhang att höra till, och tycker att en ateljé i Härke absolut skulle kunna fungera för en fristadskonstnär. Hon tycker inte att Härke ligger avsides utan poängterar tvärtom att det finns mycket goda allmänna kommunikationer dit, liksom en fantastisk miljö att inspireras av. Östersund ligger inte heller isolerat i Sverige, det är lätt att ta sig till andra platser både inom och utom landet.

Karin Kvam ser gärna ett utbyte mellan olika konstformer och menar att även en författare skulle ha utbyta av att komma till Härke för att umgås med andra kreativa människor. Kanske man rentav kan hitta en plattform för gemensamma gränsöverskridande projekt där.

Hon nämner också Designcentrum på Färjemansgatan som ett ställe där både författare och konstnärer skulle kunna få plats om de vill sitta och arbeta tillsammans med andra.

”Mitt nätverk som länskonstkonsulent är absolut något som en fristadskonstnär skulle kunna ha nytta av”, säger Karin Kvam också. Hon menar att hon skulle kunna fungera som en professionell kontaktperson för fristadsgästen om koordinatorn skulle bli en person som inte har specifik kompetens på bildkonstområdet.

”Det tråkiga är väl att vi just nu ser en dipp inom konstlivet i länet med flera gallerier som slår igen och så vidare. En fristadsgäst skulle inte komma till ett sjudande konstliv direkt, men å andra sidan är det nära till andra människor och lätt att skapa kontakter här”, avslutar Karin Kvam.

9. Bostad

De fristäder som vi pratat med har hittat lite olika lösningar på bostadsfrågan. I Dalarna bor fristadsgästen på internat vid en landstingsägd folkhögskola, i Sigtuna är det Sigtunastiftelsen som upplåter en av sina gästbostäder. De flesta andra erbjuder vanliga lägenheter, oftast är det kommunala bostadsbolaget som står som hyresvärd.

Vissa fristäder har en speciell ”fristadslägenhet” som får stå tom och vänta under perioderna mellan två fristadsgäster. Andra skaffar fram en ny lägenhet för varje fristadsperiod, dels för att kunna anpassa bostaden efter varje gästs familjesituation och andra önskemål, dels för att man anser att det är bättre ur säkerhetssynpunkt.

I de flesta fall, men inte alla, bor fristadsgästen ganska centralt i staden. I Skellefteå, där det råder stor bostadsbrist, ligger den bostad som man fick loss till fristadsgästen i ett mindre samhälle fyra mil från staden. Men det fungerar, menar koordinatorn. Det finns bra förbindelser och gästen verkar trivas.

I denna utredning har det känts naturligt att i första hand vända sig till Östersundshem och fråga hur de skulle kunna hjälpa till att lösa bostadsfrågan. Malin Gunnarsson, kommunikationschef, svarar att Östersundshems grundinställning är positiv, men att bolaget i dagsläget har mycket begränsad tillgång till lägenheter. Detta beror på två faktorer – dels den förestående avyttringen av 1.700 lägenheter, dels den omfattade bostadsbrist som råder i Östersunds kommun. Östersundshem kan därför inte garantera en särskild förtur för en eventuell sökande, däremot kan en bostadsansökan behandlas via det ordinarie förturssystemet. Det innebär att den hotade konstnären får söka på samma premisser som andra utsatta grupper i stort behov av ett akut boende.

Givetvis är det också fullt möjligt att söka en bostad för fristadsgästen hos andra hyresvärdar, men att göra några sådana sonderingar faller inte inom ramen för detta utredningsuppdrag. Det kan däremot göras så snart avtalet med ICORN undertecknats, så att det finns en viss beredskap inför mottagandet av den första fristadsgästen. Som vi sett av de andra fristädernas berättelser måste det ibland gå väldigt fort när man bestämt sig för vem man ska bjuda in.

10. Säkerhet

En fristadskommun är ansvarig för sin gästs säkerhet under de två år hen vistas i fristaden och under tiden omedelbart före och efter fristadsperioden. Redan när man börjar kommunicera med gästen, skickar inbjudan och så vidare, kan det vara nödvändigt att vara mycket försiktig – inte ta upp frågor som kan vara laddade och uttrycka kritiska åsikter om regimen i hemlandet. Man bör inte hänvisa till andra personer i nätverket och utgå ifrån att all kommunikation kan vara övervakad och avlyssnad.

I beslutsprocessen kring en enskild fristadskonstnär rekommenderas att endast ett fåtal inom förvaltningen har tillgång till personens namn och bakgrundsinformation. Namn och andra personuppgifter bör inte protokollföras. Reglerna om utlänningssekretess i OSL (Offentlighets- och sekretesslagen) 21:5 kan tillämpas om man bedömer att det behövs. När ICORN skickar ut en lista över fristadskandidater är det viktigt att följ organisationens instruktioner, det vill säga att skriva ut, dela ut och radera mailet.

Kulturrådet rekommenderar i sin fristadshandbok att all mailkorrespondens avidentifieras och att identitetsuppgifter tas över telefon. Känsliga mail kan märkas i ärenderubriken med ”sekretess” samt hänvisning till aktuell lagparagraf. Offentlig handling lagras i krypterad form. Om någon begär ut mail eller annan offentlig handling ska ärendet granskas av kommunens säkerhetsavdelning innan utlämning.

När fristadsgästen väl är på plats kan det bli aktuellt med hemlig adress och skyddade personuppgifter. Bostadens belägenhet bör noga tänkas igenom. När det gäller fristadsgästens medverkan i offentliga sammanhang kan expertis på läget i det aktuella landet kontaktas för bedömning av säkerhetsläget.

Alla dessa frågor om säkerhet och sekretess kan vara svåra att ta ställning till i början, i och med att det kanske inte finns så mycket information om stipendiaten. Men det är viktigt att börja tänka över läget och diskutera med polisen, eventuellt SÄPO och med kommunens säkerhetsansvariga innan fristadsgästen anländer.

Säkerhetsansvarig på Östersunds kommun är Lars-Åke Wallin. Han ser inte att kommunen kan göra så mycket i ett förberedande syfte: ”Det handlar om att skapa rutiner för mottagande om kommunen beslutar att gå in i detta och då handlar det om att använda de befintliga nätverk som finns inom säkerhetsområdet.” Lars-Åke Wallin kan inte se några stora problem med det hela men poängterar att det beror mycket på vilken person som ska få fristad och hur aktiv den personen är under tiden hen finns här.

Chefen för polisen i Östersunds kommun, Peter Moberg, berättar att det finns en grupp poliser i Östersund som jobbar med skydd och säkerhet för enskilda, och de har ständigt uppdrag av olika art och omfattning. Poliserna tillhör en regional personskyddsgrupp, men är alltså stationerade i Östersund. De jobbar med personskydd över hela länet, men Peter Moberg menar att det naturligtvis är lättare om det inte handlar om ren glesbygd. Kranskommunerna har ofta få poliser så om det handlar om en person med stort skyddsbehov kan det vara enklast och säkrast om hen får sin fristad i Östersund. Peter Moberg tycker att det är bra och viktigt att polisen får vara med från början i diskussionen om vem som ska tas emot.

Om skyddsbehovet är stort och det uppstår många frågor om säkerhet som ska hanteras, så rekommenderas i Fristadshandboken att man avlastar

fristadskoordinatör genom att ta in förstärkning som har kompetens i samhällsfrågor, till exempel en socionom på timanställning under den första tiden.

11. Koordinatorsrollen

En sammanvägning av samtliga tillfrågade fristäders erfarenheter talar för, att man bör utse en koordinator med förankring i stadens och regionens kulturliv. Denna person kan sedan knyta till sig annan expertis på till exempel säkerhet och sociala frågor.

Enligt ICORN bör koordinatorn kunna ägna 20-25 procent av heltid åt koordinatorssysslan. Ingen av de koordinatörer vi talat med bedömer att det fungerar med mindre än 25 procent. Arbetsbelastningen kan variera högst betydligt över tid, varför det måste finnas möjlighet att vara flexibel.

I den checklista för fristadskoordinatorer som Kulturrådet tagit fram, och som medföljer som bilaga till denna rapport, finns arbetsuppgifterna noggrant specificerade. I inledningen av checklistan sammanfattas koordinatorns ansvar så här:

- *Koordinatorer arbetar med författarens och eventuell medföljande familjs möjligheter till en trygg, fungerande och stimulerande vardag i arbete och vila. Koordinatorn skall sträva efter att underlätta fristadsförfattarens integration i fristaden genom att initiera kontakt med lokalsamhällets fria kulturliv och institutioner, samt erbjuda eller hänvisa till lämpligt stöd i olika uppkomna situationer gällande arbets- eller privatliv.*
- *Koordinatorn är stadens representant i ICORN:s internationella och nationella nätverk av fristäder och samarbetar med övriga koordinatörer i organisationen. Koordinatorn fungerar också som kontaktperson för ICORN och ska delta i ICORN:s arbete genom att närvara vid ICORN:s konferenser, seminarier och dylikt. Det nationella nätverket av fristadskoordinatorer utgör en viktig resurs för projektets utveckling och aktivt deltagande i nätverksträffar är ett prioriterat arbetsområde.*
- *Koordinatorn ansvarar för projektets struktur, planering, genomförande och utvärdering, samt representerar staden i fristadssammanhang. I arbetsuppgifterna ingår också kontakt med myndigheter samt sökande av tillstånd. Stadens fria kulturutövare, dess kulturinstitutioner med flera ingår i koordinatorns lokala nätverk och utgör möjliga samarbetsparter.*

12. Huvudmannaskap

Som vi har sett i kapitel 7 finns det många olika sätt att organisera ett fristadsprojekt på. Utgångspunkten för denna utredning har varit att titta på hur Östersund och Region Jämtland-Härjedalen tillsammans och/eller var för sig skulle kunna bli fristad.

Med tanke på att Region Jämtland-Härjedalen är en liten region och Östersund en relativt liten kommun torde det vara bra att göra detta tillsammans, att dela på ansvar och kostnader.

Eftersom det endast behövs ett medlemskap i ICORN skulle man kunna tänka sig att regionen står för ICORN-medlemskapet och sedan samarbetar med kommunen, som tar på sig ansvaret för att ta emot den första fristadskonstnären.

En fördel med denna konstruktion, utöver delade kostnader (se förslag under kapitel 13), skulle kunna vara att det ger andra kommuner i länet möjlighet att längre fram komma med i fristadsarbetet ”under regionens paraply”. Kommande fristadsgäster kan då placeras i den kommun som har de bästa förutsättningarna att ta emot dem.

Blir det en musiker kanske Östersund är lämpligast, eftersom musiklivet är mest aktivt här. Kommer det en bildkonstnär kan man fundera på om Åre kommun med konstutbildningen vid Åredalens folkhögskola är rätt plats. Är gästen en författare från Uzbekistan vore Strömsund möjligen bästa mottagarkommun, eftersom det finns en koloni av uzbekier där (och det dessutom kan antas att man där dragit slutsatser om hur hotade personer ska skyddas efter fallet med den skjutne imamen).

Under utredningsarbetets gång har idén kommit upp om man skulle kunna samarbeta med landstinget i Västernorrland, inte minst med tanke på att någon sorts sammanslagning till större regioner verkar vara i antågande. Region JH och Västernorrland samarbetar ju redan idag mycket över gränsen, med de regionala institutionerna som turnerar i båda länen, med övergripande kultursamverkansråd och så vidare. Mittuniversitetet, som skulle kunna vara en viktig samarbetspartner, täcker också båda områdena.

Efter att ha sonderat terrängen med såväl landstinget i Västernorrland som Sundsvalls kommun har vi dock beslutat oss för att inte gå vidare med den idén. Fristadsfrågan har hittills inte väckts på politisk nivå i varken landsting eller kommun i Västernorrland, varför det torde ta lång tid att komma till ett beslut om man skulle göra gemensam sak i fristadsfrågan. För Region JH och Östersunds kommun vore det angeläget att komma till beslut under 2016, varför bedömningen blir att det vore bättre att vi ”går före”. Längre fram kan vi så ta med oss fristadskapet in i den nya organisationen om och när en sammanslagning till en större region blir aktuell.

13. Finanisering

Kostnaderna för att vara fristad varierar över tiden. År ett av en fristadsvistelse kostar mer, år två kostar mindre. Under tiden mellan två fristadsgäster är kostnaderna begränsade till vissa fasta utgifter såsom medlemsavgift i ICORN och koordinators lön.

Om kommun och region ska göra detta tillsammans, är det viktigt att göra en genomtänkt fördelning av kostnaderna och noggrant specificera vem som ska stå för vad. Om man förutsätter att kostnaderna ska fördelas lika, är en tänkbar lösning att regionen står för ICORN-medlemskapet, koordinators lön och konferensresor samt hälften av stipendiet till fristadskonstnären. Kommunen står för övriga kostnader. Då blir fördelningen nästan exakt 50/50.

Baserat på en sammanvägning av de uppgifter som tagits in från existerande fristäder i Sverige skulle en årsbudget för fristadsarbetet i Region J/H och Östersund kunna se ut så här:

	Region JH	Östersunds kommun
+ ICORN-medlemskap (2000 euro/år)	20.000	
+ Koordinatorslön (25% av 30.000/mån x 1,5)	135.000	
+ Resor till ICORN-konferenser m m (koordinatör)	10.000	
+ Stipendium fristadsgästen (10.000-14.000/mån beroende på om hen kommer ensam eller har med sig familj)	60.000-84.000	60.000-84.000
+ Resa till och från hemlandet alternativt annan uppehållsort	25.000	
+ Hyra inklusive el, tele, bredband (7.000 x 12 mån)		82.000
+ Utrustning av bostad		25.000
+ Försäkringar m m		10.000
+ Resor till ICORN-konferenser m m (fristadsgästen)		10.000
+ Övrigt (information, översättningar med mera)		20.000
Summa:	225.000-249.000	232.000-256.000

Tillkommer gör övriga kostnader inom organisationen, kostnader som är svåra att uppskatta. De kan till exempel uppstå när fristadsansvariga behöver anlita expertis från andra förvaltningar. Detta behov är svårt att uppskatta, då det kan variera beroende på vilken fristadsgäst man tar emot, hur stort skyddsbehovet är, vilket hälsotillstånd hen befinner sig och andra personliga omständigheter. Var man lägger koordinatorskapet spelar också in. Väljer man en koordinator från kultursektorn behövs med all säkerhet support från socialförvaltningen och vice versa.

Ingen av de fristäder som vi varit i kontakt med har kunnat bidra med någon siffra på vad dessa övriga kostnader uppgår till för deras del, så här kan vi bara göra en mycket ungefärlig uppskattning. Om vi utgår ifrån att det utses en koordinator som sorterar under regionens kulturförvaltning, så behövs det med all säkerhet en kontaktperson inom kommunens socialförvaltning. Särskilt i inledningen av en fristadsvistelse kan det behövas ganska stora insatser från denna kontaktperson, liksom från kommunens säkerhetsansvariga. Om fristadsgästen är författare kan det också vara lämpligt att utse en kontaktperson på biblioteket.

Om vi räknar med att dessa tre personer vardera kan behöva ägna 5-10 procent av sin arbetstid åt fristadsarbetet, så skulle kostnaden (räknat på 30.000 kronor i månadslön) bli mellan 81.000 kronor och 162.000 kronor per år, förmodligen mer år ett och mindre år två av fristadsvistelsen.

13. Sammanfattning

Fristadsprogrammet kan i vissa avseenden beskrivas som ett konstnärligt residensprogram. Men det finns en viktig skillnad; det viktigaste kriteriet vid urval är inte konstnärliga meriter, utan i stället behovet av att komma i säkerhet och göra sin röst hörd. Det handlar om att hjälpa en konstnär att komma ifrån en farlig situation, där hen genom sitt arbete riskerar förföljelse.

Men det handlar inte bara om att erbjuda skydd. Att vara en fristad är också en manifestation för yttrandefriheten och för allas rätt att framföra sina åsikter i offentliga sammanhang. Yttrandefriheten är sedan 1766 inskriven i den svenska grundlagen, och som svenska medborgare tar vi den ofta för självklar. Detta trots att den även i vårt land ifrågasatts och angripits på olika sätt genom åren. Och från omvärlden får vi snart sagt dagliga rapporter om hur människor förföljs, fängslas och tystas.

Fristadsrörelsen har existerat i drygt 20 år och i dag finns det över 50 fristäder i världen som tillsammans tagit emot mer än 130 fristadsgäster. I Sverige är tolv kommuner och fyra regioner medlemmar i fristadsrörelsen, och sedan kammarrätten i mars 2016 fastslog att fristadsarbete är förenligt med svensk lagstiftning är många fler på gång att söka medlemskap.

Denna utredning visar att förutsättningarna finns för att också Östersunds kommun och Region JH skulle kunna delta i fristadsprogrammet. Utredningens förslag har förankrats hos tjänstemän på regionen, som varit positiva till ett delat huvudmannaskap. Under förutsättning att nödvändiga politiska beslut fattas i såväl kommun som region skulle det vara möjligt att bli ICORN-medlem under innevarande år. Kanske skulle vi också hinna ta emot en första fristadsgäst under 2016.

2016 har utnämnts till Tryckfrihetens år i Sverige och en mängd myndigheter organisationer, föreningar och andra intressenter kommer att ha programaktiviteter som uppmärksammar det fria ordet och rätten till fri information. Den 2 december firas 250-årsminnet av den svenska tryckfrihetsförordningen. Hur ska vi fira här i Östersunds kommun och Region Jämtland-Härjedalen? Kanske genom att välkomna vår första fristadsgäst?

14. Beslutsförslag

Utifrån denna utredning föreslås Region Jämtland-Härjedalen och Östersunds kommun besluta

- att gemensamt arbeta för att en fristad i länet ska bli verklighet under 2016
- att regionen så snart vederbörliga beslut fattats söker medlemskap i ICORN
- att regionen står för en koordinator på 25 %, kostnader för koordinators resor till ICORN:s konferenser m m samt hälften av stipendiet till fristadsgästen
- att kommunen står för den andra halvan av stipendiet samt övriga kostnader såsom fristadsgästens resor till och från hemlandet samt till ICORN-konferenser mm, hyra inklusive el, tele och bredband, utrustning av bostad, försäkringar samt övriga kostnader (information, översättningar o s v)
- att kommunen avdelar en kontaktperson, förslagsvis inom socialförvaltningen, som kan vara koordinators stöd i sociala och andra samhällsfrågor

- att en styrgrupp inrättas med högst två representanter vardera från regionen och kommunen
- att regionen och kommunen upprättar ett avtal som reglerar hur ansvar och kostnader för fristadsarbetet ska fördelas
- att detta avtal gäller under den första fristadsperioden, det vill säga två år, och kan därefter omförhandlas

Bilaga 1. Intervjuade

Följande personer förtjänar ett varmt tack för att de svarat på våra frågor och delat med sig av sina erfarenheter:

Theres K Agdler

författare, regionombud Författarförbundet, 070-603 49 19, info@frososkrivarforum.se

Tomas Berglund

avdelningschef humaniora Mittuniversitetet, 010-142 81 65, tomas.berglund@miun.se

Hans Carlsson

vice vd Östersundshem, 063-14 04 39, hans.carlsson@ostersundshem.se

Marie Chrysander

enhetschef Skellefteå kommun, 0910-73 50 00, marie.chrysander@skelleftea.se

Husein Dautkerejev

fristadskoordinator Karlstad, 054-540 00 00, husein.dautkerejev@karlstad.se

Elisabeth Dyvik

Programdirektör ICORN, +47 51 50 79 17, edy@icorn.org

Christer Falk

kultur- och fritidschef Sundsvalls kommun, 060-19 18 66, christer.falk@sundsvall.se

Monika Fredriksson

koordinator Dalarna, 070-391 23 39, monika.fredriksson.mora@folkbildning.net

Lena Gustafson Randau

koordinator Sigtuna, 08-591 262 66, lena.gustafsonrandau@sigtuna.se

Karin Hansson

koordinator Växjö, nationell fristadssamordnare, 0470-414 15, 0709-91 25 53, karin.hansson2@vaxjo.se

Eira Högforsen

fristadskoordinator Västra Götaland, 010-441 33 12, eira.hogforsen@vgregion.se

Pär Jonsson

bibliotekschef Tranås, 0140-682 02, par.jonsson@tranas.se

Karin Kvam

konstkonsulent Region Jämtland-Härjedalen, 063-14 67 27, karin.kvam@regionjh.se

Jörgen Lindvall

kulturchef Region Jönköpings län, 036-32 45 25, jorgen.lindvall@rjl

Märit Lundsten

Fristadskoordinator Region Jönköpings län, 010-241 00 00, marit.lundsten@rjl.se

Catarina Lundström

regional biblioteksutvecklare Region Jämtland-Härjedalen, 063-14 67 09, catarina.lundstrom@regionjh.se

Peter Moberg

chef Polisen Östersund, 077-114 14 00, peter.moberg@polisen.se

Märta Molin

kulturchef landstinget Västernorrland, 0611-802 74, 070-388 86 59, marta.molin@lvn.se

Leif Mårtensson

ledningskoordinator kulturförvaltningen Umeå, 090-16 33 52, leif.martensson@umea.se

Hanna Nordell

fristadskoordinator Gävle, 026-17 94 55, hanna.nordell@gavle.se

Eva Nordlinder

bibliotekskonsulent landstinget Västernorrland, forskare Mittuniversitetet, 0611-865 57, 070-81 08 37, eva.nordlinder@lvn.se

Eirin Solheim Pedersen

bildkonstnär, ordförande i KC Nord, 0647-101 06 / 070-635 62 46, eirin.pedersen@tele2.se

Linda Petersson

konstnär, kontaktperson KRO/KIF, 073-996 58 82, linda_art@hotmail.com

Olga Pettersson

Fristadskoordinator Skellefteå, 0910-71 29 17, olga.pettersson@skelleftea.se

Ingrid Printz

kulturchef Region J/H, 063-14 67 00, ingrid.printz@regionjh.se

Eirin Solheim Pedersen

konstnär, aktiv i KRO, styrelseledamot i KC Nord, 070-635 62 46,

Linda Petersson

Konstnär, regional kontaktperson KRO, 073-996 58 82, linda_art@hotmail.com

Katarina Rhensbo

kundtjänstansvarig Östersundshem, 063-14 04 37, katarina.rhensbo@ostersundshem.se

Lars Sahlin

biträdande kulturchef Umeå, 090-16 34 76, lars.sahlin@umea.se

Claes Sjökvist

kultursekreterare Tranås, 0140-682 32, claes.sjokvist@tranas.se

Anders Suneson

illustratör, ordförande Härke Konstecentrum, 070-58 08 469 anders@tecknadebilder.se

Lars-Åke Wallin

säkerhetschef Östersunds kommun, 063-14 32 56, larsake.wallin@ostersund.se

Andrea Wiktorsson

vd Storsjöyan, 063-12 00 76, andrea@storsjyran.se

Susanna Öhman

dekan humanvetenskapliga fakulteten Mittuniversitetet, 010-142 81 85, susanna.ohman@miun.se

Bilaga 2. Tryckta källor och källor på Internet

Tryckta källor:

Niels Hebert & Amanda Hårsmar (red): Fristäder, gästfrihet och yttrandefrihet (Nätverkstan 2015)

Källor på Internet:

Kammarrättens dom i Gävle-målet:

<http://www.gavle.se/PageFiles/226037/fristad.pdf>

Kulturrådets fristadshandbok:

<http://kulturradet.se/sv/Handbok-for-fristadsforfattare/>

ICORN:

<http://icorn.org/>

Författarförbundet:

<http://www.forfattarforbundet.se/>

Svenska PEN-klubben:

<http://www.svenskapen.se/>

Internationella PEN-klubben:

<http://www.internationalpen.org.uk/>

KRO/KIF:

<http://www.kro.se/>

Bilaga 3. Checklista för fristadskoordinatören

Checklista för fristadskoordinatören _____

Fristadsprogrammets syfte

Fristadsprogrammet syftar till att värna yttrandefriheten och försvara det fria ordet genom att ge en förföljd författare möjlighet att utöva sitt yrke i en trygg miljö, som erbjuder såväl goda levnads- som arbetsvillkor. Fristadsförfattaren erbjuds skydd, främjande av sitt yrkesutövande samt deltagande i värdstadens kulturliv, i enlighet med ICORN:s devis ”Protect – Promote – Participate”, där protect, det vill säga beskydda, har första prioritet.

Samordnarens roll och arbete

Enligt avtalet med ICORN ska fristaden utse en koordinator som ansvarar för projektet. Koordinatorer arbetar med författarens och eventuell medföljande familjs möjligheter till en trygg, fungerande och stimulerande vardag i arbete och vila. Koordinatorerna skall sträva efter att underlätta fristadsförfattarens integration i fristaden genom att initiera kontakt med lokalsamhällets fria kulturliv och institutioner, samt erbjuda eller hänvisa till lämpligt stöd i olika uppkomna situationer gällande arbets- eller privatliv.

Koordinatorerna är stadens representant i ICORN:s internationella och nationella nätverk av fristäder och samarbetar med övriga koordinatörer i organisationen. Koordinatorerna fungerar också som kontaktperson för ICORN och ska delta i ICORN:s arbete genom att närvara vid ICORN:s konferenser, seminarier och dylikt. Det nationella nätverket av fristadskoordinatörer utgör en viktig resurs för projektets utveckling och aktivt deltagande i nätverksträffar är ett prioriterat arbetsområde.

Koordinatorerna ansvarar för projektets struktur, planering, genomförande och utvärdering, samt representerar staden i fristadssammanhang. I arbetsuppgifterna ingår också kontakt med myndigheter samt sökande av tillstånd. Stadens fria kulturutövare, dess kulturinstitutioner samt mfl ingår i koordinatörernas lokala nätverk och utgör möjliga samarbetsparter.

Arbetsgång inför mottagandet av en fristadsförfattare

Administrativa insatser:

- Tecknande av medlemskap i ICORN
- Undertecknande av avtal mellan ICORN och staden/kommunen
- Utarbetande av projektplan
- Utarbetande av kommunikationsplan
- Genomgång av budget
- Redovisa planeringen av det praktiska genomförandet vad gäller mottagandet av fristadsförfattare, samt tidplan för kulturnämnden
- Rapportera till eventuell styrgrupp eller chef.
- Koordinatorerna kontakter ICORN för förslag på gäst.
- Kontakta Polis/SÄPO, kommunens säkerhetsansvarig för en riskanalys.
- Eventuell styrgrupp föreslår en gästkandidat för kulturnämndens ordförande och vice ordförande (om kommunen har valt att urvalet skall vara ett politiskt beslut).
- Kulturnämnden eller presidiet beslutar om val av gäst att bjuda in (om kommunen har valt att urvalet skall vara ett politiskt beslut – annars beslutar de eller den som har delegation att göra det).

- ☐ Gör en plan för att lösa eventuella behov av sjukvård de första veckorna innan personnummer har beviljats.
- ☐ Mobilisera lokala nätverkskontakter, bjud t ex in till ett informationsmöte.
- ☐ Ta kontakt med fristadsansvariga i övriga fristäder, ev. regionen och Kulturrådet för uppdaterad information och erfarenhetsutbyte.

Praktiska insatser inför ankomsten

- ☐ Koordinatören skickar inbjudan till gästen, undertecknad av exempelvis förvaltningschefen och kulturnämndens ordförande.
- ☐ Ställ i ordning bostad. Finns husgeråd? Fungerar datoruppkoppling, TV och telefon?
- ☐ Kontakta Migrationsverket och ordna med visum och uppehållstillstånd
- ☐ Boka resa, säkerhetsrisk, personnummer, försäkring, bankkonto,
- ☐ Ordna förskola/skola för eventuellt medföljande barn,
- ☐ Förbered arbetsutrustning och eventuell arbetsplats
- ☐ Se till att alla nycklar till lägenhet, tvättstuga osv finns på plats och att lägenheten är städad.
- ☐ Förbered svenskundervisning, t ex SFI, Kursverksamheten eller annat.
- ☐ Sätt samman ett välkomstpaket med viktiga telefonnummer, karta, busstidtabeller, kommuninformation etc.

Under vistelseperioden

Administrativa insatser under vistelsen

- ☐ Fyll i folkbokföringsblanketter hos Skatteverket
- ☐ Ansök om personnummer hos Skatteverket
- ☐ När personnummer beviljats - ordna bankkonto.
- ☐ Anmäl författaren till försäkringskassan
- ☐ Ansök eventuellt om skyddade personuppgifter hos Skatteverket
- ☐ Erbjud undervisning i svenska.
- ☐ Inled samtal med gästförfattaren om att göra en plan för vad som skall hända efter stipendietidens slut.

Praktiska insatser under vistelsen

- ☐ Månatlig utbetalning av stipendium. Betala eventuellt den första månadens stipendiebelopp kontant eftersom det kan dröja några veckor att få personnummer och bankkonto.
- ☐ Gör en gemensam plan för den första tidens aktiviteter.
- ☐ Presentera gästförfattaren för personer och organisationer i det lokal nätverket.
- ☐ Orientera författaren i geografiskt i staden och visa centrala samhällsfunktioner.
- ☐ Samtal och planering med gästen om planer efter stipendietidens slut
- ☐ Ordna kontakt med kollegiala organisationer som Svenska PEN och Författarförbundet.
- ☐ Ordna möten med andra fristadsförfattare i närområdet.
- ☐ Ge branschinformation, t ex angående stipendier, förlag, tidningar och tidskrifter.
- ☐ Var behjälpligt att samordna kontakter med olika arrangörer, om författaren så önskar.
- ☐ Håll kontakt. Även mm gästförfattaren vill undvika offentligheten, behöver hon eller han sociala kontakter.

- ☐ Var lyhörd för om författaren kan behöva kontakt med psykolog eller psykiater.
- ☐ Var behjälplig med skol/dagiskontakter

Mot slutet av vistelsen

Administrativa insatser inför avslutning av stipendieperioden

- ☐ Organisera eventuellt avslutningsarrangemang.
- ☐ Boka eventuell hemresa, alternativt resa till annan ort.

Praktiska insatser inför avslutning av stipendieperioden

- ☐ Inled tidigt samtalen om vad som skall hända efter stipendieperioden.
- ☐ Var från början mycket tydlig med vad som kan förväntas och vilka möjligheter som står till buds.
- ☐ Informera om vilka samhällsinstanser som ansvarar för vad och ge fristadsförfattaren redskap att själv söka information - en hel del information finns på flera språk.
- ☐ Var behjälplig i att hitta tjänstemän och individer som har kunskap och kompetens som inte finns inom Kulturförvaltningen.
- ☐ Mobilisera nätverken för att se om det finns möjligheter till stödinsatser där.

Kostnader

Vilka kostnader skall staden/kommunen stå för?

- ☐ Ett skattefritt stipendium som utbetalas månadsvis.
- ☐ Kostnad för bostad, inklusive el, telefon, dator och uppkoppling.
- ☐ Medlemsavgift till ICORN.
- ☐ Eventuella försäkringar.
- ☐ Vissa representationskostnader
- ☐ Resor för författare och koordinatör till ICORN: s årliga möten och andra nätverksträffar.
- ☐ Vissa informationskostnader och översättning av grundläggande information till fristadsförfattarens hemspråk.

Vilka kostnader skall fristadsförfattaren stå för?

- ☐ Vardagliga levnadsomkostnader som livsmedel, tvål, shampoo, rengöringsprodukter, tvättmedel, kläder, medicin mm.
- ☐ Sjukvård
- ☐ Tandvård
- ☐ Personförsäkringar och i vissa fall hemförsäkring
- ☐ Förbrukningsmateriel, tidningar, tidskrifter och liknande.
- ☐ Sport, fritid och rekreation.
- ☐ Arbetsresor, om inte annat överenskommit.
- ☐ Eventuella betaltjänster som tillförts telefonräkningen.

(Källor: Enkät till de svenska fristäderna, Scholars at Risk: How to host, New Tactics: Art Spaces Hosting Activism)

stipendium m m

"Åsa <asa.eriksson.ahnfelt@ostersund.se>

16 februari 2016 14:07

Till: jimmy.eriksson@regionjamtland.se, Ingrid Printz <ingrid.printz@regionjh.se>, Jimmy Eriksson <jimmy.eriksson@regionjh.se>, Johan Palm kff <johan.palm@ostersund.se>

Hej!

Fick snabbt svar på våra frågor om stipendiet till fristadsgästen av nationella samordnaren Karin Hansson i Växjö:

Fråga: Jag undrar om du skulle kunna hjälpa mig med svaret på en detaljfråga om det här med stipendiet till fristadsgästen. Jag tycker det är väldigt kryptiskt uttryckt på Skatteverkets hemsida, där det står att ett stipendium bara är skattefritt om "det inte betalas ut periodiskt, det vill säga under tre år eller längre tid eller månadsvis under ett helt år eller längre tid".

I min värld vore det bäst för fristadsgästen att få pengarna utbetalda månadsvis, och eftersom vistelsen är tvåårig tycker jag då att det enligt ovanstående regel borde bli skattepliktigt.

Hur gör ni i Växjö? Och hur gör andra fristäder?

Svar: Förstår att det känns klurigt med Skatteverket och jag har inget rakt svar på det. Självklart kan ni betala ut det månadsvis men då får ni också lägga på skatt eftersom det räknas som en periodisk utbetalning precis som du skriver nedan.

Alternativet är att hitta en annan väg och här skiljer det sig mellan fristäderna. I Växjö har vi valt att betala ut det halvårsvis, i Stockholm kör de kvartalsvis.

Fråga: Jag undrar också om ett stipendium måste "instiftas" på något särskilt sätt eller om det räcker med att man bara skriver i kommunens/regionens beslut om att bli fristad att man för att täcka fristadsgästens övriga levnadsomkostnader utbetalar ett stipendium à X kronor i månaden/kvartalet/halvåret.

Svar: Man måste inte instifta det utan det räcker med att man från beslutande håll skriver att det ska betalas ut som ett stipendium.

Hälsningar,
Åsa E A

För sista ansökningsdag, se Kulturrådets webbplats.

ANVISNINGAR FÖR ANSÖKAN

Observera

Den här blanketten är optimerad för webbläsaren Internet Explorer versionerna 9-11. Den fungerar även med Firefox version 4 eller senare, med Safari version 5 eller senare, eller med Chrome version 9 eller senare.

Ansökningar som kommer in efter kl. 24.00 sista ansökningsdagen avvisas.

Information om bidraget hittar du på Kulturrådets webbplats.

Maximal inloggningstid per session är 8 timmar. Använd gärna funktionen "Spara tillfälligt" sist i blanketten så att uppgifterna inte försvinner om du loggas ut.

Obligatoriska frågor är markerade med en asterisk (*). För Kulturrådets hantering är det viktigt att frågorna besvaras direkt i fälten, även om bilaga bifogas.

Uppgifter i gråmarkerade fält läggs in automatiskt.

SÖKANDE

Uppgifter om sökande organisation/institution hämtas automatiskt från ert användarkonto. Kontrollera att samtliga uppgifter är korrekta innan du fyller i blanketten. Eventuella ändringar gör du inte i den här blanketten utan under "Mina kontaktuppgifter" på startsidan.

OBLIGATORISKA BILAGOR

För eventuella obligatoriska bilagor, se Kulturrådets webbplats.

För att bifoga filer digitalt till er ansökan klickar ni på "Bifoga filer" på sista sidan. Filnamnet kan vara maximalt 20 tecken. I de fall det är längre används automatiskt de 20 första tecknen som filnamn. De filer ni bifogar kan maximalt uppgå till totalt 30 MB.

Så skickar ni in ansökningsblanketten

På sista sidan finns en rullista med tre val: "Skicka", "Spara tillfälligt" och "Avbryt". För att skicka in blanketten väljer du "Skicka" och klickar på "OK". Observera att du kan spara den ifyllda blanketten genom att istället välja "Spara tillfälligt" och klicka på "OK". En sparad blankett hämtar du genom att gå till "Mina ärenden" på startsidan. För att avbryta välj "Avbryt" och sedan "OK".

När du har valt "Skicka" och klickat på "OK" startar steg 1 av 3. Du måste gå igenom alla tre stegen för att blanketten ska skickas in korrekt. I steg 3 får du ett ärendenummer. Det är viktigt att du inte stänger fönstret innan du har fått den bekräftelsen. I steg 3 skickas även ett automatiserat e-brev till kontaktpersonen för blanketten med ärendenummer och blanketten i PDF-format.

Vid tekniska frågor kontakta support@kulturradet.se eller ring 08-519 264 01.

För bidragets kontaktperson, se Kulturrådets webbplats.

För sista ansökningsdag, se Kulturrådets webbplats.

UPPGIFTER OM SÖKANDE

Fält markerade med * är obligatoriska

Uppgifter i gråmarkerade fält hämtas automatiskt från ert användarkonto. Se anvisningar för ansökan.

Sökande organisation/institution enligt registreringsbevis

Kulturen en del av Region Jämtland Härjedalen

Organisationsnummer

232100-0214

Verksamhetsform

☐ Aktiebolag☐ Ekonomisk förening☐ Enskild firma med F-skattsedel☐ Ideell förening☐ Handelsbolag☐ Kommun☐ Kommanditbolag☒ Landsting☐ Statlig myndighet☐ Stiftelse

Postadress, Box

Box 377

Postnummer

83125

Postort

ÖSTERSUND

Telefonnummer (växel)

063-147500

* Kommun där organisationen/
institutionen har sitt säte

Östersund

Län

Jämtlands län

Organisationens/institutionens e-postadress (personneutral)

region@regionjh.se

Webbplats

http://regionjh.se

Ange om organisationen/institutionen har bankgiro- eller
plusgirokonto☒ Bankgiro☐ Plusgiro

Kontonummer (ej bankkonto)

5147-5515

Ange om organisationen/institutionen är momsregistrerad

☒ Ja☐ Nej

Organisationens/institutionens firmatecknare

Anders Byström/Robert Uitto

Firmatecknares funktion

Regiondirektör/Regionråd

KONTAKTUPPGIFTER FÖR DENNA BLANKETT

Kontaktperson (förnamn och efternamn)

Ingrid Printz

E-postadress till kontaktperson

ingrid.printz@regionjh.se

Telefonnummer till kontaktperson

063146700

Mobiltelefonnummer till kontaktperson

0703112424

☒ Jag har rätt att företräda sökande organisation/institution☒ Jag, behörig firmatecknare eller behörigt ombud för sökande, försäkrar härmed att sökanden inte har skulder för svenska skatter eller avgifter hos Kronofogdemyndigheten eller är i likvidation eller konkurs.[Se vidare \(SFS 2012:516 7 § resp SFS 2012:517 8 §\)](#)

* Ansökan avser följande organisation/institution/grupp

Filmpool inom Region Jämtland Härjedalen

För bidragets kontaktperson, se Kulturrådets webbplats.

Sökande organisation/institution enligt registreringsbevis (Denna uppgift hämtas automatiskt från sid. 2.)

Kulturen en del av Region Jämtland Härjedalen

PROJEKTET

Fält markerade med * är obligatoriska

För Kulturrådets hantering är det viktigt att frågorna besvaras direkt i respektive fält, även om bilaga bifogas.

Ange verksamhetskategori

☐ Museiverksamhet ☐ Teater-, dans- och/eller musikverksamhet ☒ Annat **Film, konst, slöjd, musik**

* Ange projekt ansökan avser

Ett år – fyra årstider, ett hälsa- och integrationsfrämjande kulturprojekt

* Är projektet ett flerårsprojekt?

☒ Ja ☐ Nej

* Ansökan avser år

☒ 1 ☐ 2 ☐ 3

av totalt

☐ 2 ☒ 3 år

* Planerat startdatum som denna ansökan avser (ÅÅÅÅMMDD)

2016-08-01

* Planerat slutdatum som denna ansökan avser (ÅÅÅÅMMDD)

2017-08-01

* Beskriv vad ni avser att göra inom ramen för denna ansökan. (Max 1000 tecken)

Filmpool ämnar i samarbete med Kulturens övriga konsulentverksamheter inom Region Jämtland Härjedalen, genomföra en rad hälsa- och integrationsfrämjande kulturella insatser i Jämtlands län.

Insatserna utformas som workshops och leds av åtta professionella kulturaktörer, i team om två. Varje team besöker sex kommuner/mötesplatser, vilket innebär att varje mötesplats får totalt fyra besök per termin. Våra fyra team arbetar kring samma tema, men introducerar deltagarna till olika uttryckssätt: bild och form, slöjd, musik och film. De ur aktiviteterna resulterande produkterna, ställs ut på ett lokalt bibliotek i samband med varje terminsavslutning. Under utställningen arrangeras även en öppen jam-session med mångkulturell musik, samt att deltagarna/gästerna får information om hur man skapar en egen förening eller startar en studiecirkel. I samband med sommaravslutningen arrangeras vidare en utbildning/föreläsning för politiker, samarbetsorganisationer, utbildningsväsen mm om hur man kan arbeta integrationsfrämjande med kultur.

* Beskriv varför ni vill genomföra projektet. (Max 1000 tecken)

Under vintern 2015 genomfördes pilotprojektet "Särskild satsning kultur för nyanlända", ur vilket vi drog slutsatsen att nyanlända i vår region efterfrågar stimulerande fritidssysslor som inte enbart är kopplade mot idrottsrörelsen. Under projektet utformades sex workshops inom olika kulturyttringar och dessa testades på olika grupper vid tjugo tillfällen. Aktiviteterna var mycket uppskattade och ett fortsatt och fördjupat program har efterfrågats. Vi söker nu projektmedel för att fortsätta detta arbete och hoppas under projektets gång komplettera SFIs undervisning i svenska språket, introducera en ny målgrupp till våra kulturverksamheter, samt uppmuntra till eget skapande.

Sökande organisation/institution enligt registreringsbevis (Denna uppgift hämtas automatiskt från sid. 2.)

Kulturen en del av Region Jämtland Härjedalen

PROJEKTET fortsättning

Fält markerade med * är obligatoriska

För Kulturrådets hantering är det viktigt att frågorna besvaras direkt i respektive fält, även om bilaga bifogas.

* Beskriv projektets koppling till den regionala kulturplanen. (Max 1000 tecken)

Projektets insatser har formulerats utifrån den regionala kulturplanen för Jämtland Härjedalen. Enligt följande punkter skall kulturens verksamheter:

Utveckla kulturens roll för hälsa, delaktighet, inflytande och personlig utveckling
 Främja allas möjlighet till kulturupplevelser, bildning och till att utveckla sina skapande förmågor
 Särskilt uppmärksamma barn och ungdomars inflytande på och rätt till kultur
 Utföra attitydfrämjande insatser för ett mångkulturellt samhälle
 Samverka med kommunerna och samråda med det professionella kulturlivet, folkbildningen, funktionsnedsattas intresseorganisationer och det ideella kulturlivet
 Upprätthålla och utveckla arenor/metoder som stöder processer utifrån länets behov t.ex. insatser för integration.

* Beskriv huvudsaklig målgrupp för projektet. (Max 1000 tecken)

Aktiviteterna riktar sig i första hand till nyanlända unga vuxna, vuxna, samt ensamkommande barn, men inbjudan går även ut till lokalbefolkning på de orter där aktiviteterna genomförs. Målet är att mötesplatserna skall utvecklas och breddas avseende besökarantal och målgrupp.

* Ange nationella och internationella samarbetsparter samt beskriv samarbetet. (Max 1000 tecken)

Vi ämnar analysera resultatet av projektet och ta fram en metod kring hälsa- och integrationsfrämjande kulturellt arbete, som kan spridas nationellt dels genom studieförbunden och SFI, men även inom våra egna film- och kulturnätverk.

Hur kan en attraktiv mötesplats se ut och utformas?

Hur kan vi dra nytta av våra nyanländas medhavda kulturkompetens? Kan vi engagera dem och göra dem till ledare?

Hur kan vi arbeta med språkinläring och samhällsförståelse på nya sätt?

Kan kultur och skapande stärka nyanländas känsla av meningsfullhet och motverka fördomar och rasism mellan olika grupper?

Sökande organisation/institution enligt registreringsbevis (Denna uppgift hämtas automatiskt från sid. 2.)

Kulturen en del av Region Jämtland Härjedalen

PROJEKTET fortsättning

Fält markerade med * är obligatoriska

För Kulturrådets hantering är det viktigt att frågorna besvaras direkt i respektive fält, även om bilaga bifogas.

Beskriv, om det inte framgår ovan, hur ni i projektet ska integrera ett jämställdhets-, mångfalds- och interkulturellt perspektiv samt arbeta med att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. (Max 1000 tecken)

Region Jämtland Härjedalen är ett glesbefolkat och till ytan stort län, och vid sidan av de kommunikativa problem som detta medför, är nyanlända dessutom begränsade av ekonomiska skäl, varför vi kommer att utföra aktiviteterna på redan fungerande mötesplatser i närheten av de asylboenden där målgruppen bor. Vi hoppas på så sätt även stötta befintliga nätverk samt uppmuntra till fortsatt utbyte mellan lokalbefolkning och asylsökande. Våra workshop-ledare åker ut i par om två där både könen är representerade. Vi vill promota goda förebilder och ytterligare belysa vårt svenska jämställdhetsperspektiv.

Istället för att skicka med en tolk till aktiviteterna, vill vi använda oss av en kvinna, Souad Alkhateeb, som nyligen kommit hit från Syrien, Damaskus, och som är akademiskt utbildad och erfaren i rollen som kulturproducent. Vi ämnar utbilda henne i workshop-uppläggen och sedan låta henne följa med ledarna som praktikant/assistent/tolk under projektets första termin.

Beskriv projektet år två och/eller år tre om det är ett flerårigt projekt. (Max 1000 tecken)

Nyanlända är en målgrupp som av naturliga skäl förändras löpande: människor förflyttas till andra delar av landet, får eget boende eller utvisas. Arrangörerna uttrycker dessutom en önskan om kontinuitet och långsiktig planering, i ett arbete som i mångt och mycket är rörigt och konturlöst. Av denna anledning bör samma sorts aktiviteter schemaläggas och upprepas terminsvis under en längre period.

Ca 16% av Sveriges nuvarande befolkning är född i ett annat land. Vår svenska kultur har formats och influerats från andra länder och kulturer, under många generationer. Under år två och tre är målbilden att minst tio personer ur vår målgrupp har fått individuell stötning och hjälp på sin väg mot Region Jämtland Härjedalens lokala scener, utställningsarenor eller kulturföreningar. Vi tror att vi, genom att använda kulturen som en drivkraft, på sikt kan skapa ett mer interkulturellt samhälle. Genom att låta de konstnärliga uttrycken färgas av varandra och blandas, erhåller vi ett mer dynamiskt, öppnare och modigare samhällsklimat.

* Beskriv hur ni planerar att integrera projektet i den löpande verksamheten. (Max 1000 tecken)

Genom samverkan med lokala parter finns nyckelpersoner på plats ute i kommunerna som kan inspireras av aktiviteterna och föra dessa vidare i ordinarie verksamhet eller i studiecirkel, filmklubbar mm. Eldsjälar kan dessutom kontakta konsulenter på Kulturen, för att komma vidare i sitt skapande.

Vi vill utveckla en metod eller strategi för hur vi skall arbeta med kultur och integration, och denna metod kan sedan spridas vidare både till lokala, samt nationella kollegor.

Sökande organisation/institution enligt registreringsbevis (Denna uppgift hämtas automatiskt från sid. 2.)

Kulturen en del av Region Jämtland Härjedalen

PROJEKTET fortsättning

Fält markerade med * är obligatoriska

För Kulturrådets hantering är det viktigt att frågorna besvaras direkt i respektive fält, även om bilaga bifogas.

* Riktat sig någon del av projektet till målgruppen barn och unga (0-18 år)? ☒ Ja ☐ Nej

* Hur stor andel riktar sig till målgruppen barn och unga (0-18 år)? Andel i procent

40-50%

Kommentar. (Max 500 tecken)

På de orter där vi har etablerat en kontakt inför detta projekt, bor en stor andel nyanlända 16-26åriga barn och unga vuxna, vilket även har varit snittåldern vid våra tidigare genomförda workshops/besök.

EKONOMISK KALKYL

Fält markerade med * är obligatoriska

För Kulturrådets hantering är det viktigt att frågorna besvaras direkt i respektive fält, även om bilaga bifogas.

* KOSTNADER

	Specificera	SEK
* Löner (inklusive sociala avgifter)	Coordinator 40% samt projektledare 25%	320.000
* Personer med F-skattsedel	8 workshopledare, föreläsare, tolk	390.000
* Pensioner	Inräknat i löner	0
* Lokaler	Externa lokaler	10.000
* Marknadsföring	Sociala medier, affischering, press	25.000
* Administration	Administration och Overhead 15%	48.000
* Övrigt	Material, resor, bilhyra	117.000
Summa		910.000

Sökande organisation/institution enligt registreringsbevis (Denna uppgift hämtas automatiskt från sid. 2.)

Kulturen en del av Region Jämtland Härjedalen

EKONOMISK KALKYL (fortsättning)

Fält markerade med * är obligatoriska

För Kulturrådets hantering är det viktigt att frågorna besvaras direkt i respektive fält, även om bilaga bifogas.

* FINANSIERING

	Specificera	Status	SEK
* Söker bidrag från Kulturrådet			460.000
* Övrigt bidrag från Kulturrådet (1)		Ange status...	0
* Övrigt statligt bidrag		Ange status...	0
* Bidrag från landsting /region	Kulturen inom Region JH	Beviljat	400.000
* Bidrag från kommun		Ange status...	0
* Sponsring			0
* Egen insats	Teknik och lokaler		50.000
* EU-bidrag		Ange status...	0
* Övrigt			0
Summa			910.000

(1) Avser kvarvarande bidrag från Kulturrådet som överförs till år 2 eller år 3

ÖVRIGT

Fält markerade med * är obligatoriska

Övriga upplysningar. (Max 500 tecken)

Bifogar "Ett år – fyra årstider, ett hälsa- och integrationsfrämjande kulturprojekt", en utökad ansökningstext med workshopupplägg och tematik, insatsernas övergripande mål, tilltänkta samarbetspartners.

Filmpool inom Region Jämtland Härjedalen

Kontaktperson för frågor kring projektets utformning:

Sol Vikström

sol.vikstrom@regionjh.se

0730-930195

Skicka/Spara tillfälligt/Avbryt

När blanketten sparats tillfälligt ska en bekräftelse visas på skärmen.

När du har valt "Skicka" och klickat på "OK" skickas blanketten till Kulturrådets ärendehanteringssystem och ett ärendenummer visas på skärmen. Det är viktigt att du inte stänger fönstret innan du har fått den bekräftelsen. Sist skickas ett bekräftelsemejl till den inloggade kontaktpersonen med blanketten i PDF-format och eventuella digitala bilagor bifogade.

Ett år – fyra årstider

Ett hälsa- och integrationsfrämjande kulturprojekt (2016-03-22)

Beskriv vad ni avser att göra inom ramen för denna ansökan.

Filmpool ämnar i samarbete med Kulturens övriga konsulentverksamheter inom Region Jämtland Härjedalen, genomföra en rad hälsa- och integrationsfrämjande kulturella insatser i Jämtlands län.

Insatserna utformas som workshops och leds av åtta professionella kulturaktörer, i team om två. Varje team besöker sex kommuner/mötesplatser, vilket innebär att varje mötesplats får totalt fyra besök per termin. Våra fyra team arbetar kring samma tema, men introducerar deltagarna till olika uttryckssätt: bild och form, slöjd, musik och film.

Vi tror att det är lika viktigt att nyanlända förstår och blir insatta i vår svenska kultur, som att vi får ta del av och presenteras för den kultur som de själva för med sig hit. Projektet har ett övergripande tema: "Ett år – fyra årstider", och tanken med detta är att aktiviteterna terminsvis skall resultera i en transmedia-utställning om det svenska året, där årets olika säsonger fylls med relaterat innehåll så som: mat, växter, musik, traditioner, väder, kläder, fritidssysselsättningar osv.

Vårt övergripande mål är att insatserna skall:

- förstärka befintliga mötesplatser i våra kommuner och ge dem nya redskap att arbeta med kultur och skapande.
- etablera nya kontaktytor mellan nyanlända och respektive Orts lokalbefolkning, studieförbund, föreningar, ideella krafter, mm.
- fånga upp och lyfta nyanländas egna idéer, så att de kan växa genom studiecirklar eller nystartade föreningar.
- verka språkfrämjande genom att ord och begrepp kopplas till konkreta bilder, föremål och upplevelser.
- uppmuntra till utbyte av kulturella uttryck deltagarna sinsemellan.
- lyfta kulturens integrerande och hälsofrämjande roll politiskt.
- bidra till en känsla av samhörighet och uppmuntra till/utveckla eget skapande.
- resultera i en reviderbar metod för hur kulturaktiviteter kan ingå i ett väl fungerande integrationsarbete.
- resultera i en utställning per termin, där deltagare, allmänhet, samarbetsorganisationer samt nyckelpersoner inom integration och politik, möts under trevliga former. I samband med utställningen arrangeras en kompetenshöjande inspirationsföreläsning/ utbildning med avstamp i projektets aktiviteter, som syftar till att fristående ledare skall kunna genomföra liknande aktiviteter i sina ordinarie verksamheter, studiecirklar eller föreningar.

De ur aktiviteterna resulterande filmerna, tavlorna och hantverken, ställs ut på ett lokalt bibliotek i samband med varje terminsavslutning. Under utställningen arrangeras även en öppen jam-session med mångkulturell musik, samt att deltagarna/gästerna får information om hur man skapar en egen förening eller startar en studiecirkel.

En gång per år, i samband med sommaravslutningen, arrangeras dessutom en utbildning/föreläsning dit politiker, integrationssamordnare, samarbetsorganisationer, utbildningsväsen mm bjuds in. Föreläsningen tar avstamp i projektet och handlar om hur man kan arbeta integrationsfrämjande med kultur. Vi försöker samtidigt dra lärdom av projektet och samtala kring om man kan arbeta på samma sätt kring andra teman, tex: arbetsmarknad, utbildning, föräldraskap, relationer, samhälle, politik och media?

Exempel på workshop-innehåll:

Bild och form: kollageteknik med tidningsriv & sprayfärg på kartong.

Vi bläddrar i magasin från hela världen och samtalar kring de motiv som dyker upp. Vi blandar bilder och ord och associerar fritt/ lär oss mer om våra fyra olika årstider och det svenska kalenderåret. Här finns utrymme att göra jämförande konst, mellan svenska traditioner och de man har med sig.

Slöjd och hantverk

Vi gör säsongsbetonat slöjd och hantverk inför jul, påsk, midsommar osv och/eller årstidsrelaterade textilier, tex vantar, mössor, armband, tovade föremål, bonader osv.

Musik och rytmövningar:

Musikaliskt möte med rytminstrument och mindre slagverk, sång och dans. Deltagarna får ta del av vår svenska musikhistoria, lära sig några säsongsbetonade låtar och tillhörande rörelser (skolavslutning/midsommar/jul osv), tala om svenska traditioner, samt dela med sig av sång och musik från sina egna kulturer. Mötet fokuserar på att vara glädjefyllt och kravlöst.

Film & samtal/animation:

Vi gör animerade kortfilmer som textas på arabiska/svenska och tillgängliggörs för alla.

Under projektet kommer samverkan att ske med lokala studieförbund, ideella föreningar, SFI, samt integrationssamordnare ute i våra olika kommuner.

Dialog pågår redan med följande tilltänkta **samarbetspartners, mötesplatser:**

Äre Språkcafé, motpart Studieförbundet Vuxenskolan samt Svenska Kyrkan.
Bispgården, Älgbergets konferensanläggning, motpart Jämtlands gymnasium.
Föllingegården, motpart Studieförbundet Vuxenskolan
Grytan, motpart ideella föreningen Hej Främling
Baptiskapellet Råtan, motpart Ideella föreningen Asylgruppen
Östersund Jämtfald, Rädda barnen/ SFI
Integrationssamordnare, Hede, Härjedalen.

Beskriv varför ni vill genomföra projektet.

Under vintern 2015 genomfördes pilotprojektet "Särskild satsning kultur för nyanlända", ur vilket vi drog slutsatsen att nyanlända i vår region efterfrågar stimulerande fritidssysslor som inte enbart är kopplade mot idrottsrörelsen. Under projektet utformades sex workshops inom olika kulturyrtringar och dessa testades på olika grupper vid tjugo tillfällen. Aktiviteterna var mycket uppskattade och ett fortsatt och fördjupat program har efterfrågats. Vi söker nu projektmedel för att fortsätta detta arbete och hoppas under projektets gång komplettera SFIs undervisning i svenska språket, introducera en ny målgrupp till våra kulturverksamheter, samt uppmuntra till eget skapande.

Ur ett glesbygdsperspektiv är det viktigt för oss att våra nyanlända trivs bra och vill stanna i vår region. Genom ovanstående insatser vill vi forma en brygga till lokala sociala och kulturella sammanhang, hitta kompetenser inom kulturområdet, samt fungera som ett bollplank för frågor som rör det vardagliga svenska livet.

Filmpool inom Region Jämtland Härjedalen

Kontaktperson: Sol Vikström

sol.vikstrom@regionjh.se 0730-930195

Många av de barn som kommer till oss, har inte samma vana av att använda verktyg som te x färgpennor och saxar i skolan. Vi vill förbereda dem inför inträdet i vanliga skolklasser genom att låta dem pröva på de olika uttryckssätt som svenska barn får ta del av redan i förskoleklasserna. Samtidigt som de lär sig något nytt, får de arbeta med sin självbild, uttrycka sig, samt samlas kring något glädjefyllt.

För människor och barn som lever i utsatthet är det livsviktigt att få skratta, röra på sig och glömma vardagen en stund.

Beskriv projektets koppling till den regionala kulturplanen.

Projektets insatser har formulerats utifrån den regionala kulturplanen för Jämtland Härjedalen. Enligt följande punkter skall kulturens verksamheter:

- *Utveckla kulturens roll för hälsa, delaktighet, inflytande och personlig utveckling*
- *Främja allas möjlighet till kulturupplevelser, bildning och till att utveckla sina skapande förmågor*
- *Särskilt uppmärksamma barn och ungdomars inflytande på och rätt till kultur*
- *Utföra attitydfrämjande insatser för ett mångkulturellt samhälle*
- *Samverka med kommunerna och samråda med det professionella kulturlivet, folkbildningen, funktionsnedsattas intresseorganisationer och det ideella kulturlivet*
- *Upprätthålla och utveckla arenor/metoder som stöder processer utifrån länets behov t.ex. insatser för integration.*

Beskriv huvudsaklig målgrupp för projektet.

Aktiviteterna riktar sig i första hand till nyanlända unga vuxna, vuxna, samt på några orter ensamkommande barn, men inbjudan går även ut till lokalbefolkningen på de orter där aktiviteterna genomförs. Målet är att mötesplatserna skall utvecklas och breddas avseende besökarantal och målgrupp.

Ange nationella och internationella samarbetsparter samt beskriv samarbetet.

Vi ämnar analysera resultatet av projektet och ta fram en metod kring hälsa- och integrationsfrämjande kulturellt arbete, som kan spridas nationellt dels genom studieförbunden och SFI, men även inom våra egna film- och kulturnätverk.

- *Hur kan en attraktiv mötesplats se ut och utformas?*
- *Hur kan vi dra nytta av våra nyanländas medhavda kulturkompetens? Kan vi engagera dem och göra dem till ledare?*
- *Hur kan vi arbeta med språkinläring och samhällsförståelse på nya sätt?*
- *Kan kultur och skapande stärka nyanländas känsla av meningsfullhet och motverka fördomar och rasism mellan olika grupper?*

Beskriv, om det inte framgår ovan, hur ni i projektet ska integrera ett jämställdhets-, mångfalds- och interkulturellt perspektiv samt arbeta med att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. (Max 1000 tecken)

Region Jämtland Härjedalen är ett glesbefolkat och till ytan stort län, och vid sidan av de kommunikativa problem som detta medför, är nyanlända dessutom begränsade av ekonomiska skäl, varför vi kommer att utföra aktiviteterna på redan fungerande mötesplatser i närheten av de asylboenden där målgruppen bor. Vi hoppas på så sätt även stötta befintliga nätverk samt uppmuntra till fortsatt utbyte mellan lokalbefolkning och asylsökande. Våra workshop-ledare åker ut i par om två där både könen är representerade. Vi vill promota goda förebilder och ytterligare belysa vårt svenska jämställdhetsperspektiv.

Istället för att skicka med en tolk till aktiviteterna, vill vi använda oss av en kvinna, Souad Alkhateeb, som nyligen kommit hit från Syrien, Damaskus, och som är akademiskt utbildad och erfaren i rollen som kulturproducent. Vi ämnar utbilda henne i workshop-uppläggen under en heldag och sedan låta henne följa med ledarna som praktikant/assistent/tolk under projektets första termin. I sin roll som praktikant får hon även i uppdrag att samla några nyckelpersoner/ort som kan tänka sig att vara med och kurera utställningen, samt etablera och moderera en grupp på sociala medier, där engagerade workshopdeltagare kan ha fortsatt kontakt, även över kommungränserna.

Beskriv projektet år två och/eller år tre om det är ett flerårigt projekt

Nyanlända är en målgrupp som av naturliga skäl förändras löpande: människor förflyttas till andra delar av landet, får eget boende eller utvisas. Arrangörerna uttrycker dessutom en önskan om kontinuitet och långsiktig planering, i ett arbete som i mångt och mycket är rörligt och konturlöst. Av denna anledning bör samma sorts aktiviteter schemaläggas och upprepas terminsvis under en längre period.

Ca 16% av Sveriges nuvarande befolkning är född i ett annat land. Vår svenska kultur har formats och influerats från andra länder och kulturer, under många generationer. Ett mer långsiktigt mål är således att de eldsjälar som fångas upp under projektets olika terminer, skall få hjälp att på egen hand kunna ägna sig åt musik, teater, bildkonst, scenkonst, hantverk, fotografi, litteratur eller vad de nu önskar.

Under år två och tre är målbilden att minst tio personer ur denna målgrupp har fått individuell stötning och hjälp på sin väg mot Region Jämtland Härjedalens lokala scener, utställningsarenor eller kulturföreningar.

Vi tror att vi, genom att använda kulturen som en drivkraft, på sikt kan skapa ett mer interkulturellt samhälle. Genom att låta de konstnärliga uttrycken färgas av varandra och blandas, erhåller vi ett mer dynamiskt, öppnare och modigare samhällsklimat.

Beskriv hur ni planerar att integrera projektet i den löpande verksamheten.

Genom samverkan med lokala parter finns nyckelpersoner på plats ute i kommunerna som kan inspireras av aktiviteterna och föra dessa vidare i ordinarie verksamhet eller i studiecirklar, filmklubbar mm. Eldsjälar kan dessutom kontakta konsulenter på Kulturen, för att komma vidare i sitt skapande.

Filmpool inom Region Jämtland Härjedalen
Kontaktperson: Sol Vikström
sol.vikstrom@regionjh.se 0730-930195

Vi vill utveckla en metod eller strategi för hur vi skall arbeta med kultur och integration, och denna metod kan sedan spridas vidare både till lokala, samt nationella kollegor.



Typ	EU-medel/Investeringar för tillväxt och sysselsättning/Mellersta Norrland/3 Att öka konkurrenskraften för små och medelstora företag
Status	Skickad
Sparad	2016-03-10
Mottagare	Tillväxtverket

1. Uppgifter om projektet

1.1 Projektets namn	Design - Strategi för smart och hållbar tillväxt
1.2 Datum för projektstart	2016-06-01
1.3 Datum för projektavslut	2018-12-31

1.4 Län och kommuner som omfattas av projektets verksamhet				
Jämtland				
Berg	Bräcke	Härjedalen	Krokom	Ragunda
Strömsund	Åre	Östersund		
Västernorrland				
Härnösand	Kramfors	Sollefteå	Sundsvall	Timrå
Ånge	Örnsköldsvik			

Typ av projekt	Projekt
Har projekt sökt finansiering ur minst två programområden?	Nej

2. Uppgifter om sökande

2.1 Organisationsnummer	802437-0473
2.2 Organisationsnamn	Design i Västernorrland Ideell Förening
2.3 Juridisk form	Ideella föreningar [61]
2.4 Organisationens postadress	N/A
2.5 Organisationens postnummer	851 70
2.6 Organisationens postort	Sundsvall
2.7 Arbetsställesnummer	4572-7757
2.8 Arbetsställesnamn	Holmgården Campus Sundsvall
2.9 Besöksadress	Storgatan 90
2.10 Postnummer	851 71
2.11 Postort	Sundsvall
2.12 Är organisationen momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?	Ja
2.13 Omfattas er organisation av Lagen om offentlig upphandling (LOU) eller annan upphandlingslagstiftning, t.ex. LUF?	Nej
2.14 Eventuellt beviljat stöd utbetalas till ert	Bankgiro
Ange nummer för valt betalningssätt	

2.15 Kontaktperson

Namn	Design i Västernorrland
Telefon	0705509434
E-post	magnus.sandebree@div.se

2.16 Projektledare

Namn	Magnus Sandebree
Telefon	0705509434
E-post	magnus.sandebree@div.se

2.17 Ekonomi

Namn	Bengt Sandström
Telefon	0706780348
E-post	bengt.sandstrom@div.se

3. Samverkansparter

4. Bakgrund och omvärld

Bakgrund

Design är ett avgörande verktyg för företag och organisationer när det gäller att arbeta utifrån användare och konsumenters behov/önskemål. Att arbeta med design och dess metodiker leder till stärkt konkurrenskraft och ökad innovationsförmåga hos den enskilda aktören något som krävs för överlevnad och framgång i en global kontext.

I Västernorrland och Jämtland Härjedalen behöver emellertid kunskapsnivån inom design stärkas för att ge förmågan att nyttja detta verktyg effektivt. För i en värld i konstant förändring behöver företag och organisationer i allt större utsträckning och i vidare bemärkning än tidigare besitta, inhämta och transformera erforderlig kunskap och kompetens för att utveckla sin verksamhet utifrån de nya krav, behov och önskemål som användare ställer och vår miljö/planet kräver. Vare sig det rör sig om nya produkter, tjänster, miljöer eller processer som efterfrågas eller som kan skönjas i ett beteende, eller som vår miljö kräver, behöver företag och organisationer på ett snabbt och effektivt sätt kunna ställa om och anpassa sig efter en omvärld i ständig utveckling.

Design är ett strategiskt verktyg för att arbeta med kreativitet och idéutveckling som utgår ifrån användarens perspektiv och behov. Design spelar en avgörande roll för att fatta rätt beslut när det rör utveckling och nyskapande. Förfining och förändring av tjänster, produkter, miljöer och processer måste ske så att dessa uppfyller de behov och krav som ställs av användare på en organisation och de tjänster och produkter som levereras. Genom att arbeta med att öka den generella designmognaden i regionen samt genom stöd (kunskapsmässiga och nätverksbaserade) i små och medelstora företag i Region Jämtland Härjedalen och Västernorrland kan vi öka användningen av designmetodik som ett mångfacetterat och strategiskt verktyg vilket ökar konkurrenskraften hos det enskilda företaget gentemot nationella och internationella aktörer och konkurrenter. Under en längre tid har forskning visat att design lönar sig ekonomiskt. I bland annat Teknikföretagens undersökningar visas det att de

företag som nyttjar design på strategisk nivå i sina företag har rörelsemarginaler som är mer än 50 procent högre än de som ej använder design på strategisk nivå (ref. Teknikföretagen (<http://www.teknikforetagen.se/hem/Publicerat/Nyheter/Design-ger-50--70--hogre-vinstmarginaler/>)).

Både inom näringslivet och den offentliga sektorn växer behovet av ökad innovationsförmåga samt att kunna svara upp mot de ökade krav som användare/brukare ställer gentemot de som ska leverera till dem. Detta växande behov att kunna läsa av och förstå kunder och användare för att kunna leverera attraktiva alternativ gör att det finns ett ökat behov av design samt att kunna arbeta med designprocessen i organisationer både i den interna och i den externa utvecklingen (så som ett nytt internt arbetssätt för effektivare kundhantering, effektivare integration eller en ny konsumentprodukt eller tjänst).

Omvärld och samverkan

Företag som har svårt att hävda sig i konkurrensen med andra aktörer är ofta de som genom sitt erbjudande inte tillfredställer potentiella kunder. Ett brukarcentrerat tillvägagångssätt vid skapande av tjänster och produkter är avgörande på en globalt konkurrensutsatt marknad och ett misslyckande i att ta till vara på samt tillgodose kunder/användares intressen och behov får förödande konsekvenser för det enskilda företaget. Organisationer arbetar allt mer med fokus på samarbete med kunder och leverantörer som tar sig uttryck redan i problemidentifieringsfas vidare till idégenereringsfas och till lösningsfas genom medskapande (co-creation och co-design). Detta sker för att generera relevanta produkter och tjänster för sina kunder och sedermera generera tillväxt och/eller konkurrensfördel för organisationen. Att design är ett viktigt verktyg att använda i utvecklingsarbete och för att ta ett brukarcentrerat perspektiv framgår inte minst av Europa kommissionens ansats med European Design Innovation Initiative (EDII).

Projektet sker i nära samverkan med Regionalt Designcentrum Jämtland Härjedalen som är en del av Region Jämtland Härjedalen. Tidigare har lyckad samverkan skett i projektet Regionalt Designcentrum Mitt för att binda våra regioner närmare i frågor som rör designmognad och användning av design i regionerna. Med projektet Design - Strategi för smart och hållbar tillväxt kan vi ytterligare öka förutsättningar för fortsatt förstärkning av samarbete samt utvidgning av samarbeten både inom och utom region i syfte att stärka företags konkurrenskraft och utveckling. Samverkan med regionernas designföretag sker i nätverksform där dessa kan stärka sina band sinsemellan men även i förhoppning mot nya aktörer inom branschen verksamma i både Norge och Finland.

Koppling till det regionala näringslivet

Projektet Design - Strategi för smart och hållbar tillväxt är kopplat till det regionala näringslivet på flertalet sätt. I de företagsutvecklingsprojekt som bedrivs under projektet berörs olika branscher och aktörer inom det regionala näringslivet genom sitt deltagande samt även som medskapare till utveckling inom områden så som exempelvis smart och hållbart företagande kopplat till bland annat

cirkulär ekonomi och Cradle to Cradle. I dessa utvecklingsprojekt är även regionens designföretag involverade för att arbeta med de deltagande företagen och dessas utveckling. I den del som rör omvärldsbevakning samt sammankoppling av företag mot nya regioner och marknader deltar företag inom design genom nätverksaktiviteter som syftar till att stimulera nya samarbeten och affärskontakter. Även andra företag involveras i dessa aktiviteter där det finns möjlighet till spetskompetens inom regionen att både attrahera investeringar och etableringar inom region som att söka och finna potentiella nya marknader och verksamhet utom region.

EU's strategi för Östersjöregionen

Under EUs Östersjöstrategi med inriktning på att länka samman regioner samt öka välbefinnande och rädda miljö kommer projektet arbeta mot att skapa sammanlänkning genom nätverk mot exempelvis Finland rörande erfarenhets och kompetensutbyten på designområdet, att arbeta med företagsutvecklingsprojekt som främjar ökat välbefinnande, miljö och hållbar produktion genom insatser mot en mer cirkulär ekonomi och tillgänglighet samt inkludering för ökad konkurrenskraft, funktion för alla och integration. Lika möjligheter och ickediskriminering Projektets aktiviteter är inkluderande och riktar sig till brett spektrum av företag och entreprenörer. Projektet arbetar generellt utifrån ett perspektiv kopplat till filosofin inkluderande design där förhållningssätt och designprocess utgår från och tar hänsyn till alla tänkbara användare det vill säga hänsyn tas till fysisk och kognitiv förmåga, språk och andra egenskaper. Inom aktiviteter för nätverk och internationalisering är detta öppet för alla som professionellt verkar inom området för industriell design samt produkt och tjänsteutveckling där design används som arbetsredskap. För att täcka in en bredd av aktörer kommer exempelvis nätverket att söka efter eventuella nyetablerade individer på den svenska marknaden som innehar denna profession och bjuda in funna individer som även har för avsikt eller är företagare i aktiviteter. Information om möjligheter, aktiviteter och nätverk kommer ske genom kontakt med Arbetsförmedlingen, i samverkan med Unicum samt genom deltagande i bland annat nyföretagarsammanhang. När det gäller arbete utifrån kriteriet lika möjligheter och ickediskriminering i aktiviteter kopplade till hållbart företagande - cirkulär ekonomi är detta öppet för samtliga företag som idag arbetar för att skapa en god hållbarhet. Arbete utifrån kriterierna lika möjligheter och ickediskriminering är naturliga och högt prioriterade delar i dessa aktiviteter då det handlar om hur företagen vinner på att tänka holistiskt och hållbart i samtliga delar för att öka sin konkurrenskraft, det vill säga ur miljömässigt, socialt och ekonomiskt perspektiv.

Miljö Projektet och aktiviteter kommer ha positiv inverkan mot miljö då delar av projektet berör hur en mer cirkulär ekonomi kan uppnås. I den omvärldsbevakning som görs och utveckling av transregionala internationella nätverk ligger även kunskapsinhämtning och kunskapsdelning inom hållbarhet och socialt ansvarstagande som självklara moment för projektet. Projekt och dess upplägg har även positiv påverkan på miljön då det syftar till att generera nya och förbättrade produkter och tjänster utifrån användares behov och önskan vilket gagnar miljön. Genom att vid utvecklingen av produkter och tjänster sätta miljön i fokus har man stora möjligheter att minska dess miljöpåverkan. Det gäller från tillverkning, under användandet och fram till och med

skrotning och återbruk. Om företagen introducerar ett systematiskt miljöarbete och tankar inom cirkulär ekonomi kommer också deras egen miljöpåverkan att minska successivt i framtiden. Dessutom påverkar de andra företag i sin bransch samt i sin omvärld att också ta i tu med miljöarbetet i sina respektive företag för att kunna konkurrera samt leverera utifrån ställda krav och önskemål.

Jämställdhet

Målsättning i alla aktiviteter är att det är jämställt fördelning i deltagandet. Där det finns en obalans kommer projektet att söka möjliga vägar för att korrigera detta. Det kan röra sig om att deltagande företag deltar aktivt i att uppfylla denna målsättning genom att fördela medverkan på ett jämställt sätt. Likt för deltagande företag och individer gäller även jämställdhet vid engagemang av externa resurser. Här sker upphandling med detta kriterium i sammanvägning med den kompetens som besitts. Projektet arbetar utifrån filosofin Design för Alla där förhållningssättet och designprocess utgår från jämställdhet och ett inkluderande förhållningssätt.

5. Mål och resultat

Mål

Projektets mål är att öka designmognaden i regionerna Jämtland Härjedalen och Västernorrland inom näringslivet och därmed bidra till ökad innovationsförmåga, användarfokusering, ökat hållbarhetstänkande samt ökad lönsamhet och konkurrenskraft hos näringslivet.

Delmål: Smart - Hållbart företagande/ Cirkulär ekonomi

Under perioden drivs 2 företagsutvecklingspaket där målsättning är att samla företag som vill arbeta målmedvetet, kretsloppsbaseerat och på ett hållbart sätt. En cirkulär ekonomi bygger på att arbeta med alla frågor som berör företaget och dess tankar för att bli mer hållbart. Designmetodik är här ett kraftfullt arbetsredskap för att belysa de utmaningar som företaget har. Inom delmålet tas en möjlig handlingsplan fram samt arbete påbörjas för ett mer konkurrenskraftigt, ekonomiskt vinnande, innovationsbenäget och hållbart företagande. Det kan röra allt ifrån de leverantörer företaget samverkar med, materialval, konstruktion, energiförbrukning till justerat och förändrat tjänsteutbud och affärsmodell till policyarbete, företagskultur och mer därtill. Sammantaget leder arbetet till att det enskilda företaget väsentligt kan stärka sin miljömässiga position, differentiera sig, hitta innovationsmöjligheter och stärka sin konkurrenskraft och finna ekonomiska incitament. För utvecklingspaketen finns som bas en modell för att arbeta med företag och deras utmaningar genom processer kopplade till design för att skapa nya affärsmöjligheter och utveckla företaget vilka i detta projekt anpassas, förfinas och uppdateras. Basen i arbetsmetoden är beprövad och använd med mycket goda resultat av rikstäckande organisationer inom design så som SVID och Design Region Sweden (DRS). DIV har även spelat en aktiv och väsentlig roll i dess utveckling. I varje paket deltar 10 - 15 företag. Arbetsmodellen beskrivs under punkten 7 Aktiviteter samt i bilaga. Utfall skall kunna mätas i termer av företagens egna beräkningar och utvärderingar av resultatet som insatserna genererat. Värden tas fram i samråd med företagen och kan sättas i både monetära och värdemässiga termer, så som minskade kostnader i material vilka kan genereras, minskad miljöbelastning och dess monetära värde, en ökad kundlojalitet som uppstår, ökad kundtillfredsställelse, kostnadsreducering för service och reparationsarbete, m.m

Delmål: Nätverk och internationalisering
Genom omvärldsbevakning och genom att knyta band till andra aktörer, regioner och nationer stärks och skapas nya affärs- och utvecklingsmöjligheter för Västernorrland och Jämtland Härjedalen både för de designaktörer som finns i regionerna men även för företag och organisationer där inspel från design och kreativ näring är en viktig del. Att kunna bredda de idag lokala nätverken inom designdisciplinen till att skapa mer transregionala, nationella och internationella kontaktytor bidrar både till att den inhemska kunskapsnivån kan höjas och utvecklas men även till att nya möjliga samarbeten och idéutbyten uppstår. När det gäller internationalisering för företag är det av vikt att exempelvis kunna ge möjlighet till deltagande i mer mässliknande evenemang där redan stark inriktning/kunnande finns inom regionerna så som exempelvis sportdesign och besöksnäring. Vikten av detta ligger både i möjligheten att nå ut till nya segment, marknader och samarbeten för det enskilda företaget och för klustersammansättningar likväl som i möjligheten att attrahera humankapital och företag att förlägga aktivitet, drift och utveckling i våra regioner. Idag finns ett lokalt nätverk som bör vidareutvecklas både innehållsmässigt och breddas till ytterligare olika spetsområden och geografiska områden. Utfall skall kunna mätas i termer av företagens egna beräkningar och utvärderingar av resultatet som insatserna genererat. Detta kan exempelvis bestå i ökad försäljningsvolym till en specifik marknad, ökad efterfrågan på företagets tjänster utifrån den givna insatsen, m.m.

Målgrupp(er)

Primär målgrupp är SMF (tjänst och produktföretag). Även vidareutveckling av ny och befintlig kompetens inom professionen design med tyngdpunkt på industridesign och tjänstedesign. Designutbildningen inom Mittuniversitetet är även den en viktig målgrupp inom ramen för entreprenörskap och kompetensutveckling inom design.

Förväntat resultat vid projektavslut

Det förväntade resultatet efter projektavslut är att designmognaden hos deltagande företag blivit betydande och säkerställt ökad konkurrenskraft genom ett stärkt tjänste- och produktutbud, skapat en större utvecklingsbenägenhet och därmed en ökad innovationsförmåga samt bidragit till ett mer hållbart företagande. Insatser för ökad export och internationalisering kommer ha skett för deltagande företag då dessa erbjudits nya kontaktytor för internationellt företagande samt att affärsmöjligheter påvisas för internationell expansion genom att arbeta med hållbart företagande. För de designföretag som medverkar i kluster och nätverksaktiviteter är förväntade resultat stärkta relationer som leder till nya samarbeten och stärkt position för storregionen att visa på hög kompetens och konkurrensföreläggelse inom redan befintliga och potentiella spetsområden (exempelvis sport, destination, tillgänglighet, hållbarhet, matkultur) för att ses som en relevant samarbetspart och leverantör i nationella och internationella designinsatser.

Förväntade effekter på lång sikt

Förväntade effekter är ökad designmognad i regionerna Jämtland Härjedalen samt Västernorrland. Att fler företag har integrerat design i sin verksamhet både i utveckling av nya produkter och tjänster men även på högre strategisk nivå där design och designprocess används för själva organisationsutvecklingen. Att lokala nätverk har kopplats sig samman över länsgränser och även in i Norge samt Finland vilket ger upphov till en utökad kompetensbas och möjliga framtida samarbeten och uppkomst av nya företag. Att nya produkter och tjänster blivit utvecklade med stöd av projektets insatser vilket gett det enskilda företaget bättre konkurrenskraft och förutsättningar för tillväxt och

6. Organisation och genomförande

Projektorganisation

Design i Västernorrland är projektägare och koordinator av projektet. Arbetet sker i tätt samarbete med Regionalt Designcentrum Jämtland Härjedalen som är en del av Region Jämtland Härjedalen.

Arbetssätt

Projektet drivs genom att personal från Design i Västernorrland som i tätt samverkan med Region Jämtland Härjedalen (Regionalt Designcentrum Jämtland Härjedalen) planerar, organiserar, koordinerar och projektleder de olika delarna av projektet. Externa resurser anlitas för att bidra med expertkompetens inom de specifika områden där stöd till företag ges för att utveckla det enskilda bolagets konkurrenskraft och utveckling.

7. Aktiviteter

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Extern kommunikation och resultatspridning	2016-06-01	2018-12-31	340 000	Resultatet från utvecklingen sprids via involverade aktörer, via befintliga kanaler hos Design i Västernorrland och Regionalt Designcentrum Jämtland Härjedalen samt via digitala plattformar och i vissa delar via framtagning av fysiskt kunskapsmaterial. Detta gäller även för den externa kommunikationen som sker genom befintliga nätverk och i befintliga plattformar så som www, sociala medier, e-post, annan form av utskick etc som hör till Design i Västernorrland och Designcentrum Jämtland Härjedalen.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Avslutsarbete	2018-10-01	2018-12-31	70 000	Genomförande av slutrapportering, dokumentation, uppföljning av projektet samt säkra resultatspridning.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Utvärdering och lärande	2016-09-01	2018-12-31	120 000	Utvärdering sker löpande under projektets gång samt i sin helhet i samband med dess avslut. Deltagande aktörer utvärderar löpande den arbetsprocess som utformas med hjälp av designmetodik för sitt eget utvecklingsarbete. Uppföljning sker regelbundet genom samtal och i enkätform med den enskilde aktören under projektets gång samt ett år efter deltagandet i en längre aktivitet. Resultatet från utvecklingen sprids till de involverade aktörerna, via befintliga kanaler hos Design i Västernorrland och Regionalt Designcentrum Jämtland samt via digitala plattformar och i vissa delar via framtagning av fysiskt kunskapsmaterial. Lärande sprids genom att hålla underlag och kunskap tillgängligt för företag och andra aktörer som vill ta del av denna för att öka den egna konkurrenskraften och förbättra utveckling inom områden som projektet berör.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Företagsutveckling genom Design Hållbart företagande	2016-09-01	2016-09-26	1 595 000	Under perioden drivs 2 företagsutvecklingspaket där målsättning är att samla företag som vill arbeta målmedvetet,

kretsloppsbaserat och på ett hållbart sätt. Processen som är utformad och gäller för att arbeta med området hållbarhet och cirkulär ekonomi kan skisseras i påföljande delar och steg. 1. Projektstart - Presentation av ledningen, projektets olika delar och tidplan. Deltagarna presenterar sig och berättar om vilka förväntningar de har på projektet. Workshop - Vad är vinsten och vad krävs för ett mer hållbart och kretsloppstänkande företagande? 2. Insiktsanalys utförs - Sker av en affärsutvecklare och designer individuellt för varje företag/verksamhet. Analysen är ett sätt att se på företaget ur ett kund/användarperspektiv och är ett bra verktyg som används under och efter projektet. 3. Affärsidén/Varumärket Vi arbetar med verksamheternas affärsidéer, visioner, målgrupper och profileringar. Varumärket får en genomgång ur ett hållbarhetsperspektiv. Vilka är dess kärnvärden, profil, image, identitet och hur kommuniceras dessa. Personas för respektive verksamheter arbetas fram. 4. En Cirkulär Ekonomi och Design - Vi går igenom de olika byggstenarna för att analysera och arbeta mer hållbart och cirkulärt samt vi ser till hur design av företagets tjänster, produkter, miljöer och processer bidrar till att arbeta strategiskt utifrån målsättningen att driva ett företag mer hållbart. 5. Aktivitetsanalys utförs Analysen genomförs individuellt för varje företag/verksamhet. Kunden sätts i fokus och en designer tillsammans med en affärsstrateg gör en resa genom verksamheten. 6. Kundmöte och Co-Design (Från leverantör till slutkund) - Vi ser till betydelsen av det första intrycket från kundens sida samt hur företaget kan involvera sina kunder samt leverantörer för att samskapa den kedja som krävs för att arbeta mer cirkulärt. 7. Produkt/tjänst - Motsvarar produkten, tjänsten eller miljön företagets erbjudande? Detta utifrån ett hållbarhetsperspektiv, vilka krav kunder har och hur ska de tillgodoses. Workshop - Utveckling av nya affärskoncept. 8. Helheten - Vi arbetar och analyserar de olika delarna som tillsammans bygger helheten. Utifrån genomförd insikts- och aktivitetsanalys ses bland annat verksamhetens varumärkesprofil över. Vi fördjupar oss också i vikten av att berätta en historia, varumärket och storytelling. 9. Handlingsplan - Vi samlas för projektavslut och alla medverkande företag/verksamheter redovisar sina handlingsplaner och vi initierar det fortsatta arbetet och nya samarbeten.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Nätverk och Internationalisering	2016-06-01	2018-11-30	595 000	Genom omvärldsbevakning och genom att knyta band till andra aktörer, regioner och nationer stärks och skapas nya affärs- och utvecklingsmöjligheter för Västernorrland och Jämtland Härjedalen både för de designaktörer som finns i regionerna men även för företag och organisationer där inspel från design och kreativ näring är en viktig del. Att kunna bredda de idag lokala nätverken inom designdisciplinen till att skapa mer transregionala, nationella och internationella kontaktytor bidrar både till att den inhemska kunskapsnivån kan höjas och utvecklas men även till att nya möjliga samarbeten och idéutbyten uppstår. När det gäller internationalisering för företag är det av vikt att exempelvis kunna ge möjlighet till deltagande i mer mässliknande evenemang där redan stark inriktning/kunnande finns inom regionerna så som exempelvis sportdesign, besöksnäring, tillgänglighet eller matkultur. Vikten av detta ligger både i möjligheten att nå ut till nya segment, marknader och samarbeten för det enskilda företaget likväl som i möjligheten att attrahera humankapital och företag att förlägga aktivitet, drift och utveckling i våra regioner Västernorrland och Jämtland Härjedalen.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kostnad	Beskrivning
Projektleddning och adm	2016-06-01	2018-12-31	394 000	Ledning, adm och koordinering av hela projektet.

7.2 Innebär någon/några av aktiviteterna i projektet att projektet bekostar insatser som är riktade till enskilda företag?

Ja

Om ja, vilken/vilka aktiviteter?

Inom Företagsutvecklingsprogram - Insiktsanalys och aktivitetsanalys hos företag. 14 400 kronor baserat på 30 deltagande företag.

Om ja, ange budgeterad kostnad

432 000

7.3 Finns aktiviteter av socialfondskaraktär?

Nej

Om ja, vilken/vilka aktiviteter?

Om ja, ange budgeterad kostnad

7.4 Genomförs aktiviteter i projektet utanför det programområde som denna ansökan gäller, men ska finansieras genom denna ansökan?

Nej

Om ja, vilken/vilka aktiviteter?

Om ja, ange budgeterad kostnad

8. Indikatorer

8.1 Ange investeringsprioritering

Utveckla och tillämpa nya företagsmodeller för SMF, särskilt med avseende på internationalisering

8.2 Kvantifiera

projektets bidrag i följande

aktivitetsindikatorer

Antal företag som får stöd

50 företag

Antal företag som får stöd
för att introducera för
företaget nya produkter

4 företag

Sysselsättningsökning i
företag som får stöd

5 heltidstjänster

Kommentarer till indikatorerna

25 företag deltar i
företagsutvecklingsprojekt
i längre process och 25
företag deltar aktivt i
nätverk och
internationalisering.

2 produkter samt 2
tjänsteutveckling

Mål är att företag genom
ökad designkunnande
bland annat väljer att
stärka denna del inom
organisationen samt som
anställningar inom
Industridesignkonsultföret
ag

8.3 Ange programspecifikt mål

Öka andel företag med affärssamarbete på internationella marknader

9. Budget

Kostnadsslag	2016	2017	2018	Totaler
Personal	364 048	500 807	443 021	1 307 876
- Magnus Sandebree	150 884	269 665	269 665	
- Nyanställning	123 276	231 142	173 356	
- Bengt Sandström	89 888	0	0	
Extern sakkunskap och externa tjänster	206 600	503 600	345 000	1 055 200
- Design och affärsutv.konsulter	171 600	439 600	279 000	
- Framtagn av kurs och utställn.material samt digital kommunikation	35 000	64 000	66 000	
Resor och logi	23 000	44 000	29 000	96 000
- Resor delproj Företagsutv. genom design	13 000	34 000	19 000	
- Resor delproj Nätverk Internationalisering	10 000	10 000	10 000	
Investeringar materiel och externa lokaler	14 000	24 000	22 000	60 000
- Hyra av ext lokaler i samband med projektmöten	4 000	14 000	12 000	
- Förplägnad i samband med projektmöten	0	0	0	
- Material, display, kursmaterial, utställningsmaterial	10 000	10 000	10 000	
Investeringar i portföljbolag	0	0	0	0
Schablonkostnader	54 607	75 121	66 453	196 181
- Schablon Pålägg 15%	54 607	75 121	66 453	
Enhetskostnad	0	0	0	0
Avgår projektintäkter (negativ kostnad)	0	0	0	0
Summa, faktiska kostnader	662 255	1 147 528	905 474	2 715 257
Offentligt bidrag i annat än pengar	100 000	150 000	149 000	399 000
Privat bidrag i annat än pengar	0	0	0	0
Summa, bidrag i annat än pengar	100 000	150 000	149 000	399 000
Summa, kostnader	762 255	1 297 528	1 054 474	3 114 257

Finansiär	Beskrivning	2016	2017	2018	Totaler
Offentlig kontantfinansiering		300 000	400 000	400 000	1 100 000
- Länsstyrelsen Västernorrland		100 000	200 000	200 000	

- Landstinget Västernorrland	50 000	50 000	50 000	
- Region Jämtland Härjedalen	150 000	150 000	150 000	
Privat kontantfinansiering	50 000	50 000	0	100 000
- Design i Västernorrland	50 000	50 000	0	
Summa, kontant medfinansiering	350 000	450 000	400 000	1 200 000
Offentligt bidrag i annat än pengar	100 000	150 000	149 000	399 000
- Region Jämtland Härjedalen	100 000	150 000	149 000	
Privat bidrag i annat än pengar	0	0	0	0
Summa, bidrag i annat än pengar	100 000	150 000	149 000	399 000
Summa, medfinansiering	450 000	600 000	549 000	1 599 000
Europeiska regionala utvecklingsfond en	312 255	697 528	505 474	1 515 257
Stödandel (EU- medel) av faktiska kostnader	47,15 %	60,79 %	55,82 %	55,81 %
Stödandel (EU- medel) av stödgrundande finansiering	40,96 %	53,76 %	47,94 %	48,66 %
Stödandel (EU- medel) av total finansiering	40,96 %	53,76 %	47,94 %	48,66 %
Andel annan offentlig finansiering (annan än EU- medel)	52,48 %	42,39 %	52,06 %	35,32 %
Andel privat finansiering	6,56 %	3,85 %	0 %	3,21 %
Total finansiering	762 255	1 297 528	1 054 474	3 114 257

9.4 Förväntas projektet generera nettoinkomster efter projektavslut?

Nej

Om osäker, kommentera

9.5 Söker ni förskott på eventuellt beviljat stöd? Ja

Om ja, belopp 200 000

Om ja, motivering

Design i Västernorrland är en Ideell förening utan eget kapital. Förskottet behövs för att tillsammans med vår begränsade rörelsekredit täcka likviditetsbehovet mellan tiden för utlägg och utbetalning av rekvisition.

Kommentar till budget

10. Bilagor

Namn	Beskrivning/Kommentar
Bilaga Intresseindikation Cirkulär Ekonomi.pdf	
Medfinansieringsintyg Landstinget Västernorrland.pdf	
Medfinansieringsintyg DIV.PDF	
Bilaga Design - Strategi för smart och hållbar tillväxt CE.pdf	
originalansökan_1000004500.pdf	
Riskanalys - Projekt Design - Strategi för smart och hållbar tillväxt.xlsx	
Företrädande av organisation Design i Västernorrland IF.PDF	
Medfinansieringsintyg-Länsstyrelsen Västernorrland.pdf	
Bilaga Intresseindikation Nätverk och Internationalisering.pdf	

Signatur

Saknas

Medfinansieringsintyg

För medfinansiering av projekt delfinansierat av
Europeiska regionala utvecklingsfonden

Härmed intygas att undertecknad medfinansier
åtar sig att finansiera projektet:

Design - Strategi för smart och hållbar tillväxt

Ange om medfinansieringen är:

Kryssa i ett av alternativen

☒ Offentlig

☐ Privat

Medfinansiering kommer ske med totalt högst: 849 000 SEK och beräknas ske enligt följande fördelning:

Kontant medfinansiering med högst:	År 2016	År 2017	År 2018	År 20xx	Totalt
Kontanta medel	150 000	150 000	150 000		450 000
Summa kontant medfinansiering	150 000	150 000	150 000	0	450 000
Bidrag i annat än pengar med högst:					
Varor					0
Tjänster (t ex arbetstid)	100 000	150 000	149 000		399 000
Mark och fastigheter					0
Bygg- och anläggningsarbeten					0
Summa bidrag i annat än pengar	100 000	150 000	149 000	0	399 000
Summa total medfinansiering	250 000	300 000	299 000	0	849 000

Belopp i tabellen anges i SEK. Observera att medfinansiering från stödmottagaren och eventuell samverkanspart i projektet aldrig räknas som bidrag i annat än pengar, medfinansieringen ska i de fallen redovisas som kontant medfinansiering även om finansieringen avser varor, tjänster (inkl arbetstid/lön), mark och fastigheter eller bygg- och anläggningsarbeten

Om projektets faktiska kostnader vid avslut blir lägre än budgeterat, ange hur er kontanta medfinansiering får användas:

Kryssa i ett av alternativen

- ☐ Stödmottagaren får använda eventuellt för hög utbetald medfinansiering till likartad verksamhet men skild från projektet.
- ☒ Stödmottagaren måste betala tillbaka eventuellt för högt utbetald medfinansiering.

Ange från vilket anslag den offentliga kontanta medfinansieringen kommer från:

Frågan gäller endast offentlig kontant medfinansiering, se även mer information på sidan 2 i intyget. Kryssa i ett av alternativen, belopp anges om den totala medfinansieringen kommer från olika anslag.

- ☐ Regionala tillväxtåtgärder (1:1)
- ☐ Övriga nationella anslag
- ☒ Övriga medel

För alla former av medfinansiering, förutom kontanta medel, ska ett beräkningsunderlag bifogas medfinansieringsintyget. Medfinansieringen ska verifieras med underlag i samband med ansökan om utbetalning.

Medfinansierande organisation:		
Namn Region Jämtland Härjedalen/Länskulturen		Organisationsnummer 232100-0214
Postadress BOX 377		
Postnummer 831 25	Ort Östersund	
Underskrift av person som är behörig att företräda organisationen		
Datum 2016-03-10	Namn/teckning 	Namn/fortydligande ROBERT VITTO



EUROPEISKA
UNIONEN
Europeiska
regionala
utvecklingsfonden

Kompetens och utbildning
Regional utveckling
Håkan Lundmark
E-post: hakan.lundmark@regionjh.se

2016-03-11

RUN/151/2016

Projekt Yrkesspråk, 2016-03-08

Ett projekt för kompetensutveckling av lärare inom SFI och yrkesutbildningar i syfte att utveckla ett språkutvecklande arbetssätt och därmed förbättra språkinläring och integration/etablering på arbetsmarknaden.

Utlysning: Socialfonden PO1 Kompetenshöjning för framgångsrik integration – 10 mars 2016.

Medfinansiering: 25 %

Analys och planeringsfas: 160901 - 161231

Genomförandefas: 170101 – 180831

Avslutsfas: 180901 – 181031

Projektägare: Region Jämtland Härjedalen

Samverkansparter

- Bergs kommun
- Härjedalens kommun
- Krokoms kommun
- Strömsunds kommun
- Åre kommun
- Östersunds kommun

Intressent

- Arbetsförmedlingen

Sammanfattning

Målgruppen i projektet är SFI- och yrkeslärare (från Bergs, Härjedalens, Krokoms, Strömsunds, Åre och Östersunds kommuner) som ska kompetensutvecklas för att ha rätt kompetens när SFI i allt högre grad kombineras med yrkesutbildning. Också plattformar och nätverk för erfarenhetsutbyte på ledningsnivå och på organisatorisk nivå ska utvecklas och etableras med syftet att skapa en framgångsrik integration i regionen. Totalt uppskattas ca 50 SFI- och yrkeslärare att delta i projektet.

Projektmålet är att genom kompetensutveckling av kvinnliga och manliga SFI- och yrkeslärare tillföra ny kunskap så att deras kompetens motsvarar kraven på en förändrad utbildningspedagogik där SFI och yrkesutbildning kombineras samt där samverkan på

lednings- och organisationsnivå skapar organisatoriska förutsättningar för denna nya utbildningspedagogik.

Bakgrunden till en högre kombination av SFI och yrkesutbildning tydliggörs i den offentliga debatten där det ofta förs fram att:

- 1) Det tar för lång tid för eleverna att bli klara med sin utbildning.
- 2) Utbildningen saknar tydliga kopplingar till arbetslivet.
- 3) Skolverket efterlyser fler alternativ för elever i SFI att parallellt med sina språkstudier även kunna studera en yrkesutbildning eller andra utbildningar inom vuxenutbildningen.

För att höja kvaliteten och effektivisera tiden i SFI är det viktigt att alla aktiviteter där eleven kan lära sig språket tas med i bedömningen av elevens kunskaper. Framförallt behövs stärkt kompetens inom ett språkutvecklande arbetssätt, för att bedöma språkprogression utanför klassrummet samt ett ökat samarbete mellan SFI- och yrkeslärare. På organisatorisk nivå krävs kompetens och förståelse som kan ge stöd och organisatoriska förutsättningar till dessa nya krav.

De senaste åren har det på flera platser i Sverige testats och utarbetats metoder där SFI kombineras med yrkesutbildning, praktik eller liknande. Detta har visat på flera fördelar för individen, för arbetsmarknaden och för samhället. T.ex. har det gett snabbare språkinläring för individen, större intresse från arbetsgivare att ta emot praktikanter och att individer därmed kan gå snabbare till arbete. Stockholm och Gävleborg är regioner som har varit tidiga i denna utveckling och det finns även lyckosamma projekt i t.ex. Sorsele där resultaten har implementerats i ordinarie verksamhet. Många av dessa exempel kommer från mer tätbefolkade regioner. Vår region kan lära mycket men vi måste också anpassa och utveckla kompetens och modeller utifrån våra förutsättningar med en gles befolkning, begränsat elevunderlag (för framför allt gällande yrkesutbildning) och långa avstånd.

De individer som målgruppen arbetar med har olika bakgrund, kommer från olika kulturer och har därmed ofta olika syn på genus och jämställdhet. Det kräver en god insikt och kompetens hos SFI- och yrkeslärare med löpande påfyllnad av kunskap inom området. När SFI-lärarna dessutom ska agera i en miljö utanför klassrummet, t.ex. i en yrkesmiljö, kan mönster framkomma på ett annat sätt som ställer nya krav på lärarna.



INBJUDAN

Regionbildning för framtidens utmaningar

Frågan om Sveriges regionala indelning har diskuterats under lång tid utan att få en lösning. Regeringen har tillsatt en kommitté som senast i augusti 2017 ska föreslå en ny regional indelning i Sverige, att genomföras senast 2023.

I syfte att belysa argumenten bakom reformen samt ge dig möjlighet att diskutera konsekvenserna av denna bjuder Sveriges Kommuner och Landsting i samverkan med Indelningskommittén in till tre konferenser i april. Konferenserna kommer att beröra såväl frågor som rör framtida utmaningar inom tillväxt och sysselsättning och hälso- och sjukvård som utgångspunkterna för en ny regional indelning.

Målgrupp	Förtroendevalda och tjänstemän på lokal och regional nivå, företrädare före berörda statliga myndigheter samt övriga intresserade
Kostnad	1 900 kr exkl. moms, förtäring ingår.
Anmälan	Gör din anmälan direkt till seminariet - välj ort, datum Du kan också anmäla dig via www.skl.se/kalender . Sista anmälningssdag är 1 månad innan respektive tillfälle. Anmälan är bindande man kan överlåtas till annan person.
Information	För frågor om innehållet kontakta: Lisbet Mellgren, lisbet.mellgren@skl.se , 08-452 78 22 För frågor kring anmälan kontakta: Konstella, konferens@konstella.se , 08-452 72 86

Datum och plats

Seminariet börjar klockan 9:30 med kaffe/registrering och avslutas klockan 16:00.

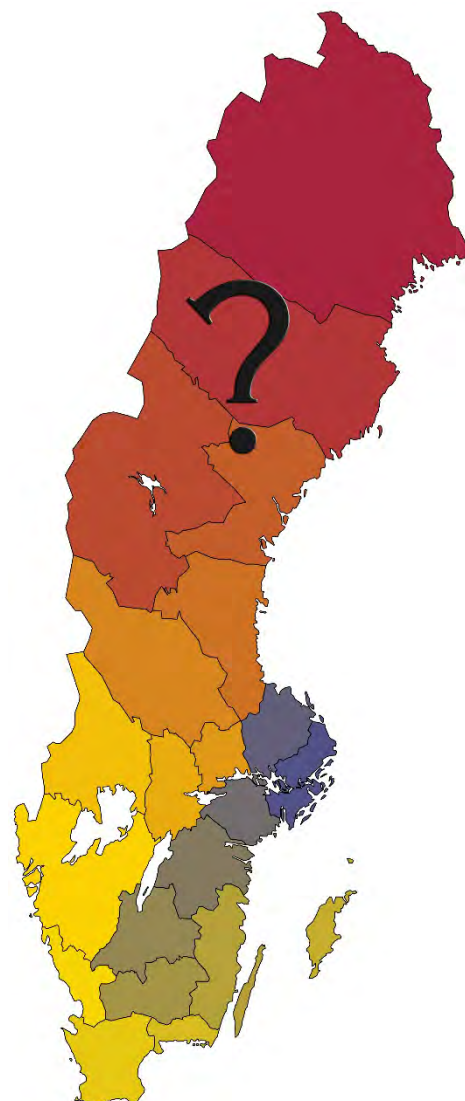
6 april 2016 [Quality Hotel, Sandviksvägen 1, Växjö](#)

13 april 2016 [Sky City Arlanda i Stockholm](#)

26 april 2016 [Best Western Gamla Teatern, Thomeegränd 20, Östersund](#)

Program

- 09:30 - 10:00 Kaffe och registrering**
- 10:00 - 12:00 Välkommen**
- Ekonomiska utmaningar**
Annika Wallenskog, biträdande chefekonom SKL
- Samhällsutmaningar**
Gunnar Wetterberg, historiker och författare
- Regionala tillväxtutmaningar**
Föreläsare ännu ej bekräftad
- Utmaningar för hälso- och sjukvården**
Göran Stiernstedt, fd. statlig utredare
- 12:30 - 13:30 Lunch**
- 13:30 - 15:45 Utgångspunkter för en ny regional indelning**
Barbro Holmberg och Kent Johansson,
Indelningskommittén
- Gemensamma diskussioner**
Inklusive kaffepaus
- 15:45 - 16:00 Avslutning**



Thomas Hägg

Thomévägen 4 B

830 04 Mörsil

Thomas.hagg@regionjh.se

Till

Region Jämtland Härjedalen

RUN

Box 654

831 27 Östersund

Avsägelse av uppdrag

Eftersom jag för närvarande har ett avtal som VD för Länstrafiken i Jämtlands Län Ab och att det arbetet till stor del krockar med uppdraget som ledamot i Regionala utvecklingsnämnden så avsäger jag mig det uppdraget.

Följande uppdrag avsäger jag mig från och med Regionfullmäktige 23-25/11 2015:

Ledamot i Norrtåg Intresseförening.

Mörsil 2016-03-07

Thomas Hägg