

Projektplan LärCentrum 2.0 delprojekt

Regional SYV i Jämtland Härjedalen

LärCentrum är mötesplatsen för studier och kompetensutveckling i regionen. Idag kan vuxenstuderande välja kurser och program på gymnasial- och grundläggande vuxenutbildning. Det går även att studera universitetskurser och program på distans. Studie- och yrkesvägledning är en del av verksamheten. LärCentrum behöver kontinuerligt utvecklas för att vara med i de förändringar som sker i omvärlden.

För att lyckas med detta behöver studie- och yrkesvägledning inom LärCentrum hitta nya regionala former för att vara en resurs för hela länets vuxenutbildning.

Ändringsförteckning

Version	Datum	Ändrad av:	Utförd ändring:
1.0	2015-10-21	Sture Karlsson Mats Berglund	
1.1	2015-10-26	Sture Karlsson Mats Berglund Magnus Åkerlund	sammanställning
1.2	2015-11-11	Sture Karlsson	Tidsplan
1.3	2016-02-03	Sture Karlsson, Mats Berglund	Revidering

Innehållsförteckning

Regional SYV i Jämtland Härjedalen	1
Direktivet	3
Definitioner och förkortningar	3
Beskrivning/syfte	3
Omfattning	3
Effekt mål// ska kopplas till aktiviteter enl. styrgrupp	3
Avgränsning	3
Tidplan 2015-2016	3
Kostnad Projektbudget 2015-2016	4
Avvikelse	5
Beroenden	5
Projektorganisation	5
Uppdragsgivare	6
Uppföljning/Rapportering	7
Påverkan på/av projektet	7
Samverkan	7
Kommunikation	7
Inom projektet	8

Direktivet

Studie- och yrkesvägledning behöver utveckla nya regionala former för att vara en resurs för hela länets vuxenutbildning.

Definitioner och förkortningar

Lärcentrum Kommunägd utbildningsplattform för vuxenstudier

SYV Studie & yrkesvägledare inom vuxenutbildningen

Projektägare Region Jämtland Härjedalen

Intressenter Berörda kommuners politiker och tjänstemän inom vuxenutbildningen.

Beskrivning/syfte

Undersöka och testa en regional funktion för studie- och yrkesvägledning i länet

Omfattning

Projektet startar januari 2015 och avslutas 1 november 2016

Effektmål som ska kopplas till aktiviteter enl. styrgrupp

Öka tillgängligheten för dem i regionen som söker information om studievägar

Presentera en organisationsmodell för Regional SYV funktion

Presentera förslag på fortsatt finansiering av Regional SYV funktion efter projekttidens slut

Presentera plan för gemensam kompetensutveckling för SYV i regionen – gemensam kunskapssyn.

Avgränsning

Projektet berör inte grundskolan och gymnasieskolans behov. Fokus ligger på vuxna och deras behov av vägledning inför vidare studier.

Tidplan 2015-2016

Aktivitet	Ansvar för genomförande	Tid eller period
Godkännande av projektplan	Styrgrupp	
Bemanning av projekt och framtagande av kommunikationsplan	Projektledare	
Utarbetande av projektplan	Projektgrupp	Sept –okt 2015
Behov Intervjuer av ansvarig, SYV, sökande vilket behov, språkbehov, analys. // inger Vägledning på andra språk// inger Antal sökande	Projektgrupp	2015-11-01 2016-01-30

Aktivitet	Ansvar för genomförande	Tid eller period
SYV träff 6 november bra forum		
Syv träff		2015-11-06
Lösningar Omvärldsanalys SYV-funktioner regionalt/ nationellt Syvchat, Syvonline. E-vägledning, IMBOX förslag Kolla med användare/kommuner bef.system/ ta fram frågeställning/ SK förslag	Projektgrupp	2015-10-26 2016-01-30
Avstämning	Projektgrupp	2015-12-15
Val av system – testperiod Test av Netdialog i 4 månader FAQ på hemsidan Dialog om budget med Tillväxtverket	Projektgrupp	2016-01-13 2016-02-22 2016-09-30 2016-03-31
Kompetensutveckling SYV för regional. syv funktion Utveckling vägledning för nyanlända – analys, frågeställning . Ev. separat ESF-projekt (Svegsområdet).	Projektgrupp	2016-09-30 2016-05-31
Kommunikation kring projektet för beslutsfattare Presentation av projektet inför beslut om fortsättning	Styrgrupp	2016-05-31
Deltagande i erfarenhetsutbyte nätverk Nitrus, LärCentrum,	Projektgrupp	2015-10-26 2016-11-01
Utvärdering samt rapport med förslag och kostnadsbild presenteras	Projektgrupp	2016-11-01

Styrgruppsmöten sker i samband med beslutspunkterna och när behov finns. Projektledaren kallar till styrgruppsmöten efter överenskommelse med kommunchef.

Kostnad Projektbudget 2015-2016

Aktivitet	Budgeterad kostnad	Investering	Drift-kostnader	Notering	Förslag på tillgängliga medel
Konsultkostnader	70000			Utvärdering -17%	
Lokaler	22200			Konferenskostnader	

Aktivitet	Budgeterad kostnad	Investering	Drift-kostnader	Notering	Förslag på tillgängliga medel
Resor/logi	25000				
Övrigt	47200			Övriga möte & konf.kostnader	
Utbildningskostnader					
Konsultkostnader					
Licens och program-varukostnader					
Årlig drift/support-kostnader					
Resurs %					
Övriga kostnader					
Summa:	170530				

Avvikelser

Avvikelser eller förändringar i projektplan hanteras av delprojektledare som har diskutera frågan i projektgruppen samt kommunicera frågan med styrgrupp och Tillväxtverket. Beslut av ekonomiska förändringar tas av Tillväxtverket.

Beroenden

Projektet ingår som en del i projektet Kompetensplattformen Jämtland Härjedalen. Lärcentrum 2.0 där ingår områden där samverkan ska ske. Framförallt de som berör Lärcentrum såsom omvärldsbevakning, marknadsföring och kommunikation samt MOOC.

Projektorganisation

Projekterare är Region Jämtland Härjedalen. Medfinansierare är Lärcentrum i Åre kommun samt Östersunds kommun

Styrgruppens ansvar:

- tolkar uppdraget/direktiven för arbetet
- medverkar vid utformningen av projektplanen och godkänner denna
- beslutar i administrativa frågor av större vikt, t ex budget och tidsplaner
- följer och stödjer projektarbetet
- värderar och diskuterar de förslag som projektgruppen utarbetar
- tilldelar projektet resurser
- delegerar ansvar, befogenheter och ställer krav
- tar ställning till och godkänner (beslutspunkterna) slutrapport

Delprojektledarens ansvar:

- upprätta projektplan
- utser projektmedlemmar i samråd med verksamheten
- leda och samordna arbetet i projektet, informera och motivera
- rapportera till styrgrupp och intressenter
- föredragande på styrgruppens sammanträden
- sammankalla till och leda projektmöten
- rapporterar större avvikelser samt föreslår korrigeringar
- vidtar lämpliga åtgärder vid störningar i projektet
- svarar för dokumentation av projektet
- ansvar för att hålla projektbudgeten

Projektmedlemmars ansvar

Projektgruppen har som huvuduppgift att utarbeta underlag för beslut.

Resurser

Projektet bemannas med representation från:

- Mats Berglund delprojektledare
- Sture Karlsson projektmedlem
- Ingemar Fors projektmedlem
- Inger Löfgren projektmedlem
- Magnus Åkerblad projektmedlem

Resursbehovet i projektet beräknas uppgå till 5 timmar per vecka och person.

Uppdragsgivare

Kommunerna i Jämtlands län är via sina Lärcentra organisationer uppdragsgivare.

Styrgrupp:

Kicki Eriksson

Elin Mattsson

Magnus Andersson

Referensgrupp

Referensgruppen till projektet utgörs av lärcentra medarbetare i länets kommuner. Syftet med referensgruppen är att ge information om projektets status samt inhämta synpunkter.

Intressenter

Politiker och tjänstemän inom berörda kommuner som har att besluta kring vuxenutbildningen

Projektledare

Elin Mattson projektledare Kompetensplattform Jämtland Härjedalen

Genomförande

Projektet startar 2015 -01 -30 och avslutas 2016-11-01

Beslutspunkter (Bp)	Aktiviteter	Tid eller period
Bp1	Beslut om projektplan	2015-10-29
Bp2	Beslut om teststart	2016-01-10
Bp3	Beslut kring information för beslutsfattare	2016-05-30
Bp4	Beslut om ytterligare tester	2016-04-01

Uppföljning/Rapportering

Extern utvärderare kommer att upphandlas som har att rapportera till styrgrupp och referensgrupp.

Projektet avslutas med att förstudien med framtagna förslag överlämnas till uppdragsgivande kommuner. De delar av regional SYV som kräver finansiering av kommunerna efter projektets slut ska presenteras för dessa 6 månadader innan avslut.

Påverkan på/av projektet

Regional samverkan kring studie och yrkesvägledning för vuxna kommer att utvecklas.

Samverkan

Samverkan sker inom regionförbundet och berörda kommunen

Kommunikation

Rapporteras löpande till Lärcentra organisationen i länet.

Nyhetsbrev till berörda en gång i månaden.

Inom projektet

Kommunikation sker via mail, träffar och videokonferens

Regionala rekommendationer för studie- och yrkesvägledning i Region Jämtland Härjedalen



Förord

Barn och unga är framtidens medarbetare, ledare och företagare. Deras behov av studie- och yrkesvägledning måste ges en hög prioritet av kommunerna i vår region. Under skoltiden är det viktigt att elever får en bred information om utbildningssystemets- och arbetslivets möjligheter. Alla elever behöver få tillgång till kontinuerlig vägledning av sådan kvalitet att de kan göra medvetna och väl underbyggda val av fortsatt utbildning och yrkesinriktning. De behöver samtidigt veta vilka yrken som efterfrågas på arbetsmarknaden både lokalt, regionalt och nationellt.

Region Jämtland Härjedalen behöver öka andelen elever som genomgår utbildning med uppnådd gymnasieexamen och att fler väljer gå vidare till högre utbildning. En kvalitativ och kontinuerlig studie- och yrkesvägledning som är likvärdig, men inte likformig, är en viktig framgångsfaktor.

Dessa rekommendationer har arbetats fram av Region Jämtland Härjedalen tillsammans med kommuner i länet. De är gemensamma för regionen och det är vår förhoppning att de ska inspirera och underlätta kommunernas utvecklingsarbete med studie- och yrkesvägledning.

Rekommendationerna vänder sig i första hand till förvaltningschefer, verksamhetschefer, skolchefer, rektorer, utvecklingsledare, lärare, studie- och yrkesvägledare men även till övrig skolpersonal.



Bakgrund

Studie- och yrkesvägledning är processinriktad och syftar till att den enskilda individen lättare ska kunna lära sig fatta beslut utifrån sig själv och göra val som är väl underbyggda och medvetna. Val av utbildning och yrke sker vid flera tillfällen i livet och studie- och yrkesvägledning syftar till att underlätta för individer att välja utbildning, yrke och karriär. En studie- och yrkesvägledning av god kvalitet innebär att skolan arbetar aktivt för att elevernas studie- och yrkesval inte ska begränsas av kön, social eller kulturell bakgrund.¹

Arbetslivet och samhället förändras idag i snabb takt, vilket ställer höga krav på skolan och arbetslivet att ge eleverna förutsättningar att möta denna verklighet. Att ge våra ungdomar möjlighet att komma vidare in i en positiv framtid är avgörande. Detta arbete är av stor betydelse både för den enskilda individen men också för hela samhället.

Arbetslösheten fortsätter att sjunka i Jämtlands län under 2015 och den bedöms fortsätta göra så även nästa år då den beräknas vara 6,9 procent av den registerbaserade arbetskraften. Pensionsavgångarna fortsätter, och ökar samtidigt som påfyllnaden av ungdomar minskar. Det torde öppna för många att komma in på arbetsmarknaden, under förutsättning att man har rätt kompetens.²

Kommunernas studie- och yrkesvägledning är ett viktigt verktyg för att stärka barn, unga och vuxnas möjligheter att fatta väl övervägda studie- och yrkesval. Betydelsen av professionell studie- och yrkesvägledning för att ge eleverna förutsättningar att kunna navigera genom utbudet av utbildningar och yrkesinriktningar växer i takt med att dessa blir fler och mer svåröverskådliga. Studie- och yrkesvägledningen bidrar till bättre kunskaper om arbetslivet hos eleverna. Detta kan i sin tur stärka studiemotivationen, öka genomströmningen i skolan och stärka elevernas nätverk och kontakter på arbetsmarknaden.

Fakta som PlugIn 2.0 redovisar är att:



1 av 8 saknar behörighet till gymnasiet



1 av 4 fullföljer inte sin gymnasie-
utbildning inom 4 år.

40 procent av eleverna fick för lite eller ingen studie- och yrkesvägledning alls inför sitt gymnasieval. Detta är en ökning med 11 procentenheter från en motsvarande undersökning som gjordes 2011. Samtidigt anser 76 procent av eleverna att möjligheterna till kontinuerlig studie- och yrkesvägledning spelar en viktig roll för elevernas studiemotivation³.

Personer utan avslutat gymnasium har:

¹ Skolverket 2014, Studie- och yrkesvägledning i undervisningen. Fem lärande exempel från grundskolan

² <http://www.arbetsformedlingen.se/Om-oss/Statistik-prognoser/Prognoser/Prognoser/Jamtland/2015-06-10-Foretagarna-tror-pa-en-svagare-utveckling.html>

³ Sveriges elevkårer & Lärarnas riksförbund 2015, Från avhopp till examen



Flera studier visar att elever med utländsk bakgrund många gånger har ett sämre utgångsläge inför gymnasievalet. Elever med utländsk bakgrund lämnar också oftare grundskolan med ofullständiga betyg och är överrepresenterade bland dem som inte blir behöriga till gymnasieskolans nationella program.

Elevernas sociala tillhörighet har dock större betydelse för deras studieval än föräldrarnas ursprungsland och orsakerna till att gruppen ”elever med utländsk bakgrund” utmärker sig är ofta relaterade till socioekonomiska bakgrundsfaktorer, som föräldrars utbildningsnivå, arbetsmarknadsanknytning och inkomstnivå. Elever med utländsk bakgrund har som grupp ett sämre utgångsläge inför gymnasievalet eftersom en större andel har föräldrar med låg utbildning⁴.

Region Jämtland Härjedalen har i sin regionala utvecklingsstrategi fyra övergripande mål till 2030⁵.

- Länets elever genomgår utbildning med uppnådd gymnasieexamen.
- Fler i högre utbildning.
- Näringslivsanpassade utbildningar.
- Livslångt lärande för tillväxt och personlig utveckling.

Skolan har en särskilt viktig roll att motivera eleverna till goda skolresultat under hela skolperioden. I det arbetet är en likvärdig men inte likformig studie- och yrkesvägledning en av hörnstenarna för ett lyckat resultat.

Den regionala utvecklingsstrategin innefattar rekommendationer till kommuner och Region Jämtland Härjedalen att arbeta med.

⁴ Skolverket 2004b

⁵ Regionförbundet Jämtlands län, Regional utvecklingsstrategi 2014-2030, 2013

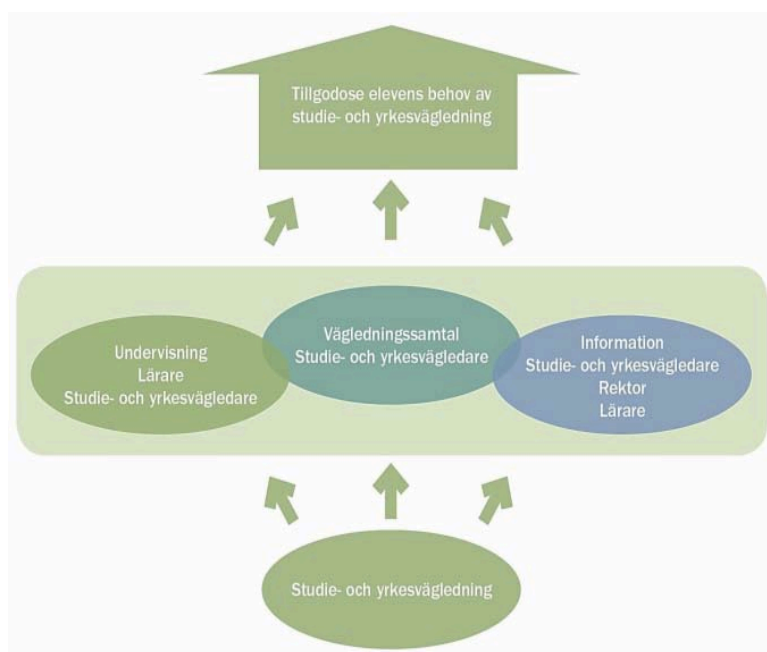
Definitioner

Studie- och yrkesvägledning kan beskrivas i vid och snäv bemärkelse.

Vägledning i **vid** bemärkelse är ett ansvar för hela skolans personal.

”... all den verksamhet som respektive skola erbjuder som förberedelse för framtida val av utbildning, yrke, arbete och livsform. Det innebär att i all skolutbildning integrera studie-, yrkes och arbetslivsorientering och vägledning i vid bemärkelse.”⁶

Vägledning i **snäv** bemärkelse innebär personlig vägledning i form av enskilt vägledningssamtal, men även vägledning i grupp. En professionell studie- och yrkesvägledare hjälper enskilda individer att utifrån sina problemställningar lösa/hantera problem inför val av utbildning, yrke, arbete och livsform. Den personliga studie- och yrkesvägledningen är ett led i den karriär- och socialisationsprocess som pågår under individens hela livstid.⁷



Valkompetens

Valkompetens handlar om en rad kompetenser som hjälper individen att ta beslut och på ett strukturerat sätt samla in, analysera och organisera information om sig själv, sin utbildning och sitt yrkesliv. Senaste årens skolreformer i kombination med en snabb och rörlig arbetsmarknad gör att dagens elever ställs inför stora valmöjligheter och kommer under hela livet att behöva göra val som är kopplade till yrkesliv och studier. Valkompetens blir således en allt viktigare färdighet att behärska redan i tidig ålder.

Systematiskt kvalitetsarbete

Skollagens krav på systematiskt kvalitetsarbete⁸ innebär att huvudmän, förskole- och skolenheter systematiskt och kontinuerligt ska följa upp verksamheten, analysera resultaten i förhållande till de nationella målen och utifrån det planera och utveckla utbildningen.

⁶ Lindh, Gunnel, 1997

⁷ Sveriges Vägledarförening (2007) Etiska deklaration

⁸ Skolverkets allmänna råd 2012, Systematiskt kvalitetsarbete – för skolväsendet

Utgångspunkt

Rekommendationerna utgår från gällande styrdokument⁹ som ställer krav på studie- och yrkesvägledning. Elever i alla skolformer, utom förskolan och förskoleklassen, ska ha tillgång till personal med sådan kompetens att deras behov av vägledning inför val av framtida utbildnings- och yrkesverksamhet kan tillgodoses.¹⁰ Även allmänna råden för arbete med studie- och yrkesvägledning och Skolinspektionens kvalitetsgranskning av studie- och yrkesvägledning i grundskolan 2013 har beaktats.

Syftet med de regionala rekommendationerna

De regionala rekommendationerna ska:

- Ange riktning och fungera stöttande och inspirerande för utvecklingen av studie- och yrkesvägledningen i kommunerna.
- Skapa en likvärdig men inte likformig studie- och yrkesvägledning i regionen, bidra till att barn, unga och vuxna gör sina framtidsval med större kunskap om sig själva.
- Visa på arbetsmarknadens branscher och behov.

En likvärdig tillgång till studie- och yrkesvägledning, oavsett var i regionen du bor, bidrar till att eleverna gör mer välgrundade val. Detta medför i sin tur att omvalen och avbrotten i gymnasieskolan och vuxenutbildningen minskar. Om genomströmningen på gymnasieskolan och vuxenutbildningen ökar och tillgängligheten i regionen är god blir effekten att tillgången på efterfrågad kompetens ökar. Det bidrar till en ökad tillväxt i regionen¹¹.



⁹ Skollagen 2010:800. Förordningen (SKOLFS 2010:87) om läroplan för grundskolan, förskoleklassen och fritidshemmet, förordningen (SKOLFS 2010:255) om läroplan för grundsärskolan, förordningen (SKOLFS 2010:114) om läroplan för gymnasieskolan, förordningen (SKOLFS 2013:148) om läroplan för gymnasiesärskolan och förordningen (SKOLFS 2012:101) om läroplan för vuxenutbildningen.

¹⁰ <http://www.skolverket.se/skolutveckling/studie-och-yrkesvagledning/fakta>

¹¹ Regionala rekommendationer för Östergötland och Tranås, Likvärdig studie- och yrkesvägledning för barn, ungdomar och vuxna

Gemensamma områden för en likvärdig studie- och yrkesvägledning

1. Styrdokument för grundskolan

Det är rektors ansvar att se till att alla som arbetar i skolan har kännedom om Skollagen 2010:800 och att gällande läroplaner. Skolverkets allmänna råd kan användas som ett stöd för planering och genomförande av arbetet med studie- och yrkesvägledning.

2. Systematiskt kvalitetsarbete

Systematiskt kvalitetsarbete genomförs i syfte att kartlägga, kvalitetssäkra och utveckla studie- och yrkesvägledningen, utifrån elevernas behov och personalens behov av kompetensutveckling. Målen för studie- och yrkesvägledningen ska vara konkreta och mätbara och kunna följas upp i efterhand.

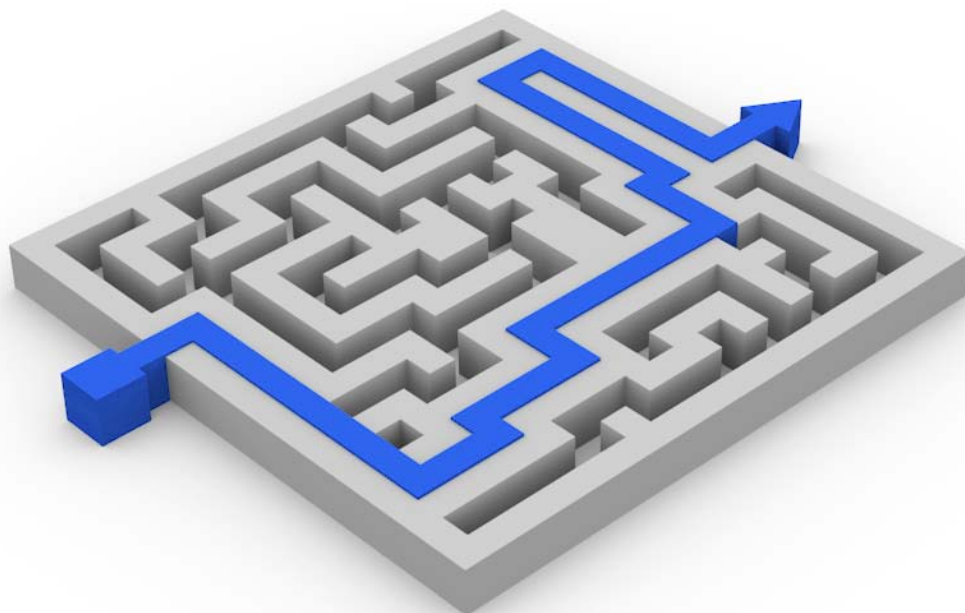
3. Hela skolans ansvar

Varje elevs behov av studie- och yrkesvägledning ska tillgodoses så att de utvecklar sin valkompetens inför val av framtida utbildningar och yrken.

Skolans huvudman, rektor, lärare och studie- och yrkesvägledare delar ansvaret för att tillgodose elevernas behov av kontinuerlig studie- och yrkesvägledning.

4. Kontakter med omvärlden

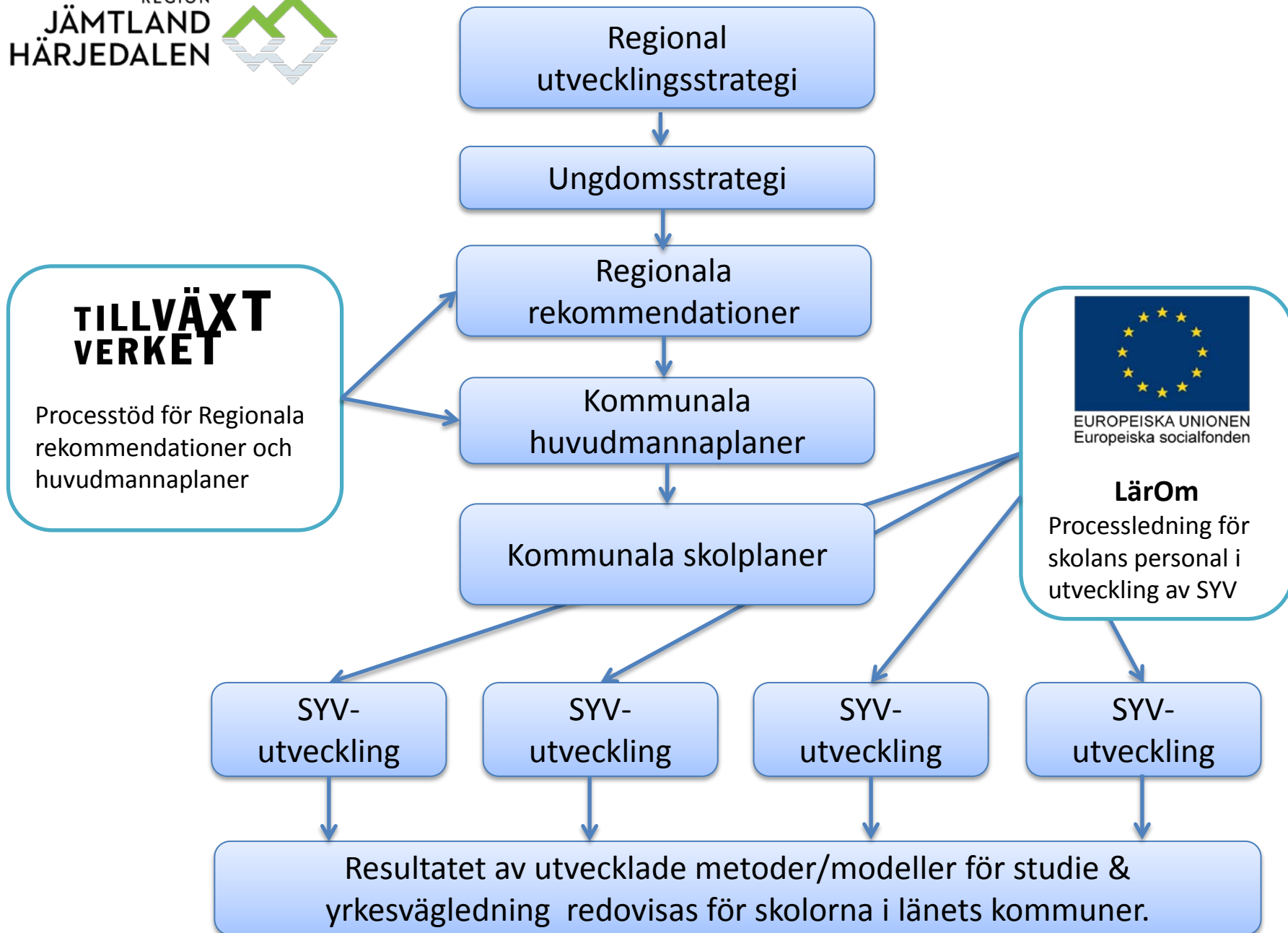
Huvudmannen ska utarbeta en medveten strategi för sina kontakter med arbetslivet. Det är viktigt för eleverna att ha en god inblick i det lokala arbetslivet och vilka yrken som finns representerade i regionen. Genom kontakter med närsamhället kan skolan arbeta med studie- och yrkesvägledning ur flera perspektiv som könsbundna val, jämställdhet, entreprenörskap med mera. Skolan ansvarar för att kontakterna underhålls och uppdateras regelbundet.



Regionala ansvarsområden

- Regionala rekommendationer för studie- och yrkesvägledning ger en vägledning om hur huvudmannen kan arbeta med studie- och yrkesvägledning i sin verksamhet. Syftet är att påverka utvecklingen av studie- och yrkesvägledningen mot en likvärdig men inte likformig verksamhet i regionens skolor.
- Bidra till att utveckla studie- och yrkesvägledning i regionen både genom omvärldsbevakning och genom att initiera samverkan mellan regionala projekt som har anknytning till studie- och yrkesvägledning på olika nivåer.
- Region Jämtland Härjedalen ska återkoppla statistik och analys om studie- och yrkesvägledning till skolhuvudmän och politiker som underlag för kommunerna systematiska kvalitetsarbete.
- Följa upp och revidera Regionala rekommendationer för Region Jämtland Härjedalen vartannat år med början 2018.





Länsstyrelsen Jämtlands län
Maria Ljung Westin
831 86 ÖSTERSUND

Rapport avslut fondprojekt: Jämtlands läns partnerskapsfond för turism

Almi Invest Mitt AB (tidigare SamInvest Mitt AB) har bedrivit riskkapitalverksamhet i fondprojektet Jämtlands läns partnerskapsfond för turism sedan 2010. Projektet tillfördes 10 mkr från Länsstyrelsen Jämtlands län i syfte att nyttjas för investeringar inom turismnäringen enligt samma tillämpning/regelverk som fondprojektet Partnerskapsfonden MittSverige, som tidigare beviljats stöd. Hösten 2013 överfördes, som medfinansiering till 10 mkr i nytt kapital från EUs strukturfonder, 5 mkr från Jämtlands läns partnerskapsfond till Partnerskapsfonden MittSverige.

Vid årsskiftet 2015/2016 finns ca 1 mkr i kassan och ett aktivt innehav i fondprojektet. Almi Invest Mitt AB har lämnat in en ansökan om ett nytt projekt "Regionalfonden" dit innehavet och kvarvarande kapital önskas överflyttas fr o m 1 januari 2016. (Se separat projektplan som bifogas)

Fond: Almi Invest Mitt AB - Lst Z

Datum: 2015-12-31

Ksek

Fond uppföljning

Totalt kapital5 000

Investerat per datum (ej exit)1 625

Exit vinster0

Exit förluster-2 750

Mgmt kostnader & OPEX-237

Räntor etc531

Kassa per datum919

Över/undervärde EVCA-1 354

Avkastning Utfall (Exit, mgmt, rta etc)-48%

Avkastning Prognos (EVCA)-27%

Total avkastning-76%

Avslämnings mot SWB-konto

Swedbank409

Svenska Sparbank506

Transaktionskonto (0,9 % av)10

926

Status

1 = Utvecklas mycket positivt, pos cash flow

2 = Utvecklas positivt enligt plan

3 = Utvecklas positivt, men följer inte plan

4 = Följer inte plan och behöver aktiva insatser/kapital

5 = Utvecklas negativt

Fas

SStart up

Tidig fas

TETidig expansion

EExpansion

Bransch

ITIT/Telecom

LSLife Science

IndIndustri/Fordon

TJTjänster/Media

CLClean T

ÖvrÖvrigt

EVCA %

Avkastning

vidlag 1 %

av invest

belopp

Portföljuppföljning

Portföljbolag	Investering Totalt	Datum Investering	Datum Senast Inv	Investeringssparter	Andel %	Antal aktier	Andels Värde	Över/undervärde	Fas	Bransch	ÖVC	Ort
Funäsdalen Berg & Hotell AB	1 625	2012	2012	Novargus AB	0,8%	6 763	271	-1 354	S	Övr	17%	Funäsdalen
Summa	1 625						271	-1 354				

Exit uppföljning

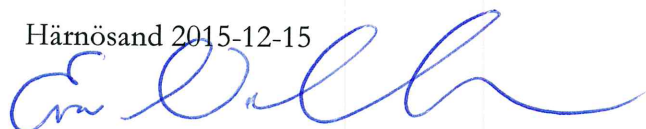
Portföljbolag	Investering Totalt	Datum Investering	Datum försäljning	Köpare/Exit	Exit likvid	Vinst	Förlust	IRR	Multipel	Övrig Info	Fas	Bransch
Tentaculus Indep Living AB	250	2011	2012	Konkurs (inledd 2012-05-24)	0	0	250					
Funäsdalen Mountain Resort AB	2 500	2011	2012	Likvidation avslutad 2014-09-14	0	0	2 500					
Summa	2 750				0	0	2 750					

Totalt investerat Z-fonden4 375

Snitt per bolag1 458

Överlagrad

Härnösand 2015-12-15



Eva Nordlander
Fund Manager
Almi Invest Mitt AB

Riktlinjer för Företagsstöd utifrån regional-ekonomiska 1.1-medel

1. Bakgrund

Region Jämtland Härjedalen beslutar om företagsstöd till investeringar, utvecklingsprojekt och särskilda konsultinsatser i företag. De stödformer som är aktuella i denna riktlinjer är stöd enligt förordningarna för:

- statligt stöd för att regionalt främja små och medelstora företag (SFS 2015:210)
- statligt stöd till regionala investeringar (SFS 2015:211)

Syftet med företagsstöden är att främja en hållbar tillväxt och ökad konkurrenskraft i företag och därmed en hållbar regional tillväxt.

Stödgivningen ska bidra till att nuvarande och kommande generationer kan erbjudas sunda ekonomiska, sociala och miljömässiga förhållanden.

Dessa riktlinjer är framtagna för företagsstöd inom område näringsliv av berörda handläggare. De ska fungera som ett stöd för bl. a. hur förordningar ska tolkas och hur prioriteringar ska göras i syfte att tydliggöra grunderna för hur beslut om stöd till företag fattas. Riktlinjerna beslutas av Regionfullmäktige.

Effekterna av riktlinjerna följs upp fortlöpande.

2. Sammanfattning

- ✓ Hanteringen av företagsstöden är sammanhållen, d v s en i huvudsak likartad hantering och bedömning av ärenden oavsett vilken stödform som tillämpas. För såddfinansiering kan vissa undantag komma i fråga.
- ✓ Gemensamt i all handläggning av företagsstöd är att hållbarhetsaspekten beaktas, d.v.s. att de ekonomiska, sociala och miljömässiga hållbarhetskriterierna är en integrerad del i handlägningsprocessen. Avseende den sociala aspekten uppmärksammas särskilt jämställdhet. Region Jämtland Härjedalen arbetar med en gemensam budget för alla stödformer.
- ✓ Utgångspunkten för riktlinjerna är ett maximalt utnyttjande av de medel som avsätts till företagsstöd. Varje enskilt investeringsärende ska därför hanteras optimalt, såväl utifrån dess förutsättningar att skapa tillväxt som företagets behov av bidrag för att investeringen skall kunna genomföras.
- ✓ Vid ärendehandläggningen används en rad bedömningsfaktorer. Dessa är: företagets verksamhetsområde, tillväxtpotential i företaget/investeringen och i regionen, företagets utvecklingsfas, typ av investering, investeringens storlek, företagets ekonomi, utjämnande av konkurrensförutsättningar etc.

3. Förutsättningar – förordningarna

Förordningarna för företagsstöd innehåller en rad stödformer. Om inte egna begränsningar följer av denna riktlinjer tillämpas det utrymme förordningen ger möjligheter till.

3.1 Statligt stöd för att regionalt främja små och medelstora företag (2015:210)

Förordningen innehåller, med ett undantag, regler för stöd till ”mjuka” investeringar. Följande stödformer är tillgängliga i hela landet, då det inte finns några begränsningar med stödområden.

Stöd till konsulttjänster, tillämpas enligt förordningen

- produktutveckling
- marknadsföring
- kompetensutveckling etc

Stöd till företagsutveckling, maximeras till 50% och 1 500 000 kr.

- produktutveckling
- marknadsföring
- kompetensutveckling
- mikrobidrag som kan innefatta investeringar i maskiner/inventarier på högst 60.000 kronor
- stödformen kan även användas till innovationscheck inom såddfinansiering

Stöd till deltagande i mässor, tillämpas enligt förordningen

- för ett första deltagande

Stöd till forsknings- och utvecklingsprojekt (kan i delar användas som ”Såddfinansiering)

- | | |
|--|--|
| - grundforskning | prioriteras bort |
| - industriell forskning | prioriteras bort – om ej särskilda skäl |
| - experimentell utveckling | innovationscheck/ villkorslån inom såddfinansiering max 45%. |
| - genomförbarhetsstudier | prioriteras bort – om ej särskilda skäl |
| - innovationskluster | prioriteras bort – om ej särskilda skäl |
| - innovationsstöd | prioriteras bort – om ej särskilda skäl |
| - process- och organisationsinnovation | prioriteras bort – om ej särskilda skäl |

Såddfinansiering beviljas som villkorslån eller s.k. innovationscheck.

- Villkorslån beviljas till kostnadsmässigt större projekt och är inriktade mot utvecklingsprojekt i företag.
- Innovationschecken riktas i första hand mot uppfinnare/innovatörer som avser att utveckla helt nya produkter/tjänster. Kravet är att sökande är ett företag. Innovationschecken är ett bidrag som beloppsmässigt begränsas till 150 000 kronor.

Initialt begränsas villkorslånen beloppsmässigt till 1.500 000 kronor om det inte i ärendet finns särskilda förhållanden som talar för högre ett belopp. Maximal stödnivå är 45 % av godkända kostnader.

Innovationscheckarna hanteras i samarbete med ALMI Företagspartner, och ärendena bereds av ALMI Företagspartner. Ärendet prioriteras sedan för beslut av Jämtlands innovationsråd där Region Jämtland Härjedalen är representerad och fattar beslut i ärendet.

Stöd till utbildning

- Stöd till utbildning lämnas i normalfallet till utbildning som avser "icke yrkesutbildning" till personer i företagsledning eller annan nyckelposition.

3.2 Statligt stöd till regionala investeringar (2015:211)

Regionalt investeringsstöd

Hela länet tillhör stödområde A (högsta stödområde) och Region Jämtland Härjedalen beslutar i alla ärenden med ett redovisat kostnadsunderlag upp till 25 mnkr. För investeringar över 25 mnkr är det Tillväxtverket som fattar beslut efter yttrande från Region Jämtland Härjedalen.

Stödnivåerna maximeras till 35 %, 25 % och 15 % för små, medelstora respektive stora företag. Små företag: har högst 49 anställda och har en årsomsättning eller balansomslutning lägre än 10 miljoner euro. Medelstora företag har högst 249 anställda och har en årsomsättning lägre än 50 miljoner euro eller en balansomslutning lägre än 43 miljoner euro.

Kostnader som är stödberättigade är investeringar i:

- byggnader – nybyggnad, tillbyggnad, ombyggnad
- maskiner/inventarier
- immateriella tillgångar som är avskrivningsbara (ex patent- och licensrättigheter)
- lönekostnader

Särskilt investeringsstöd till små och medelstora företag

I länets glesbygdsområden är maximal bidragsnivå för särskilt investeringsstöd till små och medelstora företag 50 %. I områden inom stödområde A som inte utgör glesbygd, d v s resten av länet, är den maximala bidragsnivån 40 %. Den lägre nivån gäller även kommunhuvudorterna. I Östersundsområdet begränsas nivån till 20 % om det inte finns särskilda skäl. Beloppsmässigt begränsas det särskilda investeringsstödet till små och medelstora företag till 1 500 000 kronor under en period om tre skatteår.

Kostnader som är stödberättigade är investeringar i:

- byggnader – nybyggnad, tillbyggnad, ombyggnad
- maskiner/inventarier

Därtill kommer en rad stödformer av varierande karaktär

Investeringsstöd till forskningsinfrastruktur

Investeringsstöd till energieffektiviseringsåtgärder

Stöd till bredbandsinfrastruktur

Investeringsstöd till nystartade innovativa företag - stöd kan beviljas både som bidrag och lån

Investeringsstöd till lokal infrastruktur - beslutas av Tillväxtverket efter yttrande från Regionen

De tre första stödformerna som kan beslutas av Region Jämtland Härjedalen prioriteras bort av budgetskäl, då den årliga budgeten för företagsstöd alltid har utnyttjats fullt för att stödja företag som nyetableras eller företag som vill vidareutvecklas.

Investeringsstöd till nystartade innovativa företag kan beviljas om det finns särskilda skäl.

Gemensamt förhållningssätt vid handläggning av alla företagsstöd:

- Vid prövning av stödärenden ska det särskilt beaktas om den investering för vilket stöd söks kan leda till arbetstillfällen för både kvinnor och män.
- Investeringsstöd får lämnas om verksamheten tillförsäkrar de anställda en tillfredställande arbetsmiljö och om företaget arbetar aktivt med att underlätta kvinnor och mäns föräldraskap, kartlägga kvinnor och mäns löner och verka för att de är likvärdiga.
- Löner och andra anställningsförmåner ska vara minst likvärdig med vad som följer av tillämpligt kollektivavtal.

4. Utgångspunkter för riktlinjerna

4.1 Sammanhållen hantering

Alla stödformerna handläggs utifrån samma utgångspunkt. Företagsstöden hanteras sammanhållet, d.v.s. en i huvudsak likartad hantering/bedömning av ärenden oavsett vilken stödform som kommer i fråga. Bedömningsgrunderna kan dock vara andra för mikrostödsföretag och inom såddfinansieringen.

4.2 Gemensam budget

I och med den likartade hanteringen av alla stödärenden är budgeten gemensam för alla stödformer. Inom budgeten finns även ett utrymme med beloppstak för stöd till kommersiell service.

4.3 Länets prioriteringar styr

En övergripande utgångspunkt vid bedömningen av företagsstödsärenden är de prioriteringar som finns i länets regionala utvecklingsstrategi (RUS) och länets regionala tillväxtprogram (RTP). Den mer övergripande och långsiktiga regionala utvecklingsstrategin anger följande prioriterade områden som viktigast för länets utveckling:

Smart Tillväxt	Företagande, innovation, forskning och utveckling
	Kompetens och kunskapsutveckling
Hållbar Tillväxt	Resurssnålare och effektivare
	Besöksnäring och attraktivitet
Tillväxt för alla	Infrastruktur och samhällsservice
	Socialt inkluderande och ett sunt liv
	Demografiska möjligheter

Det regionala tillväxtprogrammet har kortare horisont och är mer inriktat på den direkta verksamheten för stödgivningen och de områden som lyfts fram är:

- Innovation och förnyelse
- Kompetensförsörjning och ökat arbetskraftsutbud
- Tillgänglighet
- Strategiska gränsöverskridande samarbeten

5. Riktlinjer för handläggning av företagsstöd

5.1 Huvudmål med stödhantering

Det främsta målet för användningen av de regionalpolitiska medlen för företagsstöd är att: Varje enskilt investeringsärende ska hanteras optimalt, så att den totala effekten av tillgängliga medel för företagsstöd blir så stor som möjligt. Investeringen skall bedömas skapa hållbar tillväxt och företagets behov av bidrag för att kunna genomföra investeringen ska bedömas med hänsyn till övriga finansieringsmöjligheter och andra relevanta omständigheter.

Hållbar tillväxt förutsätter att stödgivningen ska bidra till att nuvarande och kommande generationer kan erbjudas sunda ekonomiska, sociala och miljömässiga förhållanden. Tillväxt ur ett jämställdhetsperspektiv spelar en central roll i den framtida kompetensförsörjningen för företag. Förutsättningen är att företag ger både kvinnor och män möjlighet till anställning.

5.2 Bedömningsfaktorer

För att kunna besluta om detta används ett antal bedömningsfaktorer som redovisas nedan. Företag som beviljas företagsstöd bedöms/förväntas bidra till att uppfylla de nationella hållbarhetsmålen miljö, jämställdhet och etnisk mångfald.

5.2.1 Företagets verksamhetsområde

Kravet för bidrag är att företaget har produktion av varor eller tjänster vid ett fast verksamhetsställe i länet, och som har eller bedöms komma att få, en marknad som innebär export från länet, alternativt ersätter import till länet. Verksamheten ska ha/generera sysselsättning i anslutning till investeringsstället.

Företaget är verksamt på en marknad där det finns konkurrenter utanför regionen. Om bidrag beviljas ett företag som har hela sin marknad i regionen och om alla dess konkurrenter finns på samma regionala marknad, sker ingen regional hållbar tillväxt då ökad kundtillströmning till stödföretaget innebär en minskad omsättning hos konkurrenterna i regionen (snedvridning av lokal/regional konkurrens).

Bedöms företagets verksamhet från miljösynpunkt vara särskilt positiv kan en förhöjd bidragsnivå vara aktuell.

5.2.2 Företagets storlek

Små företag prioriteras framför medelstora företag.

Medelstora företag prioriteras framför stora företag.

Stora företag kan endast beviljas stöd till nyinvesteringar som skapar ny ekonomisk verksamhet eller diversifierar befintlig verksamhet till nya varor/tjänster.

5.2.3 Bedömd tillväxtpotential

Företaget och investeringen ska bedömas ge verksamheten tillväxtpotential. Förutsättningar ska finnas för ökad omsättning, på sikt ökad lönsamhet och som resultat generera ökad och varaktig sysselsättning för både kvinnor och män. Kravet är att "hårda" investeringar ska ge ökad produktion, förädlingsgrad och/eller förhöjd kvalitet (väsentlig förbättring).

När det gäller "mjuka" investeringar ska produktutveckling innebära framtagande av nya produkter/tjänster eller produktionsmetoder, ej omkonstruktion av befintlig produkt eller

produktanpassning. Om företaget har en funktion/enhet som kontinuerligt är verksam med produktutveckling så bedöms kostnader för produktutveckling som en driftskostnad och därmed ej stödberättigad. Marknadsföring (kunskapsspridning, informationskampanjer) ska resultera i ökad avsättning på nya produkt- och/eller geografiska marknader.

Tillväxtpotentialen ska också bedömas i ett regionalt perspektiv. Bidrag ska även kunna beviljas företag där den största tillväxteffekten primärt uppnås i ett annat eller i andra företag i området/regionen (exempelvis turistiska företag).

5.2.4 Företagets utvecklingsfas

Vid val av stödnivå till nyetablering av företag kontra stöd till utveckling av befintligt företag bedöms osäkerheten/riskfaktorn större för företag i etableringsfasen. Därför är behovet av ett procentuellt högre bidrag större för nyetablerade företag än för befintliga företag. Etableringsfasen anses här vara i upp till tre år.

Vid avknoppningar eller bildande av dotter- eller systerbolag görs en särskild bedömning om företaget/verksamheten, i stödsammanhang, är att räkna som nyetablering.

5.2.5 Typ av investering

Investeringen ska vara strategisk för det företag som beviljas bidrag. Investeringar som bedöms strategiska i ett vidare perspektiv, infrastrukturellt eller som annars har markanta tillväxteffekter utanför stödföretaget, prioriteras framför de investeringar som i huvudsak är strategiska för företaget.

Till reinvesteringar utgår inget bidrag. Till reinvesteringar räknas även investeringar i utrustning som på ett nytt sätt ersätter en funktion som redan finns i företaget. När äldre utrustning ersätts av ny utrustning som har bättre prestanda, exempelvis högre kapacitet – bättre kvalitet (högre precision etc.), kan ersättningsinvesteringen till viss del bedömas vara en nyinvestering och därmed godkännas som stödunderlag. Mycket stor restriktivitet gäller vid s.k. driftsinvestering, mindre investeringar som underlättar driften men samtidigt inte är av någon direkt strategisk betydelse för den bedrivna verksamheten. Rationaliseringsinvesteringar som syftar till en utveckling av företaget kan stödjas. Likaså teknik- och kompetenshöjande investeringar samt expansionsinvesteringar inriktade på utveckling.

Investering i befintliga objekt som genomförs på grund av krav i annan lagstiftning godkänns i princip inte som underlag för stöd. Om en sådan investering även skulle innebära (betydande) produktions- och omsättningsökning och/eller ökad förädlingsgrad, högre kvalitet, ökad sysselsättning osv, skulle investeringen kunna anses bidragsgrundande under förutsättning att det inte är fråga om en reinvestering.

Utpräglade ”mjuka” investeringar som exempelvis marknadsföring och produktutveckling bedöms utifrån dess effekter och risknivå. Investeringen ska även bedömas med hänsyn till företagets normala aktivitet på området. Investeringen skall vara begränsad i tid och åtgärder.

Till vad som kan bedömas vara kostnader för företagets normala drift utgår inget bidrag. Exportinriktade och för företaget kompetenshöjande investeringar prioriteras.

En investerings miljöpåverkan, positiv eller negativ, ska bedömas. En investering som bedöms ha en positiv miljöpåverkan (som kanske kostar mer än ett mindre miljövänligt alternativ) ska kunna beviljas en förhöjd bidragsnivå.

Bidrag grundat på eget arbete beviljas i normalfallet inte. Som eget arbete räknas även arbetsinsatser som faktureras stödföretaget av företag i ägarkretsen eller närstående av annan orsak. Bidrag grundat på eget arbete kan beviljas då den personal som ska genomföra ett projektarbete ersätts av externt tillförd personal. Även personal som projektanställs särskilt för att genomföra en investering räknas till den kategorin. Säsongsanställd personal, som annars riskerar att sägas upp, och behålls under lågsäsong för att arbeta med investeringar kan också räknas dit. Den egna arbetsinsatsen innebär då en verklig merkostnad för företaget i genomförandet av projektet. Inom ramen för såddfinansiering kan eget arbete med viss restriktivitet godkännas som stödgrundande kostnad även om den kan hänföras till företagets normala drift men är en förutsättning för projektets genomförande.

Bidrag till eget material och egna maskinarbeten tillämpas med stor restriktivitet.

Investeringar i turistisk verksamhet koncentreras till orter/områden som har eller kan visa att man får ett sådant utbud av aktiviteter och attraktioner, den reseanledning, som kan locka till sig turister som stannar en längre tid. Orter som uppfyller dessa kriterier definieras som destinationer. Under sommarsäsongen kan vissa vägsträckor bedömas ha "destinationsstatus" och verksamheter längs den sträckan kan vara föremål för stöd till turistiska investeringar avseende attraktioner/aktiviteter.

Stöd till turistiskt kommersiellt boende kan innebära att bidraget lämnas till investeringar som ökar i värde med tiden. Det är därför viktigt att säkerställa att boendet fortsätter att vara kommersiellt under en längre tid, upp till femton år efter slutligt beslut. Detta säkerställs genom ett avtal med bolaget om att realsäkerheter i form av pantbrev får kvarstanna i Region Jämtland Härjedalens hand under samma tid. Med kommersiellt turistiskt boende avses ett boende som korttidsuthyres i förvärvssyfte.

När det gäller husvagnsparkeringar som uteslutande används till stationär uppställning under vintersäsongen lämnas inget stöd då boendet i husvagnarna inte hyrs ut veckovis, som i det kommersiella boendet, utan blir detsamma som i privata fritidshus.

5.2.6 Investeringens totala storlek

Stödnivån kan begränsas för beloppsmässigt större investeringar. Begränsningar gäller också för små investeringar, dvs. beloppsmässigt små i förhållande till balansomslutning, eller till andra ekonomiska faktorer som kan komma ifråga. För befintliga företag gäller för närvarande att investeringar understigande 200 000 kronor i normalfallet ej beviljas bidrag. I Östersundsområdet är motsvarande beloppsgräns satt till 400 000 kronor. Begränsningsnivåerna kan komma att påverkas av konjunktur och tillgång på medel.

Mikrobidrag är prioriterade främst för nystartade företag med investeringar upp till 60 000 kronor. Minsta godkända kostnadsunderlag är 10 000 kronor.

5.2.7 Företagets ekonomi

I företag/koncern med mycket eller extremt god ekonomi kan både möjligheten att beviljas bidrag och bidragsnivån påverkas. Detta gäller särskilt när stora belopp överförs från verksamheten i stödområdet. Uppmärksamhet riktas gentemot stora aktieutdelningar samt stora koncernbidrag, och då särskilt ut ur länet/stödområdet och/eller till ej stödberättigad verksamhet. Beviljas bidrag kan konsolideringskrav ställas när koncernbidrag o/e aktieutdelning förekommer eller kan bedömas komma ifråga. Att ett företag som bygger upp eller vidareutvecklar sin verksamhet i länet har en finansiellt stark ägare diskvalificerar ej med automatik företaget från att kunna beviljas bidrag.

5.2.8 Utjämna konkurrensförutsättningar

Regionalpolitiskt företagsstöd lämnas för att utjämna ett företags konkurrensförutsättningar gentemot likartade företag utanför stödområdet. Bidragsnivån anpassas efter olika nivåer av brist på infrastruktur, avståndsrelaterade kostnader, möjligheter till bankfinansiering och närmarknadens betydelse etc. Ett grundkriterium vid nyetablering är att orten/området har tillfredsställande förutsättningar för att den planerade verksamheten ska kunna bedrivas. För befintliga företag kan också företagets betydelse på orten påverka bedömningen.

5.2.9 Konjunkturen/Tillgång på bidragsmedel

Om det vid lågkonjunktur samtidigt är god tillgång på medel kan högre bidragsnivåer vara möjliga. Även kravet på miniminivåer vad avser investeringsunderlag kan mildras. Det kan vara den faktor som påverkar ett företag att genomföra en investering som företaget planerat senarelägga.

Begränsad tillgång på medel innebär hårdare prioriteringar vid bedömning om avslag eller om bidrag ska beviljas. Vid beslut om bidrag innebär en begränsad tillgång på medel även hårdare prioriteringar avseende de faktorer som påverkar bidragsnivån.

5.3 Beslutsgång – steg ett

I ett första steg bestäms om bidrag ska beviljas eller ej. Med hjälp av ovanstående bedömningsfaktorer och beaktande av de horisontella kriterierna ska avgöras vilken tillväxtpotential/effekt investeringen har och i hur stor utsträckning ett beviljat bidrag är en förutsättning för att investeringen ska genomföras. Med det som grund avgörs om bidrag ska beviljas eller ej och det sammanfattas i bedömning av företagets/investeringens tillväxtpotential samt dess additionalitet (se nedan).

5.3.1 Tillväxtpotential/effekt

En bedömning görs av tillväxteffekten (låg – medel – hög) avseende den investering företaget sökt bidrag till.

5.3.2 Additionalitet

En bedömning görs av företagets behov av bidrag för att investeringen ska kunna genomföras. Bidrag skall (i första hand) beviljas i ärenden där bidraget är en förutsättning för att

investeringen ska kunna genomföras. Bidragets betydelse som investeringsförutsättning (additionalitet) ska bestämmas i nivå till: låg – medel – hög.

5.3.3 Sammantagen bedömning Tillväxtpotential-Additionalitet

Om bedömningen i ett ärende är att både tillväxtpotential och additionalitet är höga är motivet starkt för ett bifall. Bedöms båda faktorerna vara låga bör det innebära ett avslag. Alla kombinationer mellan ytterligheterna måste även de bedömas utifrån investeringsärendets unika förutsättningar. Bedöms tillväxtpotentialen i investeringen vara låg, beviljas inget bidrag även om additionaliteten bedöms vara hög. Undantag kan göras för mikrobidrag.

5.4 Beslutsgång – steg två

I ett andra steg bestäms, i de ärenden som beviljas bidrag, en lämplig bidragsnivå utifrån ovanstående bedömningskriterier.

5.4.1 Utgångsnivå för bidrag

Utgångsnivå för bidrag enligt förordningen om statligt stöd för att regionalt främja små och medelstora företag (SFS 2015:210) och förordningen om statligt stöd till regionala investeringar (SFS 2015:211) är hälften av den maximala nivån i länet. Detta gäller för investeringsstöden särskilt investeringsstöd till små och medelstora företag, maximal bidragsnivå 50 %, och regionalt investeringsstöd, maximal bidragsnivå 35 %. (lägre för medelstora och stora företag). Främjandeförordningen (2015:210) har varierande maximala stödnivåer beroende på stödform. Utgångsnivån i det enskilda stödärendet är 25 % för stöd enligt båda förordningarna m.h.t. gemensam budget och likartad ärendehandläggning. För mikrobidraget är bidragsnivån normalt 50 %, inom Östersunds-Brunflo-Frösön-Krokom-området högst 25 %.

I handläggningen av det enskilda ärendet kan sedan bidragsnivån påverkas mot en högre alternativt lägre nivå beroende av bedömningsfaktorerna.

I den diskussion som är förenad med varje ärende kan företaget argumentera för en högre bidragsnivå. Region Jämtland Härjedalen kan utifrån ärendets förutsättningar, både på företagsnivå och ur ett länsperspektiv, motivera antingen höjd eller sänkt bidragsnivå.



Region Jämtland Härjedalen
Regionala utvecklingsnämnden
Erik-Widar.Andersson@regionjh.se

Näringsdepartementet
N2016 / 0 / 02160 / KRK

Region Jämtlands Härjedalens svar på Offentlig konsultation av Europeiska Kommissionens förslag till ändringar av den allmänna gruppundantagsförordningen.

Näringsdepartementet har inbjudit Region Jämtland Härjedalen att inkomma med synpunkter på de förslag till ändringar av EU nr 652/204. Ändringsförslagen berör artiklarna 107 och 108 som handlar om att vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden.

De föreslagna förändringarna syftar i stort till att skapa förutsättningar för anpassningar av stödinsatser inom flera områden där bland annat gleshet och bedöms kunna få stor effekt i Norra Sverige. Region Jämtland Härjedalen delar synsättet att de insatser som görs inom ramen för nationella, regionala och lokala tillväxtarbetet kan undantas från de statsstödsregler som syftar till att förhindra snedvridning av konkurrensen inom den inre marknaden på grund av att förutsättningarna för en snedvridning helt enkelt saknas. Dels på grund av glesa regioners andel av ekonomin, dels på grund av glesa regioners perifera läge, dels på grund av att totaleffekten av sådant stöd kommer att innebära en mycket begränsad påverkan på unionens ekonomi.

Region Jämtland Härjedalens välkomnar att förslagets tyngdpunkt ligger på insatser som fokuserar på investeringar i samhällsfunktioner och tillgänglighet vilka sammantaget gör att lokala och regionala resurser kan mobiliseras och därigenom skapa långsiktiga förutsättningar för tillämpad utveckling av regionen. Många av de föreslagna förändringarna ligger helt i linje med, eller mitt i den målbild som Europaforum Norra Sverige framfört i positioner och ställningstaganden under lång tid.

Särskilt välkommet är de förtydliganden som görs när det gäller flygplatser av stor regional och lokal betydelse. Förtydligandet om regionala driftstöd bedöms kunna få avgörande betydelse för investeringar och fortsatt verksamhet vid produktion i områden med fördyrad verksamhet på grund av sin lokalisering.

Välkommet är även förtydligandet om garantier eller lån till stödberättigade företag eller investeringar i företag i form av kapital likställt med eget kapital strukturerade som en fordran. Detta förtydligande kan

potentiellt öka tillgången till kommersiellt kapital, och ger företag som bland annat handikappas av låga fastighetsvärderingar i lands- och glesbygder bättre förutsättningar att arbeta med den potential som finns i regionen.

Välkommet är även förtydligandena om driftsstöd i glesa regioner. En tillgänglig service för transporter med mera är en av förutsättningarna för investeringar och utveckling av lokala arbetsmarknader.

Det totala antalet ändringsförslag är många till antalet och påverkar i varierande utsträckning förutsättningarna för det regionala tillväxtuppdragets genomförande. Vid den analys som gjorts under beredningen av denna konsultation har Region Jämtland Härjedalen inte identifierat några ändringsförslag som påverkar förutsättningarna negativt.

Regionala utvecklingsnämnden, med ansvar för beredning och genomförande av det regionala tillväxtansvaret i Region Jämtland Härjedalen, är därför positiv till det ändringsförslag av EU nr 651:2014 som presenterats.

Emellertid önskar nämnden att de skrivningar som behandlar de ultraperifera regionerna, i huvudsak även skall omfatta Glesa regioner där så är möjligt. Region Jämtland Härjedalen räknas till de glesa regionerna enligt definitionen, och de föreslagna ändringarna kan tillämpas även i glesa regioner, utan risk för att konkurrensen på den inre marknaden snedvrids. Motivet för detta är passagen i Sveriges anslutningsfördrag till Europeiska Unionen som behandlar de särskilda förutsättningar som de delar Sverige som utmärks av gleshet, långa avstånd och ett kallt klimat, vilka sammantaget utgör grund för så kallade permanenta handikapp, i förhållande till andra regioner inom EU.

Det är av stor betydelse för den regionala utvecklingen i Region Jämtland Härjedalen att det ändringsförslag som presenterats motsvaras av tillämpningar från berörda departement och myndigheter. Därför är det lämpligt att ändringsförslaget kompletteras med en punkt om återredovisning från medlemsstaten till kommissionen rörande insatser för att tillämpningen av de insatser som möjliggörs av den förändrade allmänna gruppundantagsförordningen, genomförs och tillämpas till stöd för det regionala tillväxtarbetet.

För Region Jämtland Härjedalen
Regionala utvecklingsnämnden

Östersund

Robert Uitto, ordförande

Anders Byström, förvaltningschef

Bryssel den **XXX**
[...](2015) **XXX** draft

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) .../...

av den **XXX**

**om ändring av förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd
förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget**

UTKAST

(Text av betydelse för EES)

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) .../...

av den **XXX**

om ändring av förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget

UTKAST

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.4,
med beaktande av rådets förordning (EU) 2015/1588 av den 13 juli 2015 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen på vissa slag av övergripande statligt stöd¹, särskilt artikel 1.1 a och b,
efter att ha hört rådgivande kommittén för statligt stöd, och
av följande skäl:

- (1) Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014² omfattar vissa kategorier av stöd som anses vara förenliga med den inre marknaden och undantagna från kravet på att de måste anmälas till kommissionen innan de beviljas. Förordning nr 651/2014 föreskriver att operativa undantagskriterier för hamn- och flygplatsinfrastruktur kan utarbetas om tillräckliga erfarenheter av handläggningen av stödärenden förvärvas.
- (2) Handläggningen av ärenden har nu gett kommissionen den erfarenhet den behöver. För att förenkla och förtydliga reglerna om statligt stöd, minska den administrativa bördan och göra det möjligt för kommissionen att inrikta sig på de potentiellt mest snedvridande fallen, bör stöd för hamn- och flygplatsinfrastruktur tas med i tillämpningsområdet för förordning nr 651/2014.
- (3) Investeringsstöd till regionala flygplatser med en årlig trafikvolym av upp till tre miljoner passagerare kan både förbättra tillgängligheten för vissa regioner och den lokala utvecklingen, beroende på de särskilda egenskaperna hos varje flygplats. Mot bakgrund av kommissionens erfarenheter, till följd av tillämpningen av riktlinjerna för statligt stöd till flygplatser och flygbolag³, ger investeringsstöd till regionala flygplatser inte upphov till någon otillbörlig snedvridning av handel och konkurrens, förutsatt att vissa villkor är uppfyllda. Det bör därför omfattas av gruppundantaget om det uppfyller villkoren i denna förordning. Det är inte lämpligt att fastställa ett tröskelvärde för anmälan när det gäller stödbeloppet eftersom de konkurrensmässiga

¹ EUT L 248, 24.9.2015, s. 1.

² Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (EUT L 187, 26.6.2014, s. 1).

³ EUT C 99, 4.4.2014, s. 3.

följderna av en stödåtgärd främst beror på flygplatsens storlek och inte på investeringens storlek.

- (4) Dessa villkor bör syfta till att begränsa konkurrenssnedvridning som skulle undergräva de lika villkoren på den inre marknaden, särskilt genom att garantera stödbeloppets proportionalitet. För att stödnivån ska vara proportionerlig får den inte överskrida den högsta tillåtna stödnivå som föreskrivs i denna förordning, som varierar beroende på flygplatsens storlek, och stödbeloppet bör inte vara större än det finansieringsbehov för investeringen som inte är täckt. Villkoren för förenlighet med den inre marknaden bör garantera öppet och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen. Stöd får inte beviljas flygplatser som är belägna i närheten av en befintlig flygplats där regelbunden flygtrafik bedrivs, eftersom stöd till sådana flygplatser innebär en större risk för snedvridning av konkurrensen och därför bör anmälas till kommissionen, såvida de inte beviljats mycket små flygplatser (högst 50 000 passagerare per år), där betydande snedvridning av konkurrensen är utesluten på grund av den mycket begränsade trafiken.
- (5) Kusthamnar är av strategisk betydelse för (att uppnå) viktiga mål för unionen, t.ex. en väl fungerande inre marknad och ökad ekonomisk, social och territoriell sammanhållning, så som bland annat anges i Europa 2020-strategin och i kommissionens vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*⁴. I meddelandet *Hamnarna: en tillväxtmotor*⁵ framhölls det att unionen behöver hamnar som fungerar effektivt i alla kustområden, vilket kräver offentliga och privata investeringar. Investeringar behövs i synnerhet för att anpassa infrastruktur för tillgänglighet i hamnar samt hamninfrastruktur och hamnsuprastruktur till fartygsflottans ökade storlek och komplexitet och till strängare krav på miljöprestanda och alternativa bränslen. Bristen på hamninfrastruktur av hög kvalitet leder till trafikstockningar och extra kostnader för redare, transportörer och konsumenter.
- (6) Att utveckla inlandshamnar och integrera dem i multimodala transporter är ett viktigt mål för unionens transportpolitik. Unionslagstiftningen, t.ex. rådets direktiv 92/106/EEG⁶, syftar uttryckligen till att förstärka de intermodala transporterna. I vitboken *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* förespråkas också en övergång till miljövänligare transportsätt, t.ex. på järnväg, till havs och på inre vattenvägar. I sitt meddelande *Transporter av hög kvalitet på inre vattenvägar – Naiades II* konstaterade kommissionen att ”EU:s infrastruktur för inre vattenvägar inte [är] tillräckligt sammanlänkad och integrerad med andra transportsätt”⁷.
- (7) Villkoren för att undanta stöd till hamnar bör syfta till att begränsa en snedvridning av konkurrensen som skulle undergräva de lika villkoren på den inre marknaden. Detta ska ske särskilt genom att man garanterar stödbeloppets proportionalitet. För att vara proportionellt får stödet inte överstiga den högsta tillåtna stödnivå som föreskrivs i denna förordning, vilket för kusthamnar varierar beroende på investeringsprojektets storlek. Stödbeloppet bör inte gå utöver skillnaden mellan de stödberättigande

⁴ COM(2011) 144.

⁵ COM(2013) 295.

⁶ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

⁷ COM(2013) 623.

kostnaderna och rörelseresultatet för investeringen. Öppet och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen bör också säkerställas.

- (8) Investeringar som tas upp i arbetsplanerna för stamnätskorridorerna som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013⁸ är projekt av gemensamt intresse med särskilt strategiskt intresse för unionen. Kusthamnar som ingår i dessa nät är infarts- och utfartsplatser för varor som transporteras till och från unionen. Investeringar som syftar till att förbättra dessa hamnars funktion bör omfattas av ett högre tröskelvärde för anmälan.
- (9) [Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar har infört öppen och separat bokföring som gör det möjligt att lätt avläsa hur hamnförvaltningar och hamntjänsteleverantörer använder offentliga medel. Denna ekonomiska transparens uppmuntrar till effektiv användning av offentliga medel i hamnar och underlättar vid behov kontrollen av statligt stöd. Genom förordningen införs också gemensamma och öppna förfaranden för tilldelning av hamntjänstekontrakt och en öppen och självständig avgiftspolitik för hamninfrastruktur.]⁹
- (10) Mot bakgrund av erfarenheterna från tillämpningen av förordning nr 651/2014 är det också lämpligt att klargöra eller ändra vissa bestämmelser som har visat sig svåra att tillämpa. Särskilt när det gäller ordningar för regionalt driftstöd i de yttersta randområdena har det visat sig svårt i praktiken och ej ändamålsenligt för att avhjälpa de nackdelar som avses i artikel 349 i fördraget att tillämpa olika regler för ersättning av merkostnader för transport och andra merkostnader, och bestämmelserna bör ersättas med en metod som kan tillämpas på alla merkostnader. Med tanke på de begränsade negativa effekterna på konkurrensen av stöd till kultur och bevarande av kulturarvet bör tröskelvärdena för anmälan av stöd höjas inom dessa områden.
- (11) Förordning (EU) nr 651/2014 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EU) nr 651/2014 ska ändras på följande sätt:

- (1) Artikel 1 ska ändras på följande sätt:

– a) I punkt 1 ska leden k–l ersättas med följande:

”k) Stöd till idrottsinfrastruktur och multifunktionell rekreationsinfrastruktur.

l) Stöd till lokal infrastruktur.

m) Stöd till regionala flygplatser.

n) Stöd till hamnar.”

– b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”Denna förordning ska inte tillämpas på följande:

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

⁹ [Förordningen är hos Europaparlamentet och rådet för granskning och väntas antas slutgiltigt vid utgången av 2016.]

a) Stöd som beviljas inom fiske- och vattenbrukssektorn, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1379/2013* med undantag för utbildningsstöd, stöd till små och medelstora företags tillgång till finansiering, stöd på området forskning och utveckling, innovationsstöd till små och medelstora företag, stöd för arbetstagare med sämre förutsättningar och arbetstagare med funktionshinder och ordningar för regionalt driftstöd i de yttersta randområdena och i glesbefolkade områden.

b) Stöd som beviljas inom sektorn för primär jordbruksproduktion, med undantag för ersättning för merkostnader i de yttersta randområdena och i glesbefolkade områden, stöd till konsulttjänster till förmån för små och medelstora företag, riskfinansieringsstöd, stöd till forskning och utveckling, innovationsstöd till små och medelstora företag, miljöstöd, utbildningsstöd och stöd till arbetstagare med sämre förutsättningar och arbetstagare med funktionshinder.

c) Stöd, förutom regionalt driftstöd i de yttersta randområdena och i glesbefolkade områden, som beviljas inom sektorn för bearbetning och saluföring av jordbruksprodukter i följande fall:

i) Om stödbeloppet fastställs på grundval av priset på eller mängden sådana produkter som köps från primärproducenter eller släpps ut på marknaden av de berörda företagen, eller

ii) om ett villkor för stödet är att det helt eller delvis överförs till primärproducenter.

d) Stöd för att underlätta nedläggning av kolgruvor som inte är konkurrenskraftiga, enligt rådets beslut nr 2010/787.

e) De kategorier av regionalstöd som utesluts i artikel 13.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1379/2013 av den 11 december 2013 om den gemensamma marknadsordningen för fiskeri- och vattenbruksprodukter, om ändring av rådets förordningar (EG) nr 1184/2006 och (EG) nr 1224/2009 och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 104/2000 (EUT L 354, 28.12.2013, s. 1).”

– c) Punkt 4 c ska ersättas med följande:

”c) Stöd till företag i svårigheter, med undantag för stödordningar för att avhjälpa skador som orsakats av vissa naturkatastrofer och regionala stödordningar för driftstöd i de yttersta randområdena och i glesbefolkade områden, förutsatt att dessa stödordningar inte behandlar företag i svårigheter mer gynnsamt än andra företag.”

(2) Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

– a) Punkt 42 ska ersättas med följande:

”42. *regionalt driftstöd*: stöd för att minska ett företags löpande utgifter. Detta omfattar sådana kostnadskategorier som kostnader för personal, material, inköpta tjänster, kommunikationer, energi, underhåll, hyror, administration osv., men inte avskrivningar och finansieringskostnader, om dessa har tagits med i de stödberättigande kostnaderna när investeringsstöd har beviljats.

– b) Punkt 48 ska ersättas med följande:

”48. *glesbefolkade områden*: NUTS 2-regioner med färre än 8 invånare per km² eller NUTS 3-regioner med färre än 12,5 invånare per km²”.

– c) Punkt 55 ska ersättas med följande:

”55. *områden som är berättigade till driftstöd*: en region i de yttersta randområdena som avses artikel 349 i fördraget eller ett glesbefolkat område enligt definitionen i punkt 48.”

– d) Följande punkt ska införas:

”61a. ”*nedläggning av samma eller liknande verksamhet*: fullständig nedläggning och också partiell nedläggning som medför en omfattande förlust av arbetstillfällen. Vid tillämpningen av denna bestämmelse definieras omfattande förlust av arbetstillfällen som förlust av minst 100 arbetstillfällen i en anläggning eller som en minskning av antalet arbetstillfällen i en anläggning med minst 50 % av arbetsstyrkan.”

– e) Efter punkt 143 ska följande punkter läggas till:

”Definitioner för stöd till regionala flygplatser

144. *flygplatsinfrastruktur*: den infrastruktur och utrustning som flygplatsen behöver för att tillhandahålla flygplatstjänster åt flygbolag och olika tjänsteleverantörer, däribland banor, terminaler, plattor, taxibanor, centraliserad marktjänstinфраstruktur och alla andra faciliteter som direkt stöder tillhandahållandet av flygplatstjänster, men exklusive infrastruktur och utrustning som främst krävs för icke-luftfartsverksamheter, t.ex. bilparkering, affärer och restauranger.

145. *flygbolag*: ett flygbolag med en giltig operativ licens som utfärdats av en medlemsstat eller en medlem i det gemensamma europeiska luftrummet i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008*.

146. *flygplats*: en enhet eller grupp av enheter som utför ekonomisk verksamhet i form av tillhandahållande av flygplatstjänster åt flygbolag.

147. *flygplatstjänster*: tjänster som en flygplats eller dess dotterbolag tillhandahåller flygbolag i form av hantering av luftfartyg, från landning till start, och av passagerare och gods, så att flygbolag får möjlighet att tillhandahålla lufttransporttjänster, inklusive tillhandahållande av marktjänster och av centraliserad marktjänstinфраstruktur.

148. *centraliserad marktjänstinфраstruktur*: infrastruktur som normalt drivs av flygplatsoperatören och ställs till förfogande för de olika leverantörerna av marktjänster på flygplatsen i utbyte mot betalning, utom utrustning som ägs eller drivs av leverantörerna av marktjänster.

149. *hög hastighetståg*: tåg som kan nå hastigheter på över 200 km/h.

150. *marktjänster*: tjänster som tillhandahålls åt flygplatsanvändare på en flygplats enligt beskrivningen i bilagan till direktiv 96/67/EG**.

151. *icke-luftfartsverksamheter*: kommersiella tjänster som tillhandahålls åt flygbolag eller andra flygplatsanvändare, t.ex. stödtjänster till passagerare, speditörer eller andra tjänstetillhandahållare, uthyrning av kontor eller affärslokaler, bilparkering och hotell.

Definitioner för stöd till hamnar

152 *hamn*: land- och vattenområde som består av infrastruktur och utrustning i första hand för mottagande av fartyg, lastning och lossning av fartyg, lagring av varor, mottagande och leverans av dessa varor, eller ombord- och landstigning av passagerare samt annan infrastruktur som är nödvändig för transportoperatörer inom hamnområdet.

153: *kusthamn*: en hamn i första hand för mottagande av fartyg till sjöss.

154: *inlandshamn*: en hamn som inte är en kusthamn, med indirekt tillträde till öppet hav via inre vattenvägar.

155. *hamninfrastruktur*: infrastruktur och anläggningar som skapar direkta intäkter för hamnledningen, t.ex. kajplatser som används vid förtöjning och avläggning av fartyg,

kajmurar, bryggor och flytande pontonramper i tidvattenområden, inre bassänger, återfyllnings- och landåtervinningsområden samt transportanläggningar inom hamnområdet.

156. *hamnsuprastruktur*: ytarrangemang, byggnader och rörlig utrustning (t.ex. kranar) och fast utrustning som har ett direkt samband med hamnens transportfunktion.

157. *infrastruktur för tillgänglighet*: varje typ av infrastruktur som krävs för att säkra tillgängligheten land- eller sjövägen och via floder för användare av kust- eller inlandshamnen, särskilt tillfartsvägar, tillgänglighet via järnvägsspår, vågbrytare, slussar.

158. *muddring*: avlägsnande av sand, sediment eller annat material från botten av en vattenväg till en hamn, så att fartyg kan anlöpa hamnen.

159. *underhållsmuddring*: rutinmässig muddring i syfte att hålla vattenvägen öppen.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3).

** Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36). ”

(3) Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

– a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

– i) Led z) ska ersättas med följande:

”z) För investeringsstöd för kultur och bevarande av kulturarvet: [150] miljoner euro per projekt. Driftstöd för kultur och bevarande av kulturarvet: [75] miljoner euro per företag per år.”

– ii) Följande led ska läggas till:

”dd) För investeringsstöd för regionala flygplatser: de stödnivåer som föreskrivs i artikel 56a.11 och 56a.12.

ee) För investeringsstöd för kusthamnar: [100] miljoner euro per investeringsprojekt (eller [120] miljoner euro per investeringsprojekt i en kusthamn som ingår i arbetsplanen för en stamnätskorridor enligt artikel 47 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013*).

ff) För investeringsstöd för inlandshamnar: [20] miljoner euro per investeringsprojekt.”

*Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1). ”

(4) I artikel 5.2 ska följande punkt läggas till:

”k) stöd i form av försäljning eller uthyrning av materiella anläggningstillgångar under marknadspriset om värdet kan fastställas antingen genom en oberoende expertvärdering före försäljningen eller uthyrningen eller genom hänvisning till ett allmänt tillgängligt, regelbundet uppdaterat och allmänt accepterat referensvärde.”

(5) I artikel 6 ska punkt 5 ändras på följande sätt:

a) Led a ska ersättas med följande:

”a) Regionalt driftstöd och regionalt stöd för stadsutveckling, om de tillämpliga villkoren i artiklarna 15 och 16 är uppfyllda. ”

b) Led d ska ersättas med följande:

”d) stöd för att kompensera för merkostnader vid anställning av arbetstagare med funktionshinder och stöd för att kompensera för kostnaderna för bistånd som ges till arbetstagare med sämre förutsättningar, om de tillämpliga villkoren i artiklarna 34 och 35 är uppfyllda.”

(6) Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

– a) I punkt 1 ska en tredje mening läggas till:

”Beloppen för stödberättigande kostnader kan beräknas i enlighet med de förenklade kostnadsalternativ som anges i artiklarna 67 och 68 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1303/2013*, förutsatt att transaktionen åtminstone delvis finansieras via en EU-fond som tillåter användning av dessa förenklade kostnadsalternativ och att kostnadskategorin är stödberättigande enligt den tillämpliga undantagsbestämmelsen.”

– b) I punkt 3 ska första meningen ersättas med följande:

”Stöd som betalas ut i framtiden, t.ex. stöd som betalas ut i flera delbetalningar, ska diskonteras till sitt värde vid den tidpunkt då det beviljas.”

– c) Punkt 4 ska utgå.

*Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1303/2013 om gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden, Sammanhållningsfonden, Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling och Europeiska havs- och fiskerifonden som omfattas av den gemensamma strategiska ramen, om allmänna bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden och Sammanhållningsfonden och Europeiska havs- och fiskerifonden samt om upphävande av rådets förordning (EG) nr 1083/2006 (EUT L 347, 20.12.2013, s. 320).

(7) Artikel 12 ska ersättas med följande:

”Artikel 12

Övervakning

1. För att kommissionen ska kunna övervaka det stöd som genom denna förordning beviljats undantag från anmälningsskyldigheten ska medlemsstaterna eller alternativt, i fråga om stöd som beviljats för europeiska territoriella samarbetsprojekt, den medlemsstat där förvaltningsmyndigheten är belägen, föra detaljerade register med information och sådana handlingar som är nödvändiga för att styrka att samtliga villkor i den här förordningen är uppfyllda. Dessa register ska bevaras i tio år från den dag då stödet för särskilda ändamål beviljades eller det sista stödet beviljades enligt stödordningen.

2. När det gäller stödordningar enligt vilka skattemässigt stöd beviljas automatiskt på grundval av skattedeklarationer som lämnats in av stödmottagarna, och där det inte sker någon förhandskontroll av att alla villkor för förenlighet är uppfyllda för varje stödmottagare, ska medlemsstaterna införa en lämplig kontrollmekanism för regelbunden kontroll en gång per räkenskapsår, åtminstone i efterhand och genom stickprov, av att alla villkor för förenlighet är uppfyllda, och så att medlemsstaterna kan dra de nödvändiga slutsatserna. Medlemsstaterna ska föra detaljerade register över kontrollerna under minst tio år från dagen för kontrollerna.

3. Den berörda medlemsstaten ska på begäran inom 20 arbetsdagar, eller inom en längre tidsfrist som får fastställas i begäran, förse kommissionen med all information och alla

styrkande handlingar som kommissionen anser att den behöver för att kunna övervaka tillämpningen av denna förordning, bland annat den information som nämns i punkterna 1 och 2.”

(8) Artikel 13 ska ersättas med följande:

”Artikel 13

Regionalstödet tillämpningsområde

Detta avsnitt ska inte tillämpas på följande:

- a) Stöd som gynnar verksamheter inom stålsektorn, kolindustrin, varvsindustrin och syntetfiberindustrin.
- b) Stöd till transportsektorn och tillhörande infrastruktur, energiproduktion, energidistribution och energiinfrastruktur med undantag för stödordningar för driftstöd i de yttersta randområdena och i glest befolkade områden.
- c) Regionalstöd i form av ordningar som är riktade till ett begränsat antal särskilda ekonomiska sektorer. Stödordningar avsedda för turistverksamhet, bredbandsinfrastruktur eller bearbetning och saluföring av jordbruksprodukter anses inte vara riktade till vissa ekonomiska sektorer,
- d) Individuellt regionalt investeringsstöd till en stödmottagare som, vid tidpunkten för stödansökan,
 - i) har lagt ned samma eller liknande verksamhet inom EES under de föregående två åren eller
 - ii) har konkreta planer på att lägga ned sådan verksamhet inom en period som börjar löpa dagen för ansökan om stöd och som varar högst två år efter det att en nyinvestering har slutförts.Detta gäller endast för en nedläggning som äger rum i en annan avtalsslutande part till EES-avtalet än där stödet kommer att beviljas.
- e) Regionalt driftstöd som beviljas företag vars huvudsakliga verksamheter omfattas av avsnitt K ”Finans- och försäkringsverksamhet” i Nace Rev. 2 eller företag som bedriver koncernintern verksamhet och vars huvudsakliga verksamhet omfattas av klass 70.10 ”Verksamheter som utövas av huvudkontor” eller 70.22 ”Konsultverksamhet avseende företags organisation” i Nace Rev. 2.”

(9) Artikel 14 ska ändras på följande sätt:

- a) I punkt 6 ska första meningen i andra stycket ersättas med följande:

”Vid förvärv av en anläggnings tillgångar i den mening som avses i artikel 2.49 eller 2.51 ska endast kostnaderna för köp av tillgångarna från tredje part som inte har någon anknytning till köparen beaktas.”

- b) I punkt 7 ska första meningen ersättas med följande:

”För stöd som beviljas stora företag för en genomgripande ändring av en produktionsprocess måste de stödberättigande kostnaderna överstiga avskrivningen under de föregående tre beskattningssåren av de tillgångar som har ett samband med den verksamhet som ska moderniseras.”

(10) Artikel 15 ska ersättas med följande:

”Artikel 15

Regionalt driftstöd

1. Ordningar för regionalt driftstöd i de yttersta randområdena och i glesbefolkade områden ska anses vara förenliga med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.3 i fördraget och ska vara undantagna från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget om de uppfyller villkoren i denna artikel och i kapitel I.

2. I glesbefolkade områden ska ordningar för regionalt driftstöd kompensera för merkostnaderna för transport av varor som har tillverkats i områden som är berättigade till driftstöd, samt merkostnaderna för transport av varor som vidarebearbetas i dessa områden, på följande villkor:

a) Stödmottagarna har sin produktionsverksamhet inom dessa områden.

b) Stödet är objektivt kvantifierbart på förhand på grundval av ett fast belopp eller per ton/kilometer eller annan relevant enhet.

c) Merkostnaderna för transport beräknas på grundval av varornas färd inom den berörda medlemsstatens gränser, med det transportmedel som leder till den lägsta kostnaden för stödmottagaren.

Stödnivån får inte överstiga 100 % av de merkostnader för transport som fastställs i denna artikel.

3. I de yttersta randområdena ska ordningar för driftstöd kompensera för de ytterligare driftskostnader som uppstår i de yttersta randområdena som en direkt följd av en eller flera av de nackdelar av permanent slag som avses i artikel 349 i fördraget, om stödmottagarna bedriver sin ekonomiska verksamhet i en region i de yttersta randområdena, med förbehåll för följande villkor:

a) om det årliga stödbeloppet per stödmottagare enligt samtliga ordningar för driftstöd inte överstiger en av följande procentsatser:

i) för företag som bedriver tillverkning:

— [...] %] av det bruttomervärde som stödmottagaren skapar årligen i den berörda regionen i de yttersta randområdena, eller

— [...] %] av stödmottagarens årliga arbetskostnader i den berörda regionen i de yttersta randområdena, eller

— [...] %] av stödmottagarens årliga omsättning i den berörda regionen i de yttersta randområdena.

ii) för företag som bedriver annan verksamhet:

— [...] %] av det bruttomervärde som stödmottagaren skapar årligen i den berörda regionen i de yttersta randområdena, eller

— [...] %] av stödmottagarens årliga arbetskostnader i den berörda regionen i de yttersta randområdena, eller

— [...] %] av stödmottagarens årliga omsättning i den berörda regionen i de yttersta randområdena.

iii) De procentsatser som anges i leden i och ii får höjas med [...] %] i de yttersta randområden som befinner sig mer än 4 000 km från huvudstaden i den berörda medlemsstaten, eller

b) om det årliga stödbeloppet per stödmottagande företag enligt samtliga ordningar för driftstöd för företag med en årlig omsättning på högst [300 000 euro], som ett alternativ till de procentsatser som anges i punkt a), inte överstiger [150 000 euro].”

(11) I artikel 21 ska den inledande meningen i punkt 16 ersättas med följande:

”En riskfinansieringsåtgärd som omfattar garantier eller lån till stödberättigade företag eller som omfattar investeringar i form av kapital likställt med eget kapital strukturerade som en fordran ska uppfylla följande villkor:”

(12) I artikel 22 ska punkt 2 ersättas med följande:

”Stödberättigade företag ska vara icke börsnoterade småföretag upp till fem år efter deras registrering, förutsatt att det nyregistrerade småföretaget

- a) inleder en verksamhet som är ny för det företaget,
- b) ännu inte delat ut vinst, och
- c) inte har bildats genom en företagskoncentration.

För stödberättigade företag som inte omfattas av registrering kan femårsperioden för stödberättigande anses börja löpa från den tidpunkt då företaget antingen inleder sin ekonomiska verksamhet eller är skyldigt att betala skatt för sin ekonomiska verksamhet.”

(13) I artikel 31 ska punkt 3 b ersättas med följande:

”b) Driftskostnader för lärare och deltagare som har direkt samband med utbildningsprojektet, t.ex. resekostnader, logikostnader, material och utrustning som har ett direkt samband med projektet, avskrivning av hjälpmedel och utrustning, i den utsträckning de används uteslutande för utbildningsprojektet.”

(14) I artikel 52 ska följande punkt införas:

”2a. Som ett alternativ till att fastställa de stödberättigande kostnaderna enligt vad som föreskrivs i punkt 2 får det högsta stödbeloppet för ett projekt fastställas på grundval av en konkurrensutsatt urvalsprocess i enlighet med punkt 4.”

(15) Artikel 53 ska ändras på följande sätt:

– a) Punkt 2 a ska ersättas med följande:

”a) Museer, arkiv, bibliotek, konstnärliga och kulturella centrum eller utrymmen, teatrar, biografer, operahus, konserthus, andra organisationer för levande konst, filmarvsinstitutioner och liknande konstnärliga och kulturella infrastrukturer, organisationer och institutioner.

– b) I punkt 9 ska första meningen ersättas med följande:

”När det gäller verksamhet enligt definitionen i punkt 2 f får den högsta stödnivån inte överstiga skillnaden mellan de stödberättigande kostnaderna och projektets diskonterade inkomster eller 70 % av de stödberättigande kostnaderna.

(16) Artikel 54.4 andra stycket ska ersättas med följande:

”I båda fallen får det maximala utgiftsbelopp som omfattas av territoriella utgiftsåtaganden under inga omständigheter överstiga 80 % av den totala produktionsbudgeten.

En medlemsstat får också kräva en lägsta produktionsnivå inom det berörda territoriet för att projekt ska kunna komma i fråga för stöd, men denna nivå får inte överstiga 50 % av den totala produktionsbudgeten.

(17) Följande avsnitt ska införas efter artikel 56:

”AVSNITT 14

Stöd till regionala flygplatser

Artikel 56a

Investeringsstöd till regionala flygplatser

- ”1. Investeringsstöd till en flygplats ska anses vara förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.3 i fördraget och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget, om villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.
2. Den berörda investeringen ska på medellång sikt ha tillfredsställande framtidsutsikter för användning av flygplatsens kapacitet på grundval av rimliga trafikprognoser.
3. Flygplatsen ska vara öppen för alla potentiella användare och får inte vara bestämd för en specifik användare. När kapaciteten är fysiskt begränsad ska tilldelningen ske på grundval av relevanta, objektiva, transparenta och icke-diskriminerande kriterier.
4. Stöd får inte beviljas en flygplats som är belägen inom ett avstånd av högst 100 kilometer eller ett avstånd på högst 60 minuters restid med bil, buss, tåg eller höghastighetståg från en befintlig flygplats från vilken det bedrivs regelbunden lufttrafik, i den mening som avses i artikel 2.16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008.
5. Stöd får inte beviljas flygplatser med en genomsnittlig årlig passagerarvolym på mer än tre miljoner passagerare under de två räkenskapsår som föregick det år då stödet faktiskt beviljades. Stödet får inte förväntas leda till att den genomsnittliga årliga passagerarvolymen vid flygplatsen ökar till mer än tre miljoner passagerare inom två räkenskapsår efter beviljandet av stödet.
6. Denna artikel ska inte gälla flygplatser med en genomsnittlig årlig godsvolym på mer än 200 000 ton under de två räkenskapsår som föregick det år då stödet faktiskt beviljades. Den ska inte heller gälla om stödet förväntas föranleda flygplatsen att öka sin genomsnittliga årliga godsvolym till över 200 000 ton inom två räkenskapsår efter beviljandet av stödet.
7. Punkt 4 ska inte gälla flygplatser med en årlig passagerarvolym på högst 50 000 passagerare under de två räkenskapsår som föregick det år då stödet faktiskt beviljades, om stödet inte förväntas leda till att den genomsnittliga årliga passagerarvolymen vid flygplatsen ökar till mer än 50 000 passagerare.
8. Stöd får inte beviljas för omlokalisering av befintliga flygplatser eller för etablering av en ny passagerarflygplats (inbegripet ombyggnad av ett befintligt flygfält till en passagerarflygplats).
9. Stödbeloppet får inte överstiga skillnaden mellan de stödberättigande kostnaderna och rörelseresultatet för investeringen. Rörelseresultatet ska dras av från de stödberättigande kostnaderna på förhand, på grundval av rimliga beräkningar, eller genom en återvinningsmekanism.
10. De stödberättigande kostnaderna ska vara de kostnader som avser investeringarna i flygplatsinfrastruktur.
11. Stödbeloppet får inte överstiga
- (a) 50 % av de stödberättigande kostnaderna för flygplatser med en genomsnittlig årlig passagerarvolym på mellan en och tre miljoner passagerare under de två räkenskapsår som föregick det år då stödet beviljades,
 - (b) 75 % av de stödberättigande kostnaderna för flygplatser med en genomsnittlig årlig passagerarvolym på högst en miljon passagerare under de två räkenskapsår som föregick det år då stödet beviljades.
12. De högsta tillåtna stödnivåerna kan höjas med 20 procentenheter för flygplatser som är belägna i avlägsna områden.

AVSNITT 15

Stöd för hamnar

Artikel 56b

Investeringsstöd för kusthamnar

1. Investeringsstöd för kusthamnar ska anses vara förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.3 i fördraget och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget, om villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.
 2. De stödberättigande kostnaderna, inbegripet planeringskostnaderna, för investeringar
 - (a) i byggande eller uppgradering av infrastruktur och suprastruktur i kusthamnar, med undantag av rörlig utrustning, och
 - (b) i byggande eller uppgradering av infrastruktur för tillgänglighet, inbegripet muddringsarbeten utom underhållsmuddring, särskilt avsedd för kusthamnsinfrastruktur som används i kommersiellt syfte.
- Investeringskostnader som avser annan verksamhet än transportverksamhet, däribland industriella produktionsanläggningar som är verksamma inom hamnområdet samt kontor eller butiker, är inte stödberättigande.
3. Stödbeloppet får inte överstiga skillnaden mellan de stödberättigande kostnaderna och rörelseresultatet för investeringen. Rörelseresultatet ska dras av från de stödberättigande kostnaderna på förhand, på grundval av rimliga beräkningar, eller genom en återvinningsmekanism.
 4. Den högsta tillåtna stödnivån för de investeringar som avses i punkt 2 a får inte överstiga
 - a) [100] % av de stödberättigande kostnaderna, om de stödberättigande kostnaderna uppgår till högst [20] miljoner euro,
 - b) [80] % av de stödberättigande kostnaderna, om de stödberättigande kostnaderna överstiger [20] miljoner euro och uppgår till högst [50] miljoner euro,
 - c) [50] % av de stödberättigande kostnaderna, om de stödberättigande kostnaderna överstiger [50] miljoner euro och uppgår till högst [100] miljoner euro,
 - d) [50] % av de stödberättigande kostnaderna, om de stödberättigande kostnaderna uppgår till högst [120] miljoner euro för kusthamnar som ingår i arbetsplanen för en stamnätskorridor enligt artikel 47 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013.
- Den högsta tillåtna stödnivån för de investeringar som avses i punkt 2 b får inte överstiga [100] % av de stödberättigande kostnaderna.
5. De stödnivåer som fastställs i punkt 4 första stycket leden b, c och d får höjas med [10] procentenheter för investeringar i stödområden som uppfyller villkoren i artikel 107.3 a i fördraget och med [5] procentenheter för investeringar i stödområden som uppfyller villkoren i artikel 107.3 c i fördraget.
 6. Varje investering som inleds av samma stödmottagare inom en period av [tre] år räknat från den dag då arbetet med en annan stödbeviljad investering i samma kusthamn inleds ska anses utgöra en del av ett enda investeringsprojekt.
 7. Varje koncession eller annat uppdrag till en tredje part att uppföra, uppgradera, driva eller hyra hamninfrastruktur och hamnsuprastruktur ska tilldelas på ett öppet, transparent och icke-diskriminerande sätt, med vederbörligt beaktande av unionens regler för offentlig upphandling [och förordningen om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och

för finansiell insyn i hamnar¹⁰] i tillämpliga fall. En koncession eller ett annat uppdrag till en tredje part att hyra eller driva infrastrukturen får inte överstiga en period av [30] år.

8. Infrastrukturen ska göras tillgänglig för intresserade användare på ett öppet, transparent och icke-diskriminerande sätt. Det pris som tas ut för användning av infrastrukturen ska motsvara marknadspriset.

Artikel 56c

Investeringsstöd för inlandshamnar

1. Investeringsstöd för inlandshamnar ska anses vara förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i fördraget och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget, om villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.

2. De stödberättigande kostnaderna ska vara kostnaderna, inbegripet planeringskostnaderna, för investeringar

- (a) i uppförande eller uppgradering av infrastruktur och suprastruktur i inlandshamnar, med undantag av rörlig utrustning, och
- (b) i uppförande eller uppgradering av infrastruktur för tillgänglighet, inbegripet muddringsarbeten utom underhållsmuddring, särskilt avsedd för infrastruktur för inlandshamnar använd i kommersiellt syfte.

Investeringskostnader som avser annan verksamhet än transportverksamhet, däribland industriella produktionsanläggningar som är verksamma inom hamnområdet samt kontor eller butiker, är inte stödberättigande.

3. Stödbeloppet får inte överstiga skillnaden mellan de stödberättigande kostnaderna och rörelseresultatet för investeringen. Rörelseresultatet ska dras av från de stödberättigande kostnaderna på förhand, på grundval av rimliga beräkningar, eller genom en återvinningsmekanism.

4. Den högsta stödnivån får inte överstiga [100] % av de stödberättigande kostnaderna.

5. Varje investering som inleds av samma stödmottagare inom en period av [tre] år räknat från den dag då arbetet med en annan stödbeviljad investering i samma inlandshamn inleds ska anses utgöra en del av ett enda investeringsprojekt.

6. Varje koncession eller annat uppdrag till en tredje part att uppföra, uppgradera, driva eller hyra hamninfrastruktur och hamnsuprastruktur ska tilldelas på ett öppet, transparent och icke-diskriminerande sätt, med vederbörlig hänsyn tagen till tillämpliga upphandlingsregler. En koncession eller ett annat uppdrag till en tredje part att hyra eller driva infrastrukturen får inte överstiga en period av [30] år.

7. Infrastrukturen ska göras tillgänglig för intresserade användare på ett öppet, transparent och icke-diskriminerande sätt. Det pris som tas ut för användning av infrastrukturen ska motsvara marknadspriset.”

(18) I artikel 58 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. Denna förordning ska tillämpas på individuellt stöd som har beviljats innan respektive bestämmelser i denna förordning har trätt i kraft, om stödet uppfyller samtliga villkor i denna förordning, med undantag för artikel 9.”

¹⁰ [Förordningen är hos Europaparlamentet och rådet för granskning och väntas antas slutgiltigt vid utgången av 2016.]

Artikel 2

Bilagorna till förordning (EU) nr 651/2014 ska ändras på följande sätt:

(1) Bilaga II ska ersättas med ...

[I bilaga II (informationsblad ska lämnas in av medlemsstaten) kommer nya poster att skapas i del II för de nya stödkategorierna (investeringsstöd till flygplatser, kusthamnar och inlandshamnar), och posten om stöd till små och medelstora företag (artiklarna 17–20) kommer att delas upp på olika poster (per artikel).]

(2) I bilaga III ska fotnot 2 ersättas med följande:

”2. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1893/2006 av den 20 december 2006 om fastställande av den statistiska näringsgrensindelningen Nace rev. 2 och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3037/90 och vissa EG-förordningar om särskilda statistikområden (EUT L 393, 30.12.2006, s. 1).”

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På kommissionens vägnar
Ordförande

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?
- Bussgods 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, riksferdtjänst 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 policies 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 länstrafikenheten. Vissa policybeslut delegeras till nämnden enligt kommunallagens utgångspunkter.

Verkställande direktör

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

Samhällsbetalda resor

De beslut om samhällsbetalda resor som t ex färdtjänsttillstånd, 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.

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

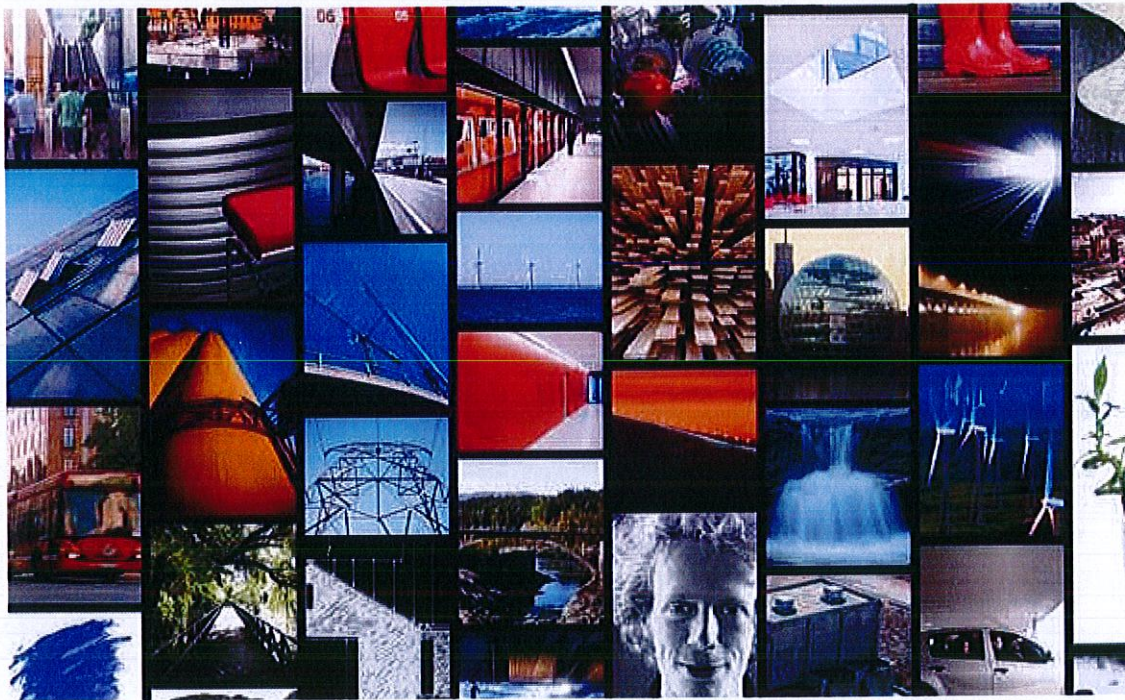
*Thomas Andersson
Ordf Länstrafiken i Jämtlands Län*

*Thomas Hugg
VD*

FÖRSTUDIE

UPPDRAKSNUMMER
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.

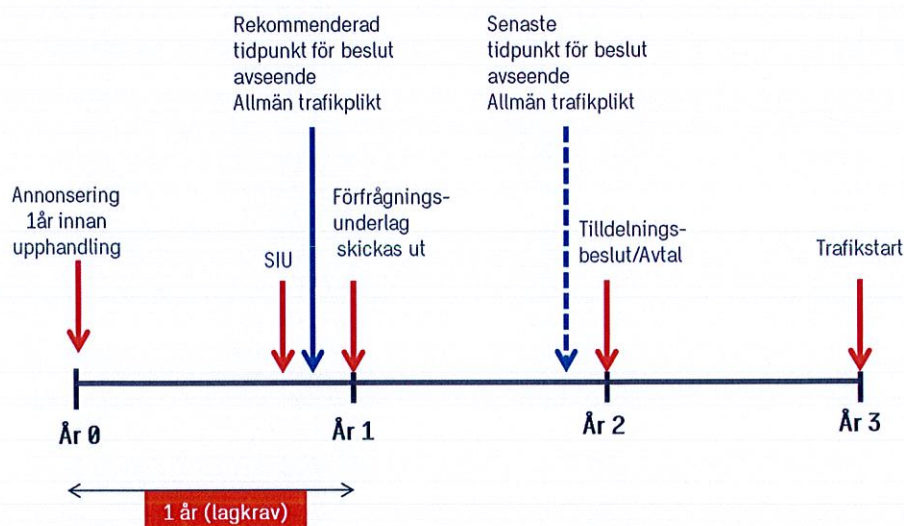
Ett beslut om allmän trafikplikt innebär att myndigheten tar ansvar gentemot sina invånare för att tillhandahålla den beslutade tjänsten, dvs. ett beslut om offentligt åtagande för en viss regional trafik (engelska "Public Service Obligation"). För att kunna ingå avtal om allmän trafikplikt måste myndigheten 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.

Bil innehavet 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 bilinnehavet 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.

Region Jämtlands vision:
"En region att längta till och växa i"

RKM:s övergripande vision:
"Förbättrade kommunikationer överbrygger de långa avstånden"

DELMÅL – EN EKONOMISKT HÅLLBAR UTVECKLING	DELMÅL – EN SOCIALT HÅLLBAR UTVECKLING	DELMÅL – EN MILJÖMÄSSIGT HÅLLBAR UTVECKLING
• Restidskvoten tåg-bil ska högst uppgå till 0,8 • Samarbete Norrlandslänen • Länstrafikens självfinansieringsgrad ska öka • Antal resor med länstrafiken och tätortstrafikens färdbevis ska öka med 5 procent 2016 och därefter 1 procent per år (tåg och buss)	• Länstrafiken erbjuder resealternativ som passar mina behov • Tillgänglighet i den allmänna kollektivtrafiken skall öka, så att fler kan använda den • Andel fordon med läggolv eller hiss ska öka • Nöjdhet med färdtjänstresa ska uppgå till minst 95 procent nöjdhet, under hela programperioden	• Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka • Minskade nettoutsläpp av CO₂

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 prisbilden 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 prisbilden.

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 (godsbeholdran, 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 fordonstyper 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

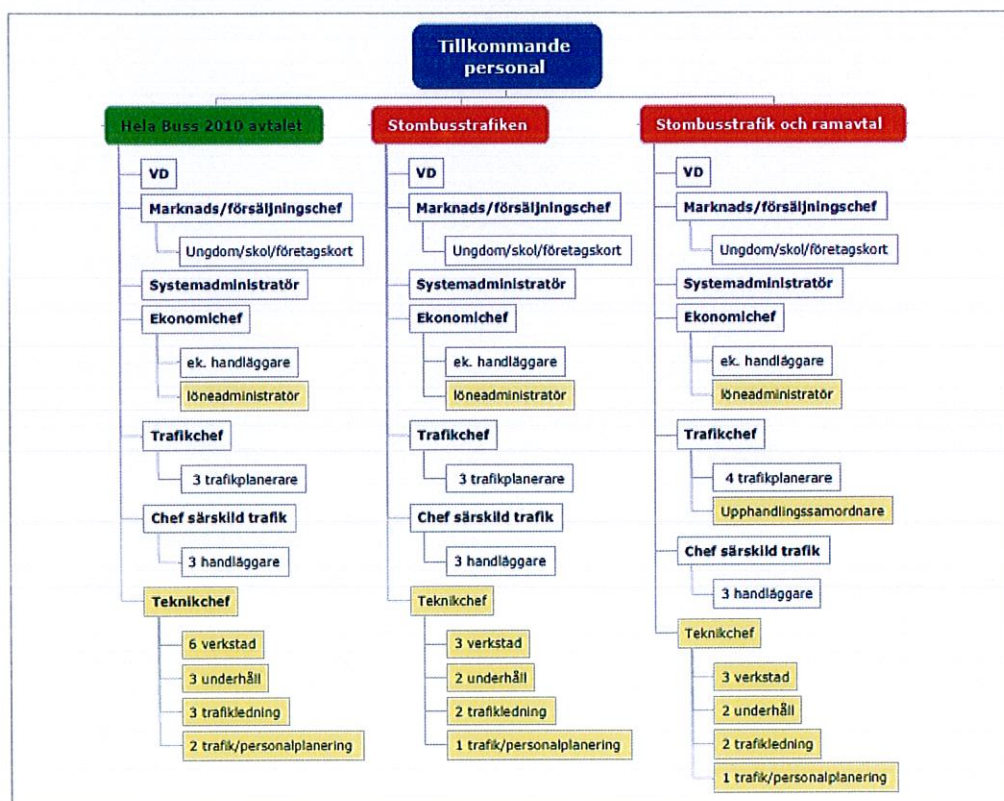
7.1 Förslag på organisationsform

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 ramavtralsområden
- 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. Byggkostnaden 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 tillsatsmedel 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 utjämna 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 trafikuppdrag 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 prishöjning 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 prishöjningen (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.

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.



Registrator Regionförbundet Jämtlands län <registrator@regionjamtland.se>
JÄMTLAND HÄRJEDALEN

2016-03-09

Fwd: Remiss elbusspremie fk och ev synpunkter

Ruth Ericsson <ruth.eriksson@regionjh.se>

Till: registrator@regionjamtland.se, Utvecklings Nämnden <regionalutveckling@regionjh.se>, helen.wiktorsson@regionjh.se

Dnr RUN 181/2016
9 mars 2016 11:32

Här kommer fråga om elbusspremien Östersunds kommun är remissinstans, men vi får yttra oss till dem.

Med vänlig hälsning
Ruth Eriksson

Region Jämtland Härjedalen
Regionala utvecklingsnämnden
Infrastruktur och kommunikationer
063-146561,
070-512 86 24

Postadress: Box 654, 831 27 Östersund
Besöksadress: Rådhusgatan 72, Östersund
www.regionjh.se

----- Vidarebefordrat meddelande -----

Från: "Anne Sörensson sb" <anne.sorensson@ostersund.se>

Datum: 9 mars 2016 10:09

Ämne: Remiss elbusspremie fk och ev synpunkter

Till: ruth.eriksson@regionjamtland.se, Ruth Eriksson <ruth.eriksson@regionjh.se>, karin.axen@nettbuss.se, Thomas.Hagg@lanstrafiken-z.se

Kopia: Alvar Edholm sb <alvar.edholm@ostersund.se>

Hej!!

Östersunds kommun har fått möjlighet att avge yttrande när det gäller den kommande elbusspremien. Jag skickar den till er dels för att den skulle kunna påverka vårt gemensamma projekt positivt,. Har ni synpunkter kan jag också ta med dem i kommunens remissyttrande. Av förslaget kan utläsas att det är enbart kollektivtrafikmyndigheten som kan få premien vid upphandlandet av bussar. Det kan jag tycka är lite synd.. Jag funderar på om vi borde lämna synpunkter om att det borde kunna vara möjligt även för företag som bedriver linjetrafik att kunna erhålla bidraget. Stadsstödsregler anges som motiv men de kan ju tolkas olika. Det har ju varit mycket olika tolkningar mellan Sverige och Eu om detta och biodrivmedel.

Hur ser ni på detta? Är det relevant att lämna denna synpunkt och finns det isåfall några argument för den ståndpunkten.

Med vänliga hälsningar
Öar

Anne Sörensson
klimatsamordnare och
projektledare
Grön Trafik
Östersunds kommun
831 82 Östersund
www.ostersund.se/grontrafik
www.facebook.com/grontrafik
063-144661

070-6005131

----- Originalmeddelande -----

Från: Maria E. Olsson sb

ripbar@ostersund.se

den 9 mars 2016 09:46:30

Ärende: Remiss elbuss

Till: Anne Sörensson sb

Bilagor: 201603090954.pdf Uploaded File 1.4M

**201603090954.pdf**

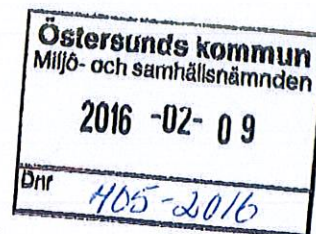
1392K



HANDLÄGGNINGSBESLUT
Kommunledningsförvaltningen

2016-02-09

Dnr



Ärenderubrik

Remiss - förslag till förordning om elbusspremie

Bevakningsdatum

För yttrande till kommunledningsförvaltningen senast den (dag,månad,år).

Handläggare

Lars Andersson

Huvudhandläggare

Utskott

☐ AU

Beslut

Ärendet:

- ☒ Överlämnas för handläggning
☐ Remitteras för yttrande

Till nämnd/styrelse:

- ☐ Kommunstyrelsen
☐ Barn och utbildningsnämnden
☒ Miljö och samhällsnämnden
☐ Vård och omsorgsnämnden
☐ Kultur och fritidsnämnden
☐ Socialnämnden
☐ Utförarstyrelsen

Medborgarförslag:

- ☐ Beslut av kommunfullmäktige
Beredning av nämnd/nämnder enligt ovan

☐ Beredning och beslut av nämnd enligt ovan

Underskrift/titel

Anders Wennerberg
Kommundirektör

Unto Järvinen
Ekonomidirektör/
Bitr kommundirektör



REGERINGSKANSLIET

Remiss

2016-02-09

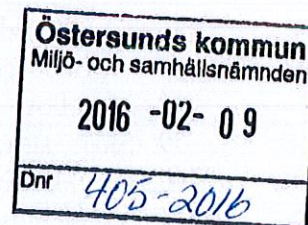
M2016/00374/R

Miljö- och energidepartementet

Rättssekretariatet

Pia-Maria Lindroos

Telefon 08-405 21 51



Remiss av förslag till förordning om elbusspremie

Remissinstanser:

1. Statens energimyndighet
2. Kommerskollegium
3. Konkurrensverket
4. Naturvårdsverket
5. Trafikanalys
6. Trafikverket
7. Transportstyrelsen
8. Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI
9. Verket för innovationssystem, Vinnova
10. Borås kommun
11. Eskilstuna kommun
12. Gävle kommun
13. Göteborgs kommun
14. Halmstads kommun
15. Helsingborgs kommun
16. Huddinge kommun
17. Jönköpings kommun
18. Karlstads kommun
19. Lerums kommun
20. Linköpings kommun
21. Malmö kommun
22. Norrköpings kommun
23. Orust kommun
24. Skellefteå kommun
25. Solna kommun
26. Stockholms kommun
27. Strängnäs kommun
28. Sundsvalls kommun
29. Sunne kommun
30. Svenljunga kommun

31. Tibro kommun
32. Umeå kommun
33. Upplands-Bro kommun
34. Västerås kommun
35. Älvsbyns kommun
36. Östersunds kommun
37. Gävleborgs läns landsting
38. Norrbottens läns landsting
39. Skåne läns landsting
40. Stockholms läns landsting
41. Värmlands läns landsting
42. Västra Götalands läns landsting
43. Östergötlands läns landsting
44. Bil Sweden
45. Gröna bilister
46. Göteborg Energi
47. Keolis
48. Powercircle
49. Scania
50. Svensk Kollektivtrafik
51. Sveriges Bussföretag
52. Sveriges Kommuner och Landsting
53. Volvo
54. Västtrafik

Remissvaren ska ha kommit in till Miljö- och energidepartementet senast den 16 maj 2016. Vi ser helst att svaren skickas i elektronisk form (i word-format) till: m.registrator@regeringskansliet.se med kopia till pia-maria.lindroos@regeringskansliet.se.

Frågor under remisstiden besvaras av Pia-Maria Lindroos på telefon 08-405 21 51.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på bifogad promemoria och förslag till förordning om elbusspremie.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria *Svara på remiss – hur och varför* (SB PM 2003:2). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se. På

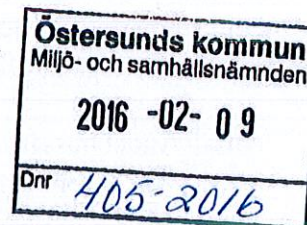
webbplatsen finns även det remitterade materialet tillgängligt. När svarstiden för remissen gått ut, så publiceras dessutom alla remissyttranden som kommit in på www.regeringen.se.



Egon Abresparr
Rättschef



Miljö- och energidepartementet



Promemoria med förslag till förordning om elbusspremie

Stöd för introduktion av elbussar på marknaden

Denna promemoria syftar till att utgöra underlag för framtagande av en förordning som styr fördelningen av medel i anslag 1:19 Elbusspremie.

Syftet med stödet

Syftet med stödet är bidra till miljökvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö genom att med en elbusspremie främja introduktionen på marknaden för elbussar.

Bakgrund

I budgetpropositionen för 2016¹ föreslår regeringen en elbusspremie för att gynna introduktionen av eldrivna bussar. För detta ändamål föreslår regeringen att 50 miljoner kronor 2016 och 100 miljoner kronor per år 2017–2019 tillförs det nya anslaget. Regeringen avser att utarbeta en ny förordning som reglerar fördelningen av de nya medlen. Statsstödsprövning ska genomföras.

Enligt anslagsändamålet får anslaget användas för utgifter för elbusspremien, dvs. utgifter för *bidrag till juridiska personer som har förvärvat en ny elbuss*. Anslaget får även användas för utgifter för berörda myndigheters arbete för detta ändamål.

Kort om busstrafik

Drygt 50 procent av den svenska kollektivtrafiken bedrivs med buss och denna omsätter omkring 23 miljarder kronor per år. På de svenska vägarna rullar cirka 14 000 bussar i yrkesmässig trafik. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna tillhandahåller kollektivtrafik i respektive län, efter beslut om allmän trafikplikt.

¹ Prop. 2015/16:1, utg.omr. 20.

Ungefär 96 procent av allt bussutbud i Sverige är subventionerat. Den upphandlade busstrafiken regleras av 350 avtal mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och olika operatörer. Det finns ett fåtal kommunal- och landstingsägda bolag kvar och som kör trafik de direkttilldelats av regionala kollektivtrafikmyndigheter, i bland annat Västmanland, Borås och Luleå. Den stora majoriteten av trafiken handlas dock upp i offentliga upphandlingar.

Antal/Andel bussar med olika bränsle 2014

- 70 procent drivs med diesel
- 14 procent drivs med fordonsgas
- 10 procent drivs med RME (rapsmetylester)
- 5 procent drivs med etanol
- 0,5 procent är elbussar, elhybrider och trådbussar.

Kort om elbussar

En elbuss är en buss som drivs helt eller delvis på el. Laddning kan ske i garage, laddplats i ändhållplats eller under färd.

I avgasreningslagen (2011:318) finns utsläppsklasser för bussar. Bussar i utsläppsklass El är i allmänhet dyrare på grund av att de bär på mer batterier än bussar klassificerade i utsläppsklass Laddhybrid. Trådbussar har i allmänhet liten eller ingen batterikapacitet och faller därmed utanför klassificeringarna i avgasreningslagen men eftersom de drivs på el omfattas de därför av den föreslagna förordningen.

Eldrivna bussar har stor potential att minska utsläppen av såväl klimatutsläpp, luftföroreningar som av buller. Elbussar underlättar en förtätning av bostäder i storstäder samt frigör biodrivmedel till lastbilar och andra tunga fordon som är svårare att elektrificera.

Utgångspunkter avseende förslagets utformning

Vem ska premien riktas till?

Premien riktas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Enligt 2 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. En sådan regional kollektivtrafikmyndighet som avses i 2 kap. 2 § lagen om kollektivtrafik får enligt 3 kap. 2 § andra stycket överlämna befogenhet åt en kommun att ingå avtal om allmän trafik.

Premien kan riktas antingen direkt till de företag som har för avsikt att köpa en elbuss eller de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överläm-

nat befogenhet åt enligt 3 kap. 2 § lagen om kollektivtrafik och som har för avsikt att upphandla trafik med elbussar.

Skälen för att premien riktas till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt att ingå avtal om allmän trafik är:

- Att rikta premien till de regionala kollektivtrafikmyndigheter eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt betyder att de bussar som premien stöttar hamnar i linjetrafiken. Detta är effektivt om man ser till syftet med premien, det vill säga att bidra till bland annat bättre luftkvalitet och en god bebyggd miljö. Linjetrafiken går primärt i städer och det är där lokala problem med buller, partikelhalt och kväveoxider finns. Att elektrifiera beställningsbussar skulle inte ge samma effekt på lokala miljöproblem.

- Merparten av efterfrågan på elbussar förväntas avse upphandlad kollektivtrafik. Det är därför mer effektivt att rikta stödet direkt till upphandlande myndigheter då det är dessa myndigheters kravställning som skapar förutsättningar för kollektivtrafik med elbussar. Detta gör sig gällande även för de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt. Ny teknik så som elbussar anses vara riskfylld att äga och därför är det vanligt att operatörerna inte vill äga bussarna själva.

- Kollektivtrafiken i Sverige är ett regionalt ansvar. Statens roll inom kollektivtrafiken är avgränsad till att bedriva tillsyn genom Transportstyrelsen. Genom att rikta premien till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt, bibehålls denna väl fungerande rollfördelning.

- Om premien riktas till företag för inköp av elbussar är det fråga om statsstöd enligt EU:s regelverk. Detta riskerar att komplicera administrationen och ställa en mängd krav på utformningen av premien. Riktas premien istället till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt, är det istället fråga om riktat statsbidrag till kommuner. Premien kan då utformas för att skapa de nödvändiga incitamenten. Trafikbolagens verksamhet är redan subventionerad av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och merkostnaden för elbussen är redan internaliserad i priset för upphandlingen av trafikering med elbuss. Om staten ger trafikbolagen stöd för inköp av bussar riskerar det att bli fråga om två olika stöd för samma merkostnader (kostnaderna för inköp av elbussar), så kallad överkompensation, vilket också riskerar att bli ineffektivt.

- Genom att rikta stödet till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt minskar risken för att någon enbart köper in elbussar för att få elbusspremien utbetald till sig och därefter omedelbart exporterar bussarna utomlands.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har naturligtvis möjlighet att sköta trafiken i egen regi och att köpa in bussar i detta syfte. Förordningen medger att stöd ges även i dessa fall.

En nackdel med att stödet lämnas till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt är dock att det exkluderar företag som vill köra busstrafik på egna linjer till exempel Scantias bussar till fabriken i Södertälje, IKEA:s bussar, flygbussar, sightseeingbussar, etc. Syftet med premien är att minska klimatpåverkan, minska luftföroreningar och bidra till en god bebyggd miljö. Det bedöms därför mer fördelaktigt att lämna stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt än enskilda företag eftersom det sannolikt medför att ett större antal elbussar introduceras på marknaden för linjebussar i innerstäder där konventionella bussar medför problem i den lokala miljön.

Förutsättningar för stöd

Premien utformas som ett riktat statsbidrag till kommuner och med EU:s kollektivtrafikförordning som rättslig grund.

Eftersom premien riktas som riktat statsbidrag till kommuner används EU:s kollektivtrafikförordning² som rättslig grund. Det är då fråga om en ersättning för ökad kvalitet i kollektivtrafiktjänster som omfattas av kollektivtrafikförordningen och som därför inte behöver anmälas till kommissionen för godkännande enligt EU:s statsstödsregler.

Om premien däremot riktas direkt till näringsidkare blir det fråga om anmälningspliktigt statsstöd enligt fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, EUF-fördraget. Premien skulle i sådant fall behöva utformas i enlighet med EU:s allmänna gruppundantagsförordning (GBER)³. Enligt artikel 36 i GBER är det möjligt att ge stöd till köpare av lösningar som är bättre än konventionella alternativ och som även är mer miljövänliga än EU:s tillämpliga miljönormer. Artikel 36 hänvisar till att "höja nivån på miljöskyddet" vilket till exempel supermiljöbilspremier kan anses göra genom att ställa krav på CO₂-utsläpp per kilometer. Några emissionsvärden för CO₂ finns dock inte för tunga bussar.

Stödet syftar till att introducera ny teknik. En teknisk definition av elbuss kommer därför att användas. Som nämnts ovan finns det en risk att kombinationen av stöd enligt GBER och beslut om ersättning enligt kollektivtrafikförordningen kompenserar trafikföretagen två gånger.

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

³ Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

Vilka krav ställs?

En elbusspremie får endast avse elbussar som ska användas för kollektivtrafik enligt avtal om allmän trafik som ingåtts efter den 31 december 2015.

I fråga om elbussar som är klassificerade i utsläppsklass Laddhybrid får elbusspremien endast avse bussar som enligt avtalet ska köras på el minst 70 procent av körsträckan och i övrigt endast på drivmedel som är ett hållbart biodrivmedel enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Premien får ges till sådana elbussar som ska användas för kollektivtrafik enligt avtal om allmän trafik efter den 31 december 2015.

Bussar som är klassificerade i utsläppsklass Laddhybrid enligt avgasreningslagen kan drivas på såväl el som förbränningsmotor. Definitionen av Laddhybrid i avgasreningslagen ställer inga krav på i vilken utsträckning bussen faktiskt körs på el eller vilket bränsle den i övrigt körs på. En buss som är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid kan alltså drivas helt eller delvis med fossila bränslen. Syftet med förordningen är dock att minska klimatpåverkan, luftföroreningar och buller varför det är rimligt att det ställs ytterligare krav på sådana bussar som är klassificerade i utsläppsklass Laddhybrid. Samtidigt ska tillräcklig flexibilitet säkerställas så att bussar som är klassificerade i utsläppsklass Laddhybrid kan användas effektivt i mindre orter där en del av körsträckan kan antas vara lokaliserad utanför tätbebyggt område. En förutsättning för att en buss klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid ska få del av elbusspremien är därför att bussen enligt avtalet om allmän trafik ska köras på el minst 70 procent av körsträckan och i övrigt endast på drivmedel som är ett hållbart biodrivmedel enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Hur stor ska premien vara?

Premien utgörs av differentierade schablonbelopp. Premiens storlek bestäms av bussens maximala transportkapacitet. Bussar klassificerade i utsläppsklass El och trådbussar får en hel premie. Bussar klassificerade som Laddhybrid får en halvpremie. Små bussar (med en maximal transportkapacitet på mindre än 60 personer) samt elhybrider får ingen premie.

Eftersom premien riktas till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt och EU:s kollektivtrafikförordning används som rättslig grund kan premien kompensera för hela differensen mellan priset för en elbuss och priset för en konventionell buss.

Utgångspunkten är att premien ska täcka en del av merkostnaden för elbussen i förhållande till en konventionell buss. För att underlätta administrationen används ett schablonbelopp. En schablon riskerar dock att ge sneda incitament. Om premien är lika stor för alla bussar kan det ge ett incitament att köpa in de billigaste och troligen de minsta bussarna. För att minska denna risk differentieras därför premien efter hur stor transportkapacitet som bussen har.

Stora bussar utgör bullerproblem i högre utsträckning än små bussar varför det finns skäl för att sådana större bussar ska kunna få en elbusspremie. Små elbussar bedöms inte kunna ersätta stora konventionella bussar och elhybrider har inte tillräcklig utsläpps- och bullerprestanda och därför får dessa ingen premie. Laddhybrider har sämre utsläpps- och bullerprestanda än rena elbussar och får därför en halv premie. Trådbussar jämföras med rena elbussar och får därmed en hel premie.

Förfarandet

Statens energimyndighet beslutar i ärenden om elbusspremier. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt att ingå avtal om allmän trafik får ansöka om premien. För att premien ska utbetalas ska sökanden ge in dokumentation som styrker att aktuell buss är en elbuss och att kraven i förordningen i övrigt är uppfyllda. Utbetalning av premier sker i turordning efter den dag då sökanden gav in den föreskrivna dokumentationen. Statens energimyndighet får besluta att en premie inte ska betalas ut om oriktiga uppgifter har lämnats, om det är felaktiga uppgifter i vägtrafikregistret eller av annan orsak. Den som felaktigt mottagit stöd eller med för högt belopp är skyldig att återbetala mottaget stöd. Statens energimyndighet får meddela föreskrifter om verkställighet av förordningen.

För att underlätta administrationen av premien för Statens energimyndighet föreslås ovan att premien utgörs av ett schablonbelopp som är beroende på bussens maximala transportkapacitet.

Premien får ges till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt. Dessa kan ansöka om premien. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna får även ansöka om premien om man direkttilldelat kollektivtrafik i egen regi. Ansökan ska innehålla en redogörelse av vilka bussar som har införskaffats eller kommer att införskaffas. Även en kopia av avtalet om allmän trafik med elbussar ska ges in.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna överlämnat befogenhet åt kan ansöka om en premie och få den beviljad innan ett avtal om allmän trafik är ingånget och påskrivet. För att få premien utbetald krävs dock att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de

regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt ger in en kopia av ingånget och påskrivet avtal om allmän trafik. Premien betalas ut i den turordning som efterfrågad dokumentation har lämnats in till Statens energimyndighet.

Det bedöms rimligt att Statens energimyndighet får besluta att inte betala ut stöd som beviljats enligt förordningen om premien bestämts felaktigt eller med för högt belopp genom att sökanden har lämnat oriktiga uppgifter eller på annat sätt förorsakat att premien bestämts felaktigt eller med för högt belopp, om uppgifterna i vägtrafikregistret varit felaktiga eller om premien av någon annan orsak har bestämts felaktigt eller med för högt belopp och sökanden borde ha insett det.

Den som har fått en premie utbetald enligt förordningen är återbetalningsskyldig om premien har bestämts felaktigt eller med för högt belopp enligt de grunder som anges ovan. Statens energimyndighet får besluta att helt eller delvis kräva tillbaka premien. Statens energimyndighet får även efterge kravet på återbetalning helt eller delvis om det finns särskilda skäl.

Statens energimyndighet bör få rätt att meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten och andra internationella åtaganden

Förslaget syftar till att främja användningen av elbussar, vilket är särskilt viktigt i stadsområden där luften kan vara dålig på grund av utsläpp i luften. Utöver den påverkan som utsläpp i luften kan ha på miljön och människors hälsa så kan även människors hälsa påverkas negativt av buller som busstrafiken kan medföra. Förslaget är därför motiverat utifrån skydd av miljö och människors hälsa. När kollektivtrafik ska upphandlas ska gällande upphandlingsregler tillämpas och skillnad mellan anbudsgivare i olika medlemsländer får inte göras. En upphandling som avser kollektivtrafik med elbussar bedöms bli mer kostsam än om det vore fråga om konventionella bussar. För att uppnå syftet med premien dvs. genom att introducera elbussar på marknaden bidra till uppfyllandet av särskilt utpekade nationella miljö kvalitetsmål bedöms det vara minst ingripande att upphandlande myndighet får ett bidrag som del av den ersättning som ska ges enligt EU:s kollektivtrafikförordning.

Enligt artikel 9 i EU:s kollektivtrafikförordning ska ersättning för allmän trafik som betalas ut i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning för drift av kollektivtrafik eller uppfyllande av taxevillkor som fastställts i allmänna villkor, vara förenlig med regelverket för den inre marknaden.

Anmälningsdirektivet

Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (anmälningsdirektivet) ska medlemsstaterna till Europeiska kommissionen anmäla vissa författningsförslag som reglerar varor eller IT-tjänster. Anmälningsdirektivet täcker även in förslag som får en faktiskt tvingande verkan i och med att en medlemsstat, genom olika typer av ekonomiska incitament, kan påverka konsumenternas beteende och därigenom främja inköp av vissa varor eller tjänster. Anmälningsskyldighet kan som exempel föreligga när en myndighet ställer tekniska krav på miljöbilar (t.ex. utsläppsgränser eller krav på komponenter i bränsle) och kraven hänger samman med olika typer av subventioner (exempelvis finansieringsbidrag eller skattereduktioner).

Det nu aktuella förslaget syftar till att främja introduktion av elbussar på markanden genom att upphandlande myndighet kan få en premie för varje elbuss som ska användas i kollektivtrafiken. Efterfrågan av konventionella bussar eller andra bussar som i någon mån inte motsvarar förordningens krav kan potentiellt komma att minska genom att elbussar premieras. Förslaget bör därför anmälas i enlighet med anmälningsdirektivet, men eftersom det rör sig om en föreskrift som hänger samman med en finansiell åtgärd föreligger ingen frysningsperiod.⁴

TBT-avtalet

Enligt Världshandelsorganisationens (WTO:s) avtal om tekniska handels hinder (TBT-avtalet) ska tekniska föreskrifter anmälas till TBT-kommittén om en föreskrift kan medföra onödiga hinder för den internationella handeln. De tekniska föreskrifterna ska inte vara mer handelsbegränsande än nödvändigt för att uppfylla legitima syften med hänsyn till de risker som skulle uppstå om syftena inte uppfylls. Med legitima syften menas åtgärder i lag som motiveras bland annat av människors och djurs hälsa samt skydd för växtliv och miljön i stort.

De föreslagna bestämmelserna vad gäller vilka tekniska specifikationer som uppställs är alltför allmänt hållna, varför det sannolikt inte rör sig om en teknisk föreskrift. Därutöver är förordningen i linje med TBT-avtalets legitima syften och bedömningen är att den internationella handeln inte kommer att begränsas avsevärt. En anmälan enligt TBT-avtalet är därför inte påkallad.

Tjänstedirektivet

Enligt artikel 2.2 d i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden undantas från direktivets tillämpning tjänster som rör transportområdet. En anmälan enligt tjänstedirektivet behöver således inte göras.

⁴ Se artikel 7.4 i anmälningsdirektivet.

Från: Lena Tinnsten SB
Lennart Wadensjö kif
KC Kundcentra KLF
Kommunstyrelsen
Berit Göteesson <berit.gotesson@regeringskansliet.se>

2. 

Ärende: Fwd(4): Remiss – förslag till förordning om elbusspremie

Till: Agneta Johansson sb

Bilagor:  Remissmissiv Stöd för introduktion av elbussar på markn...
 PM Stöd för introduktion av elbussar på marknaden med b...
 Handläggningsbeslut.pdf / Adobe Acrobat Document (46K)

----- Originalmeddelande -----

Från: Lennart Wadensjö kif
KC Kundcentra KLF
Kommunstyrelsen
Berit Göteesson <berit.gotesson@regeringskansliet.se>
den 11 februari 2016 15:45:36

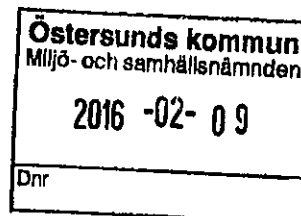
Ärende: Fwd(3): Remiss – förslag till förordning om elbusspremie

Till: Samhällsbyggnad

Kopia:

Bilagor: Attach0.html Uploaded File 7K Remissmissiv Stöd för introduktion av elbussar på
markna.pdf Uploaded File 77K
PM Stöd för introduktion av elbussar på marknaden med bi.pdf Uploaded File 106K
Handläggningsbeslut.pdf Adobe Acrobat Document 46K

Lennart Wadensjö
Kommunledningsförvaltningen
Kommunkansliet
Tfn: 063-14 36 61
e-post: lennart.wadensjo@ostersund.se



----- Originalmeddelande -----

Från: KC Kundcentra KLF
Kommunstyrelsen
Berit Göteesson <berit.gotesson@regeringskansliet.se>
2016-02-09 14:20:44

Ärende: Fwd(2): Remiss – förslag till förordning om elbusspremie

Till: Kommunkansliet

Kopia:

Bilagor: Attach0.html Uploaded File 7K
Remissmissiv Stöd för introduktion av elbussar på markna.pdf Uploaded File 77K
PM Stöd för introduktion av elbussar på marknaden med bi.pdf Uploaded File 106K

----- Originalmeddelande -----

Remissinstanser: Enligt sändlista

För ytterligare information – se bifogade filer

Remissvaren ska ha kommit in till Miljö- och energidepartementet **senast den 16 maj 2016**. Vi ser helst att svaren skickas i elektronisk form (i word-format) till: m.registrator@regeringskansliet.se med kopia till pia-maria.lindroos@regeringskansliet.se.

Frågor under remisstiden besvaras av Pia-Maria Lindroos på telefon 08-405 21 51.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på bifogad promemoria och förslag till förordning om elbusspremie.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För andra remissinstanser innebär remissen en in-bju-dan att lämna synpunkter.

Med vänlig hälsning
Miljö- och energidepartementet

Regeringskansliet
103 33 Stockholm
Tel. 08-405 10 00
www.regeringen.se



Förordning om elbusspremie;

utfärdad den dd mm åå .

Regeringen föreskriver följande.

1 § Syftet med denna förordning är att bidra till miljökvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö genom att med en elbusspremie främja introduktionen på marknaden för elbussar.

Förordningen är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Ordförklaringar

2 § Med *regional kollektivtrafikmyndighet* avses i denna förordning en regional myndighet som enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik har det regionala ansvaret för kollektivtrafiken.

3 § Med *elbuss* avses i denna förordning en buss enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som

1. ställts på enligt förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och tidigare inte har varit påställd enligt den förordningen,

2. inte tidigare har tagits i bruk i Sverige eller någon annanstans, och

3. antingen

a) enligt 32 § avgasreningslagen (2011:318) är klassificerad i utsläppsklass El eller utsläppsklass Laddhybrid, eller

b) drivs av elektrisk energi direkt från en extern källa eller genom lagring av energi ombord.

Förutsättningar för att kunna få en elbusspremie

4 § Om det finns medel för det syfte som anges i 1 §, får en elbusspremie ges som bidrag för att täcka den regionala kollektivtrafikmyndighetens kostnad för ersättning som utbetalas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 för uppfyllande av allmän trafikplikt.

5 § En elbusspremie får endast avse elbussar som ska användas för kollektivtrafik enligt avtal om allmän trafik som ingåtts efter den 31 december 2015.

I fråga om elbussar som är klassificerade i utsläppsklass Laddhybrid får elbusspremien endast avse bussar som enligt avtalet ska köras på el minst 70 procent av körsträckan och i övrigt endast på drivmedel som är ett hållbart biodrivmedel enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Kombination med andra stöd

6 § En elbusspremie får inte kombineras med andra former av statliga eller kommunala bidrag för förvärv av elbussar.

Elbusspremiens storlek

7 § Elbusspremien är

1. för en elbuss med en maximal transportkapacitet för mer än 140 passagerare 700 000 kronor, dock 350 000 kronor om bussen är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid,
2. för en elbuss med en maximal transportkapacitet för mer än 120 passagerare men högst 140 passagerare 600 000 kronor, dock 300 000 kronor om bussen är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid,
3. för en elbuss med en maximal transportkapacitet för mer än 100 passagerare men högst 120 passagerare 500 000 kronor, dock 250 000 kronor om bussen är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid,
4. för en elbuss med en maximal transportkapacitet för mer än 80 passagerare men högst 100 passagerare 400 000 kronor, dock 200 000 kronor om bussen är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid, och
5. för en elbuss med en maximal transportkapacitet för mer än 60 passagerare men högst 80 passagerare 300 000 kronor, dock 150 000 kronor om bussen är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid.

Prövningsmyndighet

8 § Statens energimyndighet beslutar i ärenden om elbusspremier.

Ansökan

9 § En elbusspremie får ges till

1. en regional kollektivtrafikmyndighet, eller
2. en kommun som den regionala kollektivtrafikmyndigheten enligt 3 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik överlämnat befogenhet åt att ingå avtal om allmän trafik.

10 § En ansökan om elbusspremie ska ges in till Statens energimyndighet.

Ansökan ska vara skriftlig och innehålla uppgift om

1. det antal elbussar som ansökan avser,
2. varje elbuss maximala transportkapacitet,
3. vilken utsläppsklass varje buss är klassificerad i enligt avgasreningslagen (2011:319) eller om det är en trådbuss, och
4. huruvida sökanden har fått något sådant stöd som avses i 6 §.

11 § För utbetalning av en elbusspremie krävs att sökanden har gett in dokumentation som styrker att bussen är en elbuss och att kraven i 5 § är uppfyllda.

12 § Utbetalningar av elbusspremier ska ske i turordning efter den dag då sökanden gav in den dokumentation som avses i 11 §.

13 § Statens energimyndighet får besluta att en elbusspremie inte ska betalas ut om

1. sökanden genom oriktiga uppgifter eller på annat sätt förorsakat att premien bestämts felaktigt eller med för högt belopp,
2. premien bestämts felaktigt eller med för högt belopp på grund av att uppgifterna i vägtrafikregistret är felaktiga, eller
3. premien av någon annan orsak har bestämts felaktigt eller med för högt belopp och sökanden borde ha insett det.

Återbetalning och återkrav

14 § Den som har fått en elbusspremie utbetald enligt denna förordning är återbetalningsskyldig om premien enligt någon av de grunder som anges i 13 § 1–3 har bestämts felaktigt eller med för högt belopp.

15 § Om någon är återbetalningsskyldig enligt 14 §, ska Statens energimyndighet besluta att helt eller delvis kräva tillbaka premien. Om det finns särskilda skäl, får dock kravet på återbetalning helt eller delvis efterges.

Bemyndigande

16 § Statens energimyndighet får meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av denna förordning.

Överklagande

17 § Beslut enligt denna förordning får inte överklagas.

Denna förordning träder i kraft den dd mm åå.

På regeringens vägnar

UNDERSKRIFT1

Underskrift2
(Miljö- och energidepartementet)

Handlingsplan för regionalt serviceprogram 2016

Handlingsplan för regionalt serviceprogram 2016

Jämtlands län - Insatser 2016

För att arbetet inom det regionala serviceprogrammet (RSP) fortsatt ska leda till uppsatta mål har följande konkreta insatser identifierats utifrån det som genomförts 2015 samt från inspel från länets kommuner. **Handlingsplanen är beslutad av Regionala utvecklingsnämnden inom Region Jämtland Härjedalen den 3:e maj 2016**, samt föredragits i primärkommunala samverkansrådet den 18 april 2016.

Handlingsplanen innehåller en beskrivning av planerade insatser 2016 med uppföljningsbara mål. Insatserna redovisas mot de områden som prioriteras i RSP samt innehåller även en beskrivning av de aktiviteter som planeras och vem som ansvarar för insatsen, huvudansvarig markerad med fet stil. Uppföljning kommer att ske i slutet av 2016 utifrån riktlinjer från Tillväxtverket och denna uppföljning kommer att ligga till grund för 2017 års handlingsplan.

Prioriterat område 1(från RSP)

Nya tekniska och innovativa lösningar för serviceförsörjning

Den tekniska utvecklingen går oerhört fort. Tillgång till bredband är oftast förutsättningen för att beställnings- och betalningsfunktioner ska fungera. Även nya tekniska lösningar kommer sannolikt att bli tillgängliga och då är det viktigt att olika serviceställen kan installera och använda dessa. Inom detta område kan man också utveckla innovativa sätt att organisera servicefunktioner.

Programmet ska således genom, för orten eller butiken, nya tekniska lösningar och ett innovativt förhållningssätt bidra till en förbättrad tillgång till funktionella servicelösningar för medborgare och företag.

Sedan år 2013 finns en Bredbandsstrategi för Jämtlands län. I denna anges att alla boende och arbetsplatser, oavsett var i länet, ska ha möjlighet till digitala kommunikationer på likvärdiga villkor. Minst 90 % av alla hushåll och företag i länet ska ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s år 2020.

Nedan anges målet när det gäller bredbandsutbyggnad för att ge servicegivarna förutsättningar att överleva och utvecklas.

Mål

- 1.1 Alla butiksorter har tillgång till bredband i form av fiber.
- 1.2 Ny teknik tillämpas.
- 1.3 Nya tekniska och innovativa lösningar tas fram.

Planerade insatser 2016	Delmål	Mål	Beskrivning av aktiviteter	Ansvarig/aktörer
-------------------------	--------	-----	----------------------------	------------------

		enligt RSP		
A. Kartlägga och om möjligt säkerställa att butiksorter har tillgång till bredband. Verka för att de kommersiella bredbandsaktörerna drar fiber till aktuella orter	Verka för att fiber dras till aktuella butiksorter, alternativt annan teknik. Lösningar får tas fram från fall till fall.	1.1	Bredbandsamordnare samverkar med samordnare för service på landsbygd för att delge kommuner och företagare inom kommersiell service hur utvecklingen. Orter där andra lösningar måste tas sammanställs.	Länsstyrelsen Region Jämtland Härjedalen och länets kommuner
B. Utredda teknisk tillämpning av IT-tjänster i länets butiker samt informera om fördelarna av nya betelsätt	Underlag för införande av ny teknik till servicegivare framtaget	1.2	Genomföra en kvantitativ undersökning över funktioner, vanor och beteenden gällande teknisk tillämpning hos servicegivare. Genomföra minst en halv dags utbildning för servicegivare i anpassade metoder för ökat nyttjande av anpassade IT-tjänster.	Region Jämtland Härjedalen /Servicegivare, Kommuner
C. Utbilda äldre personer inom lämpliga IT-tjänster	Ökad kunskap om nya lösningar hos äldre	1.2	Initiera en samverkan med PRO för information om nya former för betallösningar, kontanthantering och IT-lösningar till äldre <i>av servicetjänster</i> .	Region Jämtland Härjedalen PRO

Finansiering:

- A. Genomförs inom ramen för Regional bredbandsamordning i Jämtlands län.
- B. Ordinarie medel / Regionalt projekt Tillväxtverket
- C. Ordinarie medel

Prioriterat område 2 (från RSP)

Tillgänglighet till framför allt dagligvaror och drivmedel

Service är avgörande för var folk vill bo och var företag etablerar sig. Tillgången till service är avgörande för attraktionskraften hos en bygd. De orter som har arbetsplatser, offentlig service i form av vård, omsorg och skola, ett bra kulturutbud och bra kommunikationer ger ofta ett bra underlag för kommersiella servicegivare. Dock har vi bygder med vikande befolkningsunderlag, en äldre befolkning, få arbetsplatser och långa avstånd mellan byar och tätorter som också måste få fungerande servicelösningar. Här har kommunerna en viktig roll att se över hur varuförsörjning kan ordnas för de som inte själva kan ta sig till butik.

Insatsområdet ska främst bidra till att ge en bevarad eller ökad tillgänglighet till service inom rimliga avstånd genom olika funktionella lösningar i områden där marknaden inte kan tillgodose detta. Att hitta olika tillgänglighetslösningar vilka är anpassade utifrån ett lokalt och behovsanpassat medborgar- och företagsperspektiv är prioriterade.

Mål

2.1 Bibehållen tillgänglighet till befintliga servicefunktioner i länet.

2.2 Alla kommuner har en aktuell plan för varuförsörjning som underlag för stödgivning.

2.3 Verka för att det finns post- och paketutdelning minst 3 gånger i veckan där det finns farbar väg till folkbokförda helårsboende.

Planerade insatser 2016	Delmål	Mål enligt RSP	Beskrivning av aktiviteter	Ansvarig/aktörer
A. Fortsatt processtöd till kommunerna för arbetet med att ta fram serviceplaner, samt fortsatt processtöd för tillämpning av fastställda serviceplaner.	Alla kommunerna har påbörjat arbetet att ta fram en "serviceplan". Minst 8 kommuner klara med sina planer 2016-12-31.	2.2	Fortsatt metodstöd för planering. Omvärldsanalys. Stödja kommunerna att etablera servicefrågan i ett bredare perspektiv i samverkansgrupper eller liknande inom kommunen. Fortsätta samordna Serviceforum Z	Region Jämtland Härjedalen Länets kommuner Länsstyrelsen
B. Besluta om stöd till dagligvarubutiker och drivmedelsstationer.	Ökad kännedom om olika typer av stöd hos befintliga och möjliga servicegivare i länet.	2.1	Handläggning av stöd. Göra tydligt hur olika typer av stöd kan ges dels vi stödet till kommersiell service, dels via landsbygdsprogrammet.	Region Jämtland Härjedalen som ansvarig för stödet till kommersiell service. Länsstyrelsen som ansvarig för hantering av landsbygdsprogrammet i länet.
C. Investeringar i energieffektivisering	Lägre energiförbrukning Bättre lönsamhet	2.1	Investeringsstöd till energieffektivisering. Tillsammans med Energikontoret	Region Jämtland Härjedalen som ansvarig för stödet till kommersiell service samt huvudman till Energikontoret. Länsstyrelsen som ansvarig för hantering

			informera de kommunala energi- och klimatrådgivarna om aktuella stöd för de servicegivare som de är i kontakt med.	av landsbygdsprogrammet i länet.
D. Kompetensutvecklingsbehov hos servicegivare, tjänstemän och politiker.	Framtagen sammanställning under 2017	2.1	Påbörja ett arbete med att inventera kompetensutvecklingsbehovet i länet och rapportera till Tillväxtverket.	Region Jämtland Härjedalen i samråd Länsstyrelsen och länets kommuner.

Finansiering:

- A. Ordinarie medel / Regionalt projekt, Tillväxtverket
- B. Ordinarie medel
- C. Ordinarie medel
- D. Ordinarie medel / Regionalt projekt, Tillväxtverket

Prioriterat område 3 (från RSP)

Samordning för en god service

I Jämtlands län har olika samordningslösningar provats under lång tid. På många orter har ideella krafter i form av byalag, intresseföreningar och liknande säkrat lokaler för butiksverksamhet och utvecklat flera samordningsfunktioner för att fortsatt bedriva service och försäljning av dagligvaror. Länet har lång erfarenhet av samordning av servicetjänster såsom apoteksservice, systembolagsutlämning, post- och paketutlämning, svenska spel mm. Vi har även provat på samordnade distributionslösningar mellan servicegivare. Utveckling av bygdegårdsföreningar för samordning av bibliotek, café, post, skolbespisning, samlingslokal mm har provats. Samordningslösningar mellan polis, arbetsförmedling, försäkringskassa och varuförsörjning i s.k. servicekontor har provats. En del lösningar fungerar, andra måste omprövas och gemensamt är att servicegivare hela tiden utvecklas och kan t.ex. ge service i andra former, inte minst via internet.

Ändå är det av stor vikt att samordningslösningar fortsätter att utvecklas. Detta område ska ge förutsättningar till en god allmän servicenivå och stärkt service på landsbygden genom samordning av olika slag till bästa nytta för medborgare och företagare.

Mål

3.1 Fler, för respektive kommun, nya obeprovnade hållbara transport- och logistiklösningar.

3.2 Fler samordnade servicelösningar.

3.3 Fler samarbetsprojekt mellan privata, offentliga och ideella sektorn.

Planerade insatser 2016	Delmål	Mål enligt RSP	Beskrivning av aktiviteter	Ansvarig/aktörer
A. Kartlägga nuvarande servicepunkter i länet + några servicepunkter i Sverige	Synliggöra servicepunkterna i länet.	3.2, 3.3	Öka/utveckla antalet servicepunkter i länet.	Region Jämtland Härjedalen Länets kommuner Servicegivare
B. Synliggöra kopplingen mellan serviceplanering och transport och logistiklösning.	Nuläge och behovsanalys kring transport och logistik kopplat till serviceförsörjning.	3.1	Tillsätta en mindre arbetsgrupp med servicegivare, tjänstemän och transportaktörer för att diskutera frågan och inventera vad som pågår när det gäller samordningsinsatser i länet.	Region Jämtland Härjedalen Servicegivare Länets kommuner. Länsstyrelsen

Finansiering:

- A. Ordinarie medel / Regionalt projekt Tillväxtverket
- B. Ordinarie medel / Regionalt projekt Tillväxtverket

Prioriterat område 4 (från RSP)

Genomförandeprocess, ökad kunskap och nya metoder kring servicefrågor

Utvecklingen inom serviceområdet går som sagt mycket snabbt. Nya tjänster utvecklas ständigt och utbudet av varor och tjänster ökar stadigt. Våra köpmönster ändras beroende på utbud, koncentration av butiker i storhandelsområden, butikskoncept från olika aktörer, möjligheten att handla över nätet, ett allt större utbud av e-tjänster mm. Det är inte möjligt att förutse alla former av serviceförsörjning och hur olika personer uppfattar tillgången till service.

Därför är det viktigt att ständigt ha beredskap att söka ny kunskap. Detta kan leda till att effektiva servicelösningar kan etableras i nya former. Genom att ha hög kunskap om tillgången till service i länet, vad som händer i vår omvärld och genom att bevaka trender inom serviceområdet kan nya metoder utvecklas, ny kunskap spridas som underlag för tekniska och organisatoriska lösningar. Genom speciella studier och analyser i kommunerna kan nya samordningssätt etableras. Det är också viktigt att länet har ett bra underlag för att följa hur servicen utvecklas för olika grupper som grund för de insatser man bör gå in med.

För att programmet ska få bra genomslag är det också viktigt att underhand kunna arbeta med processer för t.ex. större delaktighet och mer riktade insatser. Det är också viktigt att kommunicera arbetet med Serviceprogrammet.

Mål

- 4.1 Ökad kunskap om kvinnor och mäns behov av social infrastruktur.
- 4.2 Nya metoder anpassade för kvinnor och mäns behov av serviceförsörjning.
- 4.3 Ett gemensamt planeringsunderlag, där individbaserad statistik är könsuppdelad, för länet och kommunerna.
- 4.4 Träffsäkrare och effektivare insatser med offentliga medel.
- 4.5 En väl fungerande samverkan mellan berörda myndigheter.

Planerade insatser 2016	Delmål	Mål enligt RSP	Beskrivning av aktiviteter	Ansvarig/aktörer
A. Undersökning om livsvillkor på landsbygden.	Öka kunskap om socialt kapital, normer, värderingar och jämställdhet för att kunna skapa hållbara serviceplaneringar utifrån ett medborgarperspektiv	4.1	Förbereda upphandling av en kvalitativ undersökning som ska genomföras under 2017.	Region Jämtland Härjedalen Länets kommuner Länsstyrelsen
B. Jämställdhetsintegrera programskrift och övriga dokument	Bättre planeringsunderlag. Löpande arbete under hela programperioden	4.3	Kartlägga mäns och kvinnors villkor kring butiksorter utifrån ett serviceperspektiv utifrån tillgänglig statistik inom Region Jämtland Härjedalen.	Region Jämtland Härjedalen Länsstyrelsen

C. Informera om och implementera GIS-baserat program/databas som länsstyrelserna tagit fram i samarbete med Tillväxtanalys och PTS – speciellt för betaltjänster.	Synliggörande av kommersiell service till invånare och besökare. Bättre underlag för stödgivning.	4.3	Informera om framtagna databas. Anpassa för användning i länets serviceförsörjningsplanering. Sprida till kommunerna i anslutning till utarbetande av serviceplaner.	Region Jämtland Härjedalen Länsstyrelsen
D. Bättre kunskap om företagens förutsättningar för att verka inom kommersiell service, både för företagare och tjänstemän.	Framtagen branschanalys	4.3	Genomföra en branschanalys för länet liknande.	Region Jämtland Härjedalen
E. Skapa ett genomförandepartnerskap som kan fungera effektivt även gentemot landsbygdsprogrammet.	Väl förankrat genomförande av det regionala serviceprogrammet utifrån de nya stödmöjligheter som kommer att finnas	4.5	Undersöka deltagande i partnerskap – deltagande organisationer. Nominera och besluta om ledamöter Ta fram arbetsordning Hålla möten	Region Jämtland Härjedalen Länsstyrelsen
F. Arbeta med kommunikation och information till och mellan offentliga aktörer och företagare inom kommersiell service.	God kunskap om serviceprogrammet i länet. Etablera en kommunikationskanal utöver personliga samtal/möten med företagare inom kommersiell service.	4.5	Identifiera möjliga funktioner och insamlande av information till en framtida kommunikationsplattform för spridning av information.	Region Jämtland Härjedalen
G. Skapa hållbar modell för serviceplanering utifrån nya ansvarsområden och nya stödmöjligheter.	Ökad samsyn och kunskap om varandras uppdrag och roller. Utveckla väl fungerande rutiner för samverkan mellan berörda myndigheter. En tydlig modell med mottagare, gränssnitt och riskanalyser tas fram. Kommunala serviceplaner väl inarbetade som viktiga instrument för att främja serviceförsörjningen i länet.	4.5	Etablera och driva ett samverkansforum på regional nivå mellan kommuner, länsstyrelsen och Region Jämtland Härjedalen. Genomföra minst 2 träffar under 2016. Se över möjligheten att öka dialogen med kommunernas tjänstemän i stödprocessen.	Region Jämtland Härjedalen
H. Se över möjlighet att ansöka om ett eller flera samverkansprojekt i länet.	Ökad samverkan inom länet.	4.5	Omvärldsbevaka och ansöka om gemensamma projekt i lämpliga utlysningar	Region Jämtland Härjedalen Länets kommuner Länsstyrelsen

--	--	--	--	--

Finansiering:

- A. *Regionalt projekt Tillväxtverket*
- B. Ordinarie medel
- C. Ordinarie medel / Regionalt projekt Tillväxtverket
- D. Ordinarie medel / Regionalt projekt Tillväxtverket
- E. Ordinarie medel
- F. Ordinarie medel / Regionalt projekt Tillväxtverket
- G. Ordinarie medel / Regionalt projekt Tillväxtverket
- H. Ordinarie medel



Stockholm 160401

Rapport efter genomförd workshop ” Hur ska vi ha det med kommersiell service på landsbygden?”

Denna rapport är framtagen av mig, Anders Lindh konsult på Mongara AB, i egenskap av workshopledare men också som verksamhetsutvecklare kring entreprenörskap.

Den är framtagen på uppdrag av Region Jämtland Härjedalen, Sven Winemark och Marina Gregorsson.

Som underlag till denna rapport har använts;

- Genomförande av utbildningsprojekt inom regionala utvecklingsprogrammet ”Service 2.0 för servicegivare” i regionen på uppdrag av Länsstyrelsen Jämtland under 2014-15.
- Förberedande arbete inför genomförande av workshop i samarbete med Sven Winemark, Marina Gregorsson Region Jämtland Härjedalen, samt Li Zakrisson (fd Hedberg) Tillväxtverket.
- Genomförande som workshopledare vid workshop under rubriken ” Hur ska vi ha det med kommersiell service på landsbygden?”, Torsdagen den 11 februari 2016 Österängsskolans Aula, (Rådhusgatan 72, Östersund.
- Sammanställd dokumentation av Marina Gregorsson, efter genomförd workshop.
- I efterhand utdelad enkät till deltagarna vid denna workshop.

www.mongara.se

Rapporten fokuserar främst på innehållet i sammaställd dokumentation efter workshop samt resultat av efterföljande enkät. Till respektive del (dokumentation/enkät) följer ett antal slutsatser men också förslag till konkreta fortsatta åtgärder.

Utgångspunkt för denna workshop

Vår gemensamma utgångspunkt och syfte för denna workshop var att skapa ett forum där dom tre aktörerna servicegivare, tjänstemän samt politiker skulle få ett forum för att diskutera lokal näringslivsutveckling.

Målbilden har handlat om att skapa förståelse för de olika rollerna och hitta gemensamma utmaningar och skapa samsyn för fortsatt arbete. Nedan följer ett utdrag ur den inbjudan som gick ut.

Vad kan vi, företagare/företag och kommuner/myndigheter göra tillsammans för att se till att vi även i framtiden har en bra kommersiell service i våra bygder, att lokalt näringsliv kan utvecklas?

Frågeställningarna som vi kommer att fokusera på handlar om ett framtida och utvecklat arbetssätt för alla parter, företagare, politiker, och tjänstemän/handläggare. Det handlar om

- *Hur ser långsiktigt hållbar ekonomisk näringslivsutveckling ut?*
- *Har marknaden kring bofasta och besökare förändrats och därigenom vårt arbete?*
- *Rollerna (företagarna, invånarna, kommuner och myndigheter) som en del i lokalt samhällsbyggandet?*
- *Hur skapar vi förutsättningar för kostnadseffektiva lösningar med målet utveckling?*

Antalet deltagare vid event uppgick till drygt 50 personer, vilket har bedömts som framgångsrikt. Svarsfrekvens på efterföljandeutvärderings enkät uppgick till 49% där i huvudsak tjänstemän har svarat.

Anteckningar efter grupparbeten och redovisningar

Nedan följer sammanfattningar efter respektive grupparbete och frågeställning. Jag väljer också att dra några egna slutsatser i samband med detta. Som underlag har jag här valt att använda de anteckningar som sammanställdes av Marina Gregorsson

under rubriken DOKUMENTATION "HUR SKA VI HA DET MED KOMMERSIELL SERVICE PÅ LANDSBYGDEN?", datum 2016-02-16.

Roller

När grupperna har dialog kring sina respektive roller är man öppen och kommer gemensamt fram till ett antal åtgärder och utgångspunkter.

Man säger att rollerna känns tydliga för de olika intressenterna dock finns det utmaningar och ansvar som är unikt för varje intressentgrupp.

Servicegivaren betraktar sin roll med utmaningen att bli ännu mera lokala i samproduktion och samverkan. Från servicegivare finns en önskan om att få fler forum för inspiration, utvecklings-och samverkan i kombination med nätverk och utbildning. En konkret återkommande utmaning är dock att finna lojalitet till innevånarna och den lokala servicen.

Myndigheter och kommuner har i detta arbete utmaningen att underlätta handläggning och samtidigt vara en handledare/inspiratör/relationsbyggare till företagare. Man ser också ett behov av att vara mera uppsökande och tillvarata riktigt lokala förutsättningar. Planer mellan olika myndigheter bör samordnas med en ökad dialog med en ökad utlokalisering som utgångspunkt. Avslutningsvis finns ett behov av att skapa mötesforum för att stämma av ansökningar av stöd och bidrag, samt ett gemensamt forum för beredning av ärenden med länsstyrelse, region och kommun.

För att myndigheter och kommuner ska kunna hantera detta krävs också en utvecklad kompetens inom ett flertal områden. Ovanstående punkter beskriver väl ett några olika behov.

Enkätunderlag med kommentarer

Nedan följer utdrag ur den enkät som skickades ut efter genomförandet av workshopen. Svarsfrekvensen låg på ca 50% där majoriteten av de svarande var deltagande tjänstemän. Jag har här valt att göra utdrag ur enkäten utifrån där jag ser en utvecklingspotential för ökad effekt av utvecklingsarbetet.

Jag har också valt att dela upp svaren i två grupper;

Servicegivare/företagare

Gruppen som helhet pekar på värdet av inspiration och nätverk. Några enskilda beskriver reflektionen kring att det finns tre aktörer som arbetar med samma fråga, citat:

"Jag saknade diskussionen "" hur viktig kommunens roll är för att vidmakthålla och utveckla servicen i glesbygd"" Jag saknade diskussionen om varför det finns 3 olika myndigheter som har ansvar för och arbetar med samma frågor när det gäller servicen i glesbygd. Länsstyrelsen, Regionen och Tillväxtverket."

En annan kommentar som pekar riktning är följande citat:

"Eftermiddagens workshop. Det var konstruktivt. Upplägget att ni bestämt i vilken grupp varje deltagare skulle ingå var mkt bra. Det blev en jämn mix mellan lanthandlare, politiker, kommun, region, länsstyrelse. I presentationen av grupparbetena märktes det tydligt vilka grupper som var överrepresenterade av det offentliga, deras förslag och lösningar hade inte samma verklighetsförankring. Därför är det så oerhört viktigt att ha fler workshops som den här med möjlighet till en kommunikation över gränserna. Det leder till ökad förståelse åt alla håll och bra resultat i framtiden. Mycket bra!"

Det finns också en önskan om att fortsätta diskussionen med mer konkreta åtgärder och planer, i mer uppsökande arbete på kommunal nivå. I enkätmaterialen finns också en önskan om att hitta praktiska lösningar på transport- och kontant-hanteringsproblematiken.

Tjänstemän/Politiker

I enkäten och från denna grupp framgår att man precis som ovan ser en naturlig fortsättning på denna typ av arbete för samverkan och samproduktion mellan alla aktörer. Några kommentarer som leder till detta är följande citat;

"Det jag vill se som en förlängning av WS är att kommunerna arbetar aktivt vidare med de frågor som kom upp. Det får inte läggas ner så mycket arbete från alla deltagare utan uppföljning."

"Tydlig tidsram på NÄR saker skulle ske. Jag hade gärna sett workshopen som en ren verksamhetsplanering med tydliga HUR och tider på när de skulle genomföras och av vem/vilka. - Kanske klan vi göra så nästa gång?"

Slutsatser av genomförd workshop samt enkät

Jag tror att målgruppen för denna typ av insats är större än den målgrupp vi nu nått inom detta åtagande. Att gå mot ett förändrat arbetsätt med uppsökande samproduktion är en god förutsättning. Formen för detta möte var en unik och uppskattad företeelse. Vi skapade samtal kring de frågor som var viktiga, vi tydliggjorde också rollerna i arbetet kring lokal näringslivsutveckling. Det som nu kvarstår är att gå från ord till handling.

Detta kräver både utvecklat arbetsätt, ökad kompetens samt kommunikation. Gemensamt engagemang skapas genom delaktighet och snabba konkreta resultat.

Nästa steg - från vad till hur

På ett övergripande plan ser jag tre övergripande förslag i prioritetsordning;

1. Servicelösningar (transport, digitalisering)

Att möta behovet med konkreta åtgärder bygger engagemang och förtroende för fortsatt utveckling.

2. Samverkan och samproduktion, där regionen tar initiativet.

Ni jobbar mer lokalt än dom andra aktörerna och är därmed snabbare till dialog och konkreta lösningar.

3. Kompetensutveckling (för tjänstemän och servicegivare)

Det händer massor kring hur konsumenter och brukare förändrar och utvecklar sina beteenden. Behovet av förmåga till förändringsledning och kommunikation ökar. Detta leder till slutsatsen kring generellt behov av kompetensutveckling.

Ovanstående tre prioriterade områden betraktar jag som projekt som med ganska lågt insteg kan startas genomföras parallellt inom Region Jämtland Härjedalen.

Nedan följer en fördjupande beskrivning och förslag till åtgärder tänkta utifrån genomförd workshop.

- Påbörja ett aktivt arbete för lösningar kring transporter och kontanthantering, då detta är en viktig fråga för servicegivarna och ger ett ökat förtroende för dom stöd och utvecklingsfunktioner som finns. Man kan efter att ha tagit fram kraven lägga en del av lösningarna som kanske är

tekniska som jobb på Högskolan eller andra lokala aktörer där testerna sedan görs om piloter och som kan dokumentera som en del i en metod.

- Skapa förutsättningar för effektiv marknadsföring av denna typ av insatser, då vi antar att målgruppen är större än den som nu deltog. För ingen merkostad för myndigheten kan målgruppen för denna typ av insats vara dubbelt så stor. I så fall bör man ha en metod för att ta hand om resultaten, vilka saker ska prioriteras etc. I vissa kommuner så gör man denna typ av workshops som en del i demokratiprocessen.
- Skapa plattformar för erfarenhetsutbyte och kompetensöverföring för alla grupper, tjänstemän och servicegivare. Den pedagogiska modellen man bör jobba efter innehåller "Blended learning" som är en blandning av olika lärmiljöer. Leverantören bör varva självstudier, grupparbeten och praktikfall med stöd av webb och läsplattor, streamade föreläsningar och lärarledd undervisning. Man kan också tänka på att man alltid jobbar tillsammans med någon annan som gör att man får kunskapsöverspridning även av så kallad "tyst kunskap".
- En gemensam portal där deltagarna före, under och efter kan utbyta erfarenheter och tankar kring sina respektive verksamheter. Detta för att ge intressenterna möjlighet att utbyta erfarenheter och minimera dubbelarbete.
- Skapa en ökad delaktighet och demokratiseringsprocess för servicegivare och medborgare kring frågan lokal näringslivsutveckling. Det gör man genom ökat informationsflöde och dialog.
- En åtgärd för de kommuner som har behov av ekonomiskt stöd är att söka motsvarande typ av bidrag, se bifogad länk.

<http://eu.tillvaxtverket.se/omwebbplatsen/nyheter/nyhetsarkiv/urbactoppnarforansokningar.5.2089ae6e15244fe02f35a162.html>

- Samordna mål och aktiviteter från dom tre myndigheterna/aktörerna (Regionen, Tillväxtverket, Länsstyrelsen) i kombination med lokalt kommunalt arbete för utveckling.
- Sprid resultatet av denna workshop inom alla myndigheter som underlag för ett utvecklat arbetssätt på alla plan. Involvera kommunerna tätare i processen och tänk "över stuprören".

Självklart åtar jag mig gärna att i dialog med Region Jämtland Härjedalen att sprida resultat och fortsatt arbetsätt vidare. Vi kan även bistå med metodik för genomförande av de tre prioriterade projekten.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Anders Lindh', written in a cursive style.

Anders Lindh

Mongara AB



Stockholm 160401

Rapport efter genomförd workshop ” Hur ska vi ha det med kommersiell service på landsbygden?”

Denna rapport är framtagen av mig, Anders Lindh konsult på Mongara AB, i egenskap av workshopledare men också som verksamhetsutvecklare kring entreprenörskap.

Den är framtagen på uppdrag av Region Jämtland Härjedalen, Sven Winemark och Marina Gregorsson.

Som underlag till denna rapport har använts;

- Genomförande av utbildningsprojekt inom regionala utvecklingsprogrammet ”Service 2.0 för servicegivare” i regionen på uppdrag av Länsstyrelsen Jämtland under 2014-15.
- Förberedande arbete inför genomförande av workshop i samarbete med Sven Winemark, Marina Gregorsson Region Jämtland Härjedalen, samt Li Zakrisson (fd Hedberg) Tillväxtverket.
- Genomförande som workshopledare vid workshop under rubriken ” Hur ska vi ha det med kommersiell service på landsbygden?”, Torsdagen den 11 februari 2016 Österängsskolans Aula, (Rådhusgatan 72, Östersund.
- Sammanställd dokumentation av Marina Gregorsson, efter genomförd workshop.
- I efterhand utdelad enkät till deltagarna vid denna workshop.

www.mongara.se

Rapporten fokuserar främst på innehållet i sammaställd dokumentation efter workshop samt resultat av efterföljande enkät. Till respektive del (dokumentation/enkät) följer ett antal slutsatser men också förslag till konkreta fortsatta åtgärder.

Utgångspunkt för denna workshop

Vår gemensamma utgångspunkt och syfte för denna workshop var att skapa ett forum där dom tre aktörerna servicegivare, tjänstemän samt politiker skulle få ett forum för att diskutera lokal näringslivsutveckling.

Målbilden har handlat om att skapa förståelse för de olika rollerna och hitta gemensamma utmaningar och skapa samsyn för fortsatt arbete. Nedan följer ett utdrag ur den inbjudan som gick ut.

Vad kan vi, företagare/företag och kommuner/myndigheter göra tillsammans för att se till att vi även i framtiden har en bra kommersiell service i våra bygder, att lokalt näringsliv kan utvecklas?

Frågeställningarna som vi kommer att fokusera på handlar om ett framtida och utvecklat arbetssätt för alla parter, företagare, politiker, och tjänstemän/handläggare. Det handlar om

- *Hur ser långsiktigt hållbar ekonomisk näringslivsutveckling ut?*
- *Har marknaden kring bofasta och besökare förändrats och därigenom vårt arbete?*
- *Rollerna (företagarna, invånarna, kommuner och myndigheter) som en del i lokalt samhällsbyggandet?*
- *Hur skapar vi förutsättningar för kostnadseffektiva lösningar med målet utveckling?*

Antalet deltagare vid event uppgick till drygt 50 personer, vilket har bedömts som framgångsrikt. Svarsfrekvens på efterföljandeutvärderings enkät uppgick till 49% där i huvudsak tjänstemän har svarat.

Anteckningar efter grupparbeten och redovisningar

Nedan följer sammanfattningar efter respektive grupparbete och frågeställning. Jag väljer också att dra några egna slutsatser i samband med detta. Som underlag har jag här valt att använda de anteckningar som sammanställdes av Marina Gregorsson

under rubriken DOKUMENTATION "HUR SKA VI HA DET MED KOMMERSIELL SERVICE PÅ LANDSBYGDEN?", datum 2016-02-16.

Roller

När grupperna har dialog kring sina respektive roller är man öppen och kommer gemensamt fram till ett antal åtgärder och utgångspunkter.

Man säger att rollerna känns tydliga för de olika intressenterna dock finns det utmaningar och ansvar som är unikt för varje intressentgrupp.

Servicegivaren betraktar sin roll med utmaningen att bli ännu mera lokala i samproduktion och samverkan. Från servicegivare finns en önskan om att få fler forum för inspiration, utvecklings-och samverkan i kombination med nätverk och utbildning. En konkret återkommande utmaning är dock att finna lojalitet till innevånarna och den lokala servicen.

Myndigheter och kommuner har i detta arbete utmaningen att underlätta handläggning och samtidigt vara en handledare/inspiratör/relationsbyggare till företagare. Man ser också ett behov av att vara mera uppsökande och tillvarata riktigt lokala förutsättningar. Planer mellan olika myndigheter bör samordnas med en ökad dialog med en ökad utlokalisering som utgångspunkt. Avslutningsvis finns ett behov av att skapa mötesforum för att stämma av ansökningar av stöd och bidrag, samt ett gemensamt forum för beredning av ärenden med länsstyrelse, region och kommun.

För att myndigheter och kommuner ska kunna hantera detta krävs också en utvecklad kompetens inom ett flertal områden. Ovanstående punkter beskriver väl ett några olika behov.

Enkätunderlag med kommentarer

Nedan följer utdrag ur den enkät som skickades ut efter genomförandet av workshopen. Svarsfrekvensen låg på ca 50% där majoriteten av de svarande var deltagande tjänstemän. Jag har här valt att göra utdrag ur enkäten utifrån där jag ser en utvecklingspotential för ökad effekt av utvecklingsarbetet.

Jag har också valt att dela upp svaren i två grupper;

Servicegivare/företagare

Gruppen som helhet pekar på värdet av inspiration och nätverk. Några enskilda beskriver reflektionen kring att det finns tre aktörer som arbetar med samma fråga, citat:

"Jag saknade diskussionen "" hur viktig kommunens roll är för att vidmakthålla och utveckla servicen i glesbygd"" Jag saknade diskussionen om varför det finns 3 olika myndigheter som har ansvar för och arbetar med samma frågor när det gäller servicen i glesbygd. Länsstyrelsen, Regionen och Tillväxtverket."

En annan kommentar som pekar riktning är följande citat:

"Eftermiddagens workshop. Det var konstruktivt. Upplägget att ni bestämt i vilken grupp varje deltagare skulle ingå var mkt bra. Det blev en jämn mix mellan lanthandlare, politiker, kommun, region, länsstyrelse. I presentationen av grupparbetena märktes det tydligt vilka grupper som var överrepresenterade av det offentliga, deras förslag och lösningar hade inte samma verklighetsförankring. Därför är det så oerhört viktigt att ha fler workshops som den här med möjlighet till en kommunikation över gränserna. Det leder till ökad förståelse åt alla håll och bra resultat i framtiden. Mycket bra!"

Det finns också en önskan om att fortsätta diskussionen med mer konkreta åtgärder och planer, i mer uppsökande arbete på kommunal nivå. I enkätmaterialen finns också en önskan om att hitta praktiska lösningar på transport- och kontant-hanteringsproblematiken.

Tjänstemän/Politiker

I enkäten och från denna grupp framgår att man precis som ovan ser en naturlig fortsättning på denna typ av arbete för samverkan och samproduktion mellan alla aktörer. Några kommentarer som leder till detta är följande citat;

"Det jag vill se som en förlängning av WS är att kommunerna arbetar aktivt vidare med de frågor som kom upp. Det får inte läggas ner så mycket arbete från alla deltagare utan uppföljning."

"Tydlig tidsram på NÄR saker skulle ske. Jag hade gärna sett workshopen som en ren verksamhetsplanering med tydliga HUR och tider på när de skulle genomföras och av vem/vilka. - Kanske klan vi göra så nästa gång?"

Slutsatser av genomförd workshop samt enkät

Jag tror att målgruppen för denna typ av insats är större än den målgrupp vi nu nått inom detta åtagande. Att gå mot ett förändrat arbetsätt med uppsökande samproduktion är en god förutsättning. Formen för detta möte var en unik och uppskattad företeelse. Vi skapade samtal kring de frågor som var viktiga, vi tydliggjorde också rollerna i arbetet kring lokal näringslivsutveckling. Det som nu kvarstår är att gå från ord till handling.

Detta kräver både utvecklat arbetsätt, ökad kompetens samt kommunikation. Gemensamt engagemang skapas genom delaktighet och snabba konkreta resultat.

Nästa steg - från vad till hur

På ett övergripande plan ser jag tre övergripande förslag i prioritetsordning;

1. Servicelösningar (transport, digitalisering)

Att möta behovet med konkreta åtgärder bygger engagemang och förtroende för fortsatt utveckling.

2. Samverkan och samproduktion, där regionen tar initiativet.

Ni jobbar mer lokalt än dom andra aktörerna och är därmed snabbare till dialog och konkreta lösningar.

3. Kompetensutveckling (för tjänstemän och servicegivare)

Det händer massor kring hur konsumenter och brukare förändrar och utvecklar sina beteenden. Behovet av förmåga till förändringsledning och kommunikation ökar. Detta leder till slutsatsen kring generellt behov av kompetensutveckling.

Ovanstående tre prioriterade områden betraktar jag som projekt som med ganska lågt insteg kan startas genomföras parallellt inom Region Jämtland Härjedalen.

Nedan följer en fördjupande beskrivning och förslag till åtgärder tänkta utifrån genomförd workshop.

- Påbörja ett aktivt arbete för lösningar kring transporter och kontanthantering, då detta är en viktig fråga för servicegivarna och ger ett ökat förtroende för dom stöd och utvecklingsfunktioner som finns. Man kan efter att ha tagit fram kraven lägga en del av lösningarna som kanske är

tekniska som jobb på Högskolan eller andra lokala aktörer där testerna sedan görs om piloter och som kan dokumentera som en del i en metod.

- Skapa förutsättningar för effektiv marknadsföring av denna typ av insatser, då vi antar att målgruppen är större än den som nu deltog. För ingen merkostad för myndigheten kan målgruppen för denna typ av insats vara dubbelt så stor. I så fall bör man ha en metod för att ta hand om resultaten, vilka saker ska prioriteras etc. I vissa kommuner så gör man denna typ av workshops som en del i demokratiprocessen.
- Skapa plattformar för erfarenhetsutbyte och kompetensöverföring för alla grupper, tjänstemän och servicegivare. Den pedagogiska modellen man bör jobba efter innehåller "Blended learning" som är en blandning av olika lärmiljöer. Leverantören bör varva självstudier, grupparbeten och praktikfall med stöd av webb och läsplattor, streamade föreläsningar och lärarledd undervisning. Man kan också tänka på att man alltid jobbar tillsammans med någon annan som gör att man får kunskapsöverspridning även av så kallad "tyst kunskap".
- En gemensam portal där deltagarna före, under och efter kan utbyta erfarenheter och tankar kring sina respektive verksamheter. Detta för att ge intressenterna möjlighet att utbyta erfarenheter och minimera dubbelarbete.
- Skapa en ökad delaktighet och demokratiseringsprocess för servicegivare och medborgare kring frågan lokal näringslivsutveckling. Det gör man genom ökat informationsflöde och dialog.
- En åtgärd för de kommuner som har behov av ekonomiskt stöd är att söka motsvarande typ av bidrag, se bifogad länk.

<http://eu.tillvaxtverket.se/omwebbplatsen/nyheter/nyhetsarkiv/urbactoppnarforansokningar.5.2089ae6e15244fe02f35a162.html>

- Samordna mål och aktiviteter från dom tre myndigheterna/aktörerna (Regionen, Tillväxtverket, Länsstyrelsen) i kombination med lokalt kommunalt arbete för utveckling.
- Sprid resultatet av denna workshop inom alla myndigheter som underlag för ett utvecklat arbetssätt på alla plan. Involvera kommunerna tätare i processen och tänk "över stuprören".

Självklart åtar jag mig gärna att i dialog med Region Jämtland Härjedalen att sprida resultat och fortsatt arbetsätt vidare. Vi kan även bistå med metodik för genomförande av de tre prioriterade projekten.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Anders Lindh', written in a cursive style.

Anders Lindh

Mongara AB



Regionalt serviceprogram

Jämtlands län 2014–2018



Länsstyrelsen
Jämtlands län

Omslagsbild

Postombud, Tankning. Foto: Länsstyrelsen Jämtlands län, Ola Ljungqvist

Lantbruk. Foto: Länsstyrelsen Jämtlands län, Johan Looock

Utgiven av

Länsstyrelsen Jämtlands län

Mars 2014

Beställningsadress

Länsstyrelsen Jämtlands län

831 86 Östersund

Telefon 010-225 30 00

Ansvarig

Hans Halvarsson

Tryck

Länsstyrelsens tryckeri, Östersund 2014

Löpnummer

2014:7

Diarienummer

300-4132-2013

Publikationen kan laddas ner från Länsstyrelsens hemsida
www.lansstyrelsen.se/jamtland

Innehållsförteckning

Inledning – Uppdraget.....	4
Syfte	5
Avgränsning.....	5
Koppling till andra program och strategier	6
Erfarenheter från Regionalt serviceprogram Jämtlands län 2010–2013	7
Hållbar utveckling.....	8
Jämställdhet mellan kvinnor och män	8
Integration, mångfald	8
Miljö och klimat	8
Sammanfattande analys med SWOT	10
Prioriterade områden för perioden 2014–2018.....	12
Servicefrågorna har stor betydelse för regional tillväxt och regional attraktionskraft	12
Möjligheter/Problem – val av insatsområden	12
Prioriterade områden	12
1. Nya tekniska och innovativa lösningar för serviceförsörjning.....	13
2. Tillgänglighet till framför allt dagligvaror och drivmedel.....	14
3. Samordning för en god service.....	14
4. Genomförandeprocess, ökad kunskap och nya metoder kring servicefrågor.....	15
Finansiering tas fram i årliga handlingsplaner	16
Partnerskap.....	16
Kommunalt deltagande.....	17
Uppföljning/utvärdering	17
Analys förutsättningar i länet (bilaga).....	19
Historisk tillbakablick – befolkningsutveckling.....	19
Befolkningsstruktur	20
Befolkningsutvecklingens påverkan på dagligvaruservicen.....	22
Naturgivna förutsättningar.....	23
Livsvillkor – Leva och Bo	23
Infrastruktur och kommunikationer.....	24
Tillgänglighet	26
Näringsliv.....	27
Kompetensförsörjning	29
Service	30
Dagligvarubutiker.....	30
Drivmedel	34
Apoteksvaror och apotekstjänster.....	37
Post.....	37

Inledning – Uppdraget

Regeringen har i maj 2013 uppdragit åt länsstyrelserna samt vissa landsting och regionförbund att utarbeta regionala serviceprogram för perioden 2014–2018.

Regeringen har också uppdragit åt Tillväxtverket att i dialog med Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys), utarbeta riktlinjer för framtagande och genomförande av dessa program.

Programmen ska utarbetas under perioden oktober 2013–mars 2014 och de regionala serviceprogrammen ska lämnas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast 14 mars 2014. Programmet ska träda i kraft den 1 april 2014.

Det regionala serviceprogrammet för 2014–2018 ska utarbetas med hänsyn till och med tillvaratagande av erfarenheter och kunskap från den tidigare programperioden.

Det regionala serviceprogrammet ska utformas för att i möjligaste mån samverka med övriga program för regional tillväxt.

Det regionala serviceprogrammet ska utformas i samråd med ett brett partnerskap och innehålla en beskrivning av partnerskapets organisation och funktion i genomförandet av programmet.

I framtagande och genomförande av det regionala serviceprogrammet ska hållbarhetsdimensionerna beaktas med särskild fokus på jämställdhet mellan kvinnor och män, integration, mångfald samt miljö.

Programmen ska utformas så att det för varje län är möjligt att följa upp och utvärdera genomförandet kontinuerligt under programmets gång.

Ansvar för genomförande och uppföljning av detta program åligger det organ som har att besluta om stöd till kommersiell service, i nuläget Länsstyrelsen. Från den 1 januari 2015 kan detta ansvar komma att flyttas över till Jämtlands läns landsting.

Syfte

Serviceprogrammet har till syfte att styra insatser för en god servicenivå i Jämtlands län. Målet är att kvinnor och män, oavsett etnicitet och ålder, ska ha likvärdig tillgång till dagligvaror och drivmedel.

Programmet ska vara ett styrande dokument i syfte att samla resurser och insatser för att uppnå detta mål om en god servicetillgänglighet i länet samt vara vägledande för användandet av stödet till kommersiell service. Programmet ska också kunna användas av andra myndigheter, organisationer och företag i syfte att samla resurser och insatser mot det gemensamma målet – en god servicenivå i länet.

Avgränsning

Det är tillgången till kommersiell service i serviceglesa områden som ska vara utgångspunkten för de insatser som genomförs i programmet. Till detta hör bland annat arbetet med att stärka aktörer som tillhandahåller dagligvaror, drivmedel och mötesplatser på orter med strategisk betydelse för regionen. Av särskild vikt är också att bevara och främja den infrastruktur som utgör grundförutsättningen för service till boende och företag. En förutsättning för att programmet ska kunna ligga till grund för stöd till kommersiell service, enligt förordning 2000:284 om stöd till kommersiell service, är att programmet innehåller urvalskriterier för att bevilja stöd.

Den geografiska avgränsningen av programmet är Jämtlands län med undantag för Östersunds tätort.

Jämtlands län har en stad, Östersund, som ligger centralt i länet. Den är mer än tio gånger större än nästa tätort i storlek. Ingen av de övriga tätorterna når 4 000 invånare. Östersund får därför en speciell funktionell roll i länet som inget annat kommuncentra har närhet till. När vi definierat landsbygden har vi därför i våra sammanställningar där statistik delats mellan tätort och landsbygd, definierat länets landsbygdsbefolkning som befolkningen utanför Östersunds tätort och inberäknat kommunernas kommuncentra (tätorter 1 000–4 000 invånare i landsbygden). I andra sammanhang är statistiken uppdelad på våra åtta kommuner.



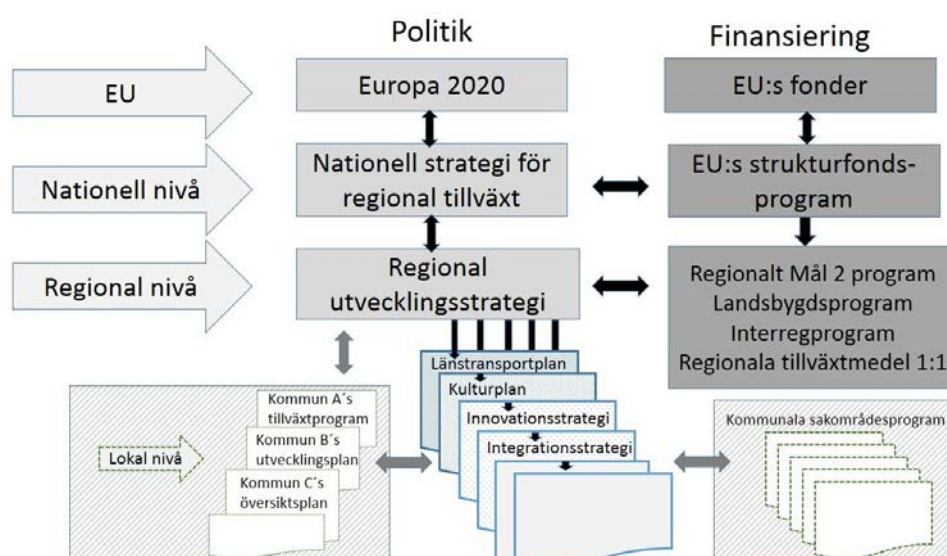
När det gäller serviceslag har detta program avgränsats till att omfatta dagligvaror och drivmedel samt service som kan stärka dessa serviceslag. Exempel på sådan service är apoteksvaror, post, systembolagsvaror, och grundläggande betal-service och kontanthantering.

Den offentliga servicen berörs endast översiktligt i programmet och då främst utifrån möjligheterna till samordning med den kommersiella servicen.

Koppling till andra program och strategier

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) som nyligen antagits av Regionförbundet Jämtlands län, utgör grunden för de olika program och planer som behöver utvecklas för att förverkliga de visioner och mål som anges i strategin. Den regionala utvecklingsstrategin ska också visa vägen för hur politiska mål på både nationell och europeisk nivå ska kunna förverkligas i vår region.

Av bilden nedan framgår schematiskt sambanden mellan de olika strategierna och programmen.



Källa: Regionförbundet Jämtlands län, Regionala utvecklingsstrategin.

Exempel på andra regionala program och strategier som kan påverka och samverka med serviceprogrammet är; Regionala miljömål Jämtlands län, Regionalt tillväxtprogram, Regionala strukturfondsprogram för mellersta Norrland, Bredbandsstrategi för Jämtlands län, Jämställdhetsstrategi för Jämtlands län 2014–2016, Jämtlands läns handlingsplan för landsbygdsprogrammet och de eventuellt kommande programmen kring LLU (Lokalt Ledd Utveckling), med koppling till Jämtlands län.

Erfarenheter från Regionalt serviceprogram Jämtlands län 2010–2013

Programmet har varit ett så kallat inriktningsprogram och således inte haft någon egen finansiering. Tyngdpunkten av programgenomförandet har varit investeringsstöd till dagligvarubutiker och drivmedelsstationer och dessa har finansierats av medel ur 1:1-anslaget enligt förordning 2000:284 om stöd till kommersiell service. Tillväxtverket har också tillfört extra medel under programperioden och dessa har i viss mån också använts till projektstöd för serviceutveckling. Landsbygdsprogrammet har varit en annan finansieringskälla för att genomföra olika projekt enligt serviceprogrammet.

Programmet har omfattat tre insatsområden: nya tekniska lösningar, tillgänglighet och samordning för en god service.

Totalt har serviceprogrammet under åren 2010–2013 omfattat stöd till butiker och drivmedelsanläggningar med ett totalt stöd om cirka 14 miljoner kronor. Dessutom har projektstöd beviljats med en total stödsumma om cirka 2 miljoner kronor. Programmet har således huvudsakligen bidragit till att bibehålla och främja tillgängligheten till service. Sannolikt hade fler serviceställen försvunnit om inte detta stöd funnits och enskilda handlare vittnar om vikten av dessa stöd. Projekten har huvudsakligen syftat till att förbättra för företagen, undersöka möjligheter till samordning mellan olika serviceanordnare och utveckla olika betaltjänster.

Projekt har i huvudsak bedrivits av andra organisationer än Länsstyrelsen när det gäller utvecklingsinsatser. En bidragande faktor till detta är att Länsstyrelsen under denna programperiod inte har haft speciella egna resurser avsatta som aktivt arbetat med programgenomförande. Ambitionen har varit att kommunerna i större utsträckning skulle arbeta med utvecklingen av service. Erfarenheten är att kommunerna arbetar väldigt olika med servicefrågorna utifrån sina förutsättningar såväl geografiska som befolkningsmässiga. Kommunernas engagemang och kunskap i serviceutvecklingsfrågor har stor betydelse för hur servicefrågorna kan hanteras.

En annan erfarenhet av programmet är att vissa av de mål som sattes upp vid programstarten inte varit möjliga att utvärdera eftersom det vid programskrivningen inte fanns några referenspunkter i form av statistik att jämföra dem med.

Sammanfattningsvis kan sägas att programmet har bidragit till att bibehålla tillgänglighet till dagligvaru- och drivmedelsförsörjning men att det i mindre omfattning har bidragit till utveckling av serviceförsörjningen. Detta program bör därför ha insatser som breddar deltagandet och speciellt involverar kommunerna, ökar kunskapen kring servicefrågor och bidrar till bra analysunderlag, samordnar servicefrågor i högre omfattning förutom att bidra till bra servicetillgänglighet.

Hållbar utveckling

Jämställdhet mellan kvinnor och män

Tillgången till service är i högsta grad en jämställdhetsfråga. En god service för kvinnor är inte nödvändigtvis samma sak som för män. Kvinnor har generellt sett sämre tillgång till bil och är i större utsträckning än män hänvisade till att resa med kollektiva färdmedel. Det finns också fler äldre kvinnor än äldre män utan körkort. Av de befolkningspyramider som redovisas i analysbilagan framgår tydligt att andelen kvinnor över 80 år är hög i samtliga kommuner och kan bedömas öka ytterligare. Det specifika i deras situation är att de ofta är ensamstående, har nedsatt hälsa och en minskande bekantskapskrets. De har, generellt sett, låga pensioner och saknar ofta tillgång till bil. Att trygga möjligheterna till en god tillgänglighet till service för denna grupp är därför en särskild utmaning. Kvinnor och män lägger lika mycket tid på att resa, men kvinnor utråder fler saker under resan mellan hemmet och arbetsplatsen än vad män gör. Närhet mellan attraktiva arbetsplatser, handel och service behövs om kvinnor och män ska ges förutsättningar att resa på lika villkor. Därför är det viktigt ur jämställdhetssynpunkt att servicefunktioner finns inom rimliga reseavstånd.

Det är också viktigt att både män och kvinnor får vara med och påverka serviceutbudet.

När insatser ska genomföras ska hänsyn tas till hur styrgrupper i projekten är sammansatta könsmässigt. Det ska säkerställas att båda könen har ett inflytande på de aktiviteter som planeras. Den av Länsstyrelsen nyligen antagna Jämställdhetsstrategin¹ ska användas som stöd vid beslut och genomförande av insatser och aktiviteter inom ramen för detta program.

Integration, mångfald

Lika rättigheter, skyldigheter och möjligheter ska gälla för alla, oavsett etnisk och kulturell bakgrund. För att göra landsbygden attraktiv för människor med annat etniskt ursprung måste alla grupper få känna sig delaktiga och ge sin syn på servicen. Liksom vid bedömningen av könsfördelningen i olika insatser ska invandrabakgrund beaktas. Etnisk mångfald ska tas tillvara och ses som en resurs i allt arbete med servicefrågorna.

Personer med utländsk bakgrund kan ha större behov av personliga möten med tjänstemän än många andra medborgare, för att få förklaringar om rättigheter och skyldigheter i olika situationer, förtydliganden av ansökningar, beslut med mera. En väl utvecklad samverkan mellan statlig, kommunal och kommersiell service ökar tillgängligheten och innebär ett effektivt arbete mot diskriminering.

Miljö och klimat

En bibehållen och utvecklad service på landsbygden bedöms kunna bidra till genomförandet av gällande regionalt miljömålsprogram och klimat- och energistrategi. När service blir mer tillgänglig för både företag och boende

¹ Jämställdhetsstrategi, Jämtlands län 2014–2016, 2014-02-10



Transport på E14.

Foto: Länsstyrelsen Jämtlands län, Thomas Jarnehill

minskar behovet av inköpsresor, vilket kan bidra till minskat transportarbete och växthusgasutsläpp. Utbudet av grundläggande betaltjänster och samordnade serviceställen såsom servicekontor och servicepunkter påverkar också människors resande och företags transporter. De miljömål som främst berörs är *Begränsad klimatpåverkan* och *God bebyggd miljö*, samt i mindre utsträckning även *Ett rikt odlingslandskap* och *Storslagen fjällmiljö*.

I dag har Jämtlands län den längsta årliga körsträckan per person i landet. Eftersom länet är en stor nettoexportör av förnyelsebar energi (el) är det då främst inom transportsektorn det finns potential att åstadkomma stora minskningar av länets klimatpåverkan. Förutom minskat transportarbete, är en utbyggnad av infrastruktur för tankning med förnyelsebart drivmedel och laddning av elbilar förutsättningar för att begränsa länets klimatpåverkan.

Energieffektivisering i butiker och serviceanläggningar kan också bidra till att minska energianvändning och öka lönsamheten och på så vis få bättre förutsättningar att drivas vidare på en ort. Samordnade varuleveranser kan också minska kostnader och utsläpp.

Den fysiska planeringen och kollektivtrafikens utveckling är andra strategiska och långsiktiga uppgifter som spelar en stor roll för möjligheten att erbjuda service inom rimligt avstånd för länets invånare och minska utsläpp från transportsektorn.

Sammanfattande analys med SWOT

Jämtlands län är speciellt på många sätt, bland annat utifrån den glesa befolkningsstrukturen. Inget annat län har en så spridd befolkning som Jämtlands län. Hela 65 procent av länets 126 000 invånare bor på landsbygden utanför Östersunds tätort. Östersund är länets enda stad. Den spridda befolkningen och de långa avstånden inom länet ställer stora krav på väl fungerande service i länets alla delar. I många av länets glest befolkade områden sker en påtaglig befolkningsminskning. Denna befolkningsminskning har bidragit till att antalet dagligvarubutiker i Jämtlands län har minskat kraftigt under senare år. Nära 50 butiker har försvunnit i länet bara under de senaste 10 åren och nära 20 orter förlorade sin sista butik under samma period.

Det finns flera förklaringar till denna utveckling. Att befolkningsstrukturen i länet har förändrats med färre boende i länets lands- och glesbygdsområden är en förklaring. Att allt fler pendlar till arbeten långt från bostadsorten och väljer att göra sina inköp där de arbetar är en annan. Framväxten av stora köpcentra i Östersunds utkanter har också förändrat köpvanorna hos många och minskat lönsamheten för flera av de mindre butikerna.

Då många butiker på landsbygden fungerar som ombud för bland annat post och paket, apoteks- och systembolagsvaror har nedläggningen av den sista butiken på orten ofta inneburit att också ovan nämnda servicefunktioner försvunnit från orten. Dock bidrar ombudssystemet och dess förändring under de senaste åren till utökad service i många delar av länet.

Tillgängligheten till såväl dagligvarubutiker som övriga serviceslag har därför försämrats under senare år och allt fler har blivit beroende av bil för att handla sina dagligvaror.

När det gäller tillgången till bensinstationer så har utvecklingen inte varit lika dramatisk, även om en viss minskning av antalet bensinstationer har skett under de senaste åren. Många bensinstationer har dock förändrats till automatstationer, vilket medfört att annan service som tidigare tillhandahållits vid bensinstationen har försvunnit.

En utförligare analys av utvecklingen i länet, och särskilt när det gäller tillgången till service av olika slag, redovisas i bilagan till det Regionala serviceprogrammet. Utifrån den analys som gjorts kan följande SWOT presenteras:

SWOT-analys	
Styrkor » drivkraft och engagemang hos företag och befolkning på landsbygden » starkt politiskt intresse för servicefrågorna på både kommunal, regional och nationell nivå » tillgång till vissa statliga stöd » flera samordnade servicelösningar » växande besöksnäring » postens servicenät inklusive lantbrevbäringen » fortfarande relativt väl förgrenat butiksnät » pågående bredbandsutbyggnad.	Svagheter » fortsatt befolkningsminskning på många håll i länet » fler orter med bara en butik » höga inköpspriser vid små volymer » central styrning av villkoren för dagligvaror och drivmedel » stora säsongsvariationer i besöksnäringen » dålig samordning av offentlig och kommersiell service » sårbara butiker, på grund av storlek och kunskapsnivå » kontanthantering för företagare i glesare strukturer » bristande mobil- och bredbandstäckning.
Möjligheter » stöd till kommunerna i deras planering » utbyggnad av bredband till alla butiksorter » ökad samverkan mellan olika aktörer » strategisk serviceförsörjningsplanering » ny teknik » nya betalningsformer » nya logistiklösningar » nya och otraditionella servicelösningar » nya samverkansformer » ökad kunskap och kompetens » ökad lokal upphandling » ökad besöksnäring ger förutsättningar för utökad service » e-handel kan stärka eller ersätta butiker för vissa varugrupper » befolkningstillväxt via ökad invandring » förbättrad samordning av varutransporter.	Hot » starkt försämrad service till svaga grupper, i vissa områden » ökad centralisering » ökade transportkostnader » ökad pendling och minskad köptrohet » särintresse styr bland aktörer » inbyggda normer och referenser » minskat lokalt engagemang, kultur- och föreningsliv » försämrad postdistribution i vissa områden.

Prioriterade områden för perioden 2014–2018

Servicefrågorna har stor betydelse för regional tillväxt och regional attraktionskraft

Tillgång till service är en förutsättning för att människor ska kunna bo i en bygd och att företag ska kunna verka där och locka till sig kompetent arbetskraft. Tillgång till service kan beskrivas genom avstånd till närmaste dagligvarubutik eller drivmedelsstation eller den tid det tar att ta sig servicestället. Öppettiderna och butiksutformningen med sitt varuutbud är ytterligare en dimension av tillgänglighet. Möjligheten för olika grupper att få service är ännu en. Men även närhet till skola, barnomsorg, hälsocentral spelar in. Hur kan service göras tillgänglig för de som inte har möjlighet att själva ta sig till serviceställen och de som saknar bil eller körkort? Hur är tillgängligheten till service planerad för personer med olika former av funktionshinder? Kort sagt hur kan man utforma service som passar alla; män och kvinnor, unga och gamla, besökare i bygden, företag på orten, nyanlända invandrare etcetera. God service medför att vi skapar områden där folk vill växa, vistas och verka i.

Möjligheter/Problem – val av insatsområden

Utifrån den sammanfattande SWOT-analysen och utifrån de diskussioner som partnerskapet haft formats ett antal utvecklingsområden i programmet för regional service 2014–2018. Insatserna utgår också från erfarenheterna från innevarande program. Insatserna har främst bäring på att säkra tillgång till dagligvaror och drivmedel i länets alla delar men ska även medverka till nya tekniska lösningar, samordning mellan olika servicegivare, såväl privata som offentliga.

Insatser som syftar till en god tillgänglighet till såväl kommersiell som offentligt finansierad service är viktiga inte enbart för att möjliggöra en attraktiv boendemiljö utan är minst lika viktiga för en attraktiv näringslivsmiljö och möjlighet att starta och driva företag. Nya samverkanslösningar mellan servicegivare, alternativa driftsformer och nya lösningar med hjälp av modern informationsteknik är viktiga. Insatserna ska utvecklas genom åtgärder vilka tillsammans ska kunna bidra till en god tillgänglighet till service och specifika årliga handlingsprogram för detta tas fram.

Landsbygdens sociala och ekonomiska utveckling bygger i hög grad på samverkan mellan aktörer inom den privata, offentliga och ideella sektorn.

Prioriterade områden

Det övergripande målet för det Regionala serviceprogrammet 2014–2018 är att bidra till att en god service kan erbjudas alla invånare i Jämtlands län, på olika sätt och att den erbjuds inom rimliga avstånd.

Programmet ska styra insatser för att uppnå delar av Jämtlands läns regionala utvecklingsstrategis målbild för 2030 där tillgång till jobb, goda kommunikationer,

god offentlig och kommersiell service är viktiga beståndsdelar i länets attraktionskraft tillsammans med ett rikt kultur- och idrottsutbud, likväl som tillgången till en ren och vacker natur, attraktiva bostadsmiljöer och närheten till fjällvärden.

Genom att utgå från funktion i stället för befintlig form kan god service av olika slag erbjudas i såväl tätorter som i mer glest befolkade områden.

Följande områden pekas ut som strategiskt viktiga för perioden 2014–2018:

- » Nya tekniska och innovativa lösningar för serviceförsörjning.
- » Tillgänglighet till framför allt dagligvaror och drivmedel.
- » Samordning för en god service.
- » Genomförandeprocess, ökad kunskap och nya metoder kring servicefrågor.

1. Nya tekniska och innovativa lösningar för serviceförsörjning

Den tekniska utvecklingen går oerhört fort. Tillgång till bredband är oftast förutsättningen för att beställnings- och betalningsfunktioner ska fungera. Även nya tekniska lösningar kommer sannolikt att bli tillgängliga och då är det viktigt att olika serviceställen kan installera och använda dessa. Inom detta område kan man också utveckla innovativa sätt att organisera servicefunktioner.

Programmet ska således genom, för orten eller butiken, nya tekniska lösningar och ett innovativt förhållningssätt bidra till en förbättrad tillgång till funktionella servicelösningar för medborgare och företag.

Sedan år 2013 finns en bredbandsstrategi för Jämtlands län. I denna anges att alla boende och arbetsplatser, oavsett var i länet, ska ha möjlighet till digitala kommunikationer på likvärdiga villkor. Minst 90 procent av alla hushåll och företag i länet ska ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s år 2020.

Nedan anges målet när det gäller bredbandsutbyggnad för att ge servicegivarna förutsättningar att överleva och utvecklas.

Exempel på åtgärder

- » Informations- och utbildningsinsatser om nya lösningar.
- » Stöd till investering i nya tekniska tillgänglighetslösningar för service på landsbygden.
- » Utveckling av nya innovativa sätt att ge service.
- » Pilotprojekt för nya lösningar.

Mål

- » Alla butiksorter har tillgång till bredband i form av fiber.
- » Ny teknik tillämpas.
- » Nya tekniska och innovativa lösningar tas fram.

2. Tillgänglighet till framför allt dagligvaror och drivmedel

Service är avgörande för var folk vill bo och var företag etablerar sig. Tillgången till service är avgörande för attraktionskraften hos en bygd. De orter som har arbetsplatser, offentlig service i form av vård, omsorg och skola, ett bra kulturutbud och bra kommunikationer ger ofta ett bra underlag för kommersiella servicegivare. Dock har vi bygder med vikande befolkningsunderlag, en äldre befolkning, få arbetsplatser och långa avstånd mellan byar och tätorter som också måste få fungerande servicelösningar. Här har kommunerna en viktig roll att se över hur varuförsörjning kan ordnas för de som inte själva kan ta sig till butik.

Insatsområdet ska främst bidra till att ge en bevarad eller ökad tillgänglighet till service inom rimliga avstånd genom olika funktionella lösningar i områden där marknaden inte kan tillgodose detta. Att hitta olika tillgänglighetslösningar vilka är anpassade utifrån ett lokalt och behovsanpassat medborgar- och företagsperspektiv är prioriterade.

Exempel på åtgärder

- » Stöd till investeringar i dagligvarubutiker.
- » Stöd till drivmedelsinvesteringar inklusive tillgång till förnybara drivmedel.
- » Stöd till utveckling av servicelösningar och stöd för att bevara servicefunktioner i utsatta områden.
- » Utvecklingsstöd till butiker och drivmedelsstationer – utbildning och konsultinsatser.
- » Pilotprojekt för att utveckla effektiva lösningar i utsatta områden.
- » Tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättningar.

Mål

- » Bibehållen tillgänglighet till dagligvarubutiksservice i länet.
- » Bibehållen tillgänglighet till drivmedel.
- » Alla kommuner har en plan för varuförsörjning som underlag för stödgivning.

3. Samordning för en god service

I Jämtlands län har olika samordningslösningar provats under lång tid. På många orter har ideella krafter i form av byalag, intresseföreningar och liknande säkrat lokaler för butiksverksamhet och utvecklat flera samordningsfunktioner för att fortsatt bedriva service och försäljning av dagligvaror. Länet har lång erfarenhet av samordning av servicetjänster såsom apoteksservice, systembolagsutlämning, post- och paketutlämning, Svenska spel med mera.

Vi har även provat på samordnade distributionslösningar mellan servicegivare. Utveckling av bygdegårdsföreningar för samordning av bibliotek, café, post, skolbespisning, samlingslokal med mera har provats. Samordningslösningar mellan polis, arbetsförmedling, försäkringskassa och varuförsörjning i så kallade servicekontor har provats. En del lösningar fungerar, andra måste omprövas och gemensamt är att servicegivare hela tiden utvecklas och kan till exempel ge service i andra former, inte minst via internet. Ändå är det av stor vikt att

samordningslösningar fortsätter att utvecklas. Detta område ska ge förutsättningar till en god allmän servicenivå och stärkt service på landsbygden genom samordning av olika slag till bästa nytta för medborgare och företagare.

Exempel på åtgärder

- » Utveckla och testa nya hållbara transport- och logistiklösningar för servicetillgängligheten.
- » Samordning av offentlig och kommersiell service.
- » Testa nya samverkanslösningar mellan olika serviceslag.
- » Samordning av storskalig och småskalig varuförsörjning.
- » Skapa nya mötesplatser.
- » Involvera sociala ekonomins aktörer i servicefrågor.

Mål

- » Fler nya obeprövade hållbara transport- och logistiklösningar.
- » Fler samordnade servicelösningar.
- » Fler samarbetsprojekt mellan privata, offentliga och ideella sektorn.

4. Genomförandeprocess, ökad kunskap och nya metoder kring servicefrågor

Utvecklingen inom serviceområdet går som sagt mycket snabbt. Nya tjänster utvecklas ständigt och utbudet av varor och tjänster ökar stadigt. Våra köpmönster ändras beroende på utbud, koncentration av butiker i storhandelsområden, butikskoncept från olika aktörer, möjligheten att handla över nätet, ett allt större utbud av e-tjänster med mera. Det är inte möjligt att förutse alla former av serviceförsörjning och hur olika personer uppfattar tillgången till service.

Därför är det viktigt att ständigt ha beredskap att söka ny kunskap. Detta kan leda till att effektiva servicelösningar kan etableras i nya former. Genom att ha hög kunskap om tillgången till service i länet, vad som händer i vår omvärld och genom att bevaka trender inom serviceområdet kan nya metoder utvecklas, ny kunskap spridas som underlag för tekniska och organisatoriska lösningar. Genom speciella studier och analyser i kommunerna kan nya samordningssätt etableras. Det är också viktigt att länet har ett bra underlag för att följa hur servicen utvecklas för olika grupper som grund för de insatser man bör gå in med.

För att programmet ska få bra genomslag är det också viktigt att underhand kunna arbeta med processer för till exempel större delaktighet och mer riktade insatser. Det är också viktigt att kommunicera arbetet med Serviceprogrammet.

Exempel på åtgärder

- » Fördjupade analysunderlag för män och kvinnor i länet inom serviceområdet.
- » Pilotprojekt för att testa nya metoder.
- » Utveckling av planeringsunderlag för såväl länet som kommunerna.
- » Samarbete med SCB, Tillväxtanalys, Jordbruksverket med flera kring analysfrågor.
- » Studier i hur män och kvinnor upplever tillgången till service.

- » Analys av miljöpåverkan genom olika servicelösningar.
- » Utformning av ett genomförandepartnerskap.
- » Framtagning av urvalskriterier för stöd.
- » Utarbeta en kommunikationsplan för serviceprogrammet.

Mål

- » Ökad kunskap om kvinnor och mäns behov av social infrastruktur.
- » Nya metoder anpassade för kvinnor och mäns behov av serviceförsörjning.
- » Ett gemensamt planeringsunderlag, där individbaserad statistik är könsuppdelad, för länet och kommunerna.
- » Träffsäkrare och effektivare insatser med offentliga medel.

Finansiering tas fram i årliga handlingsplaner

En stor del av medlen för åtgärderna i programmet kommer från företagens och organisationernas ordinarie budget i samband med investeringsåtgärder och särskilda satsningar. Utöver detta kan särskilt stöd utgå genom förordningen för stöd till kommersiell service (2000:284), projektmedel via 1:1-anslaget, de regionala strukturfondsprogrammen, Interreg Sverige/Norge-programmet, nationella utvecklingsmedel, Landsbygdsprogrammet 2014–2020 inklusive LLU, kommunerna, landstinget samt övrig finansiering av andra organisationer och företag.

De årliga handlingsplanerna kommer att utformas inom ramen för detta program med konkreta mål, specificerade åtgärder, utpekade genomförare och bedömd finansiering. För 2014 fastställs handlingsplanen i samband med att programmet antas och för åren därefter fastställs respektive handlingsplan inför det nya året. Handlingsplanerna följs upp årligen och denna uppföljning ligger till grund för nya åtgärder.

Partnerskap

Det regionala serviceprogrammet ska tas fram och genomföras i ett brett partnerskap i länet. Länsstyrelsen har i ett första skede bjudit in ett stort antal organisationer, utifrån den medverkan vi haft i nuvarande serviceprogram, till ett partnerskapsmöte den 10 december 2013. Vid detta möte informerades om riktlinjerna för programmet, tidplan, den analys vi gjort, hur service kan ges på jämställt sätt, vilka insatser man ser och hur ett fastare partnerskap ska utformas. Runt 25 personer deltog i detta möte från kommuner, ideella organisationer, servicegivare och företagsorganisationer. Grunderna för programmet formades.

Ett förslag till program skickades ut för synpunkter till alla organisationer på "partnerskapslistan". Samtliga kommuner, Regionförbundet Jämtlands län, Jämtlands läns landsting, Lantbrukarnas riksförbund, ICA Sverige och en enskild handlare i länet lämnade många bra synpunkter på förslaget. Programmet har bearbetats utifrån dessa synpunkter och därefter behandlats vid ett ytterligare partnerskapsmöte den 25 februari då några slutliga justeringar gjordes. Vid detta möte diskuterades också ett så kallat genomförandepartnerskap. Ett

sådant partnerskap kommer att ha en viktig roll i utformningen av årsvisa handlingsplaner och i uppföljningen av programmets insatser. Att forma ett genomförandepartnerskap föreslogs vara en första insats i 2014 års handlingsplan.

Kommunalt deltagande

Kommunerna är viktiga aktörer i servicefrågor. Dels har de många viktiga offentliga servicefunktioner inom skola, omsorg och vård, dels har de ett omfattande planeringsansvar för sin kommun där kommunernas tillväxtfrågor också hanteras. Kommunerna är också viktiga aktörer för näringslivs- och landsbygdsutveckling.

Kommunerna har enligt plan- och bygglagen (PBL) ansvaret för den fysiska planeringen i form av detalj- och översiktsplaner. Det är också kommunerna som ansvarar för hanteringen av bygglovsfrågor, både inom och utom detaljplanlagda områden. Kommunerna kan därmed påverka var nya etableringar av serviceanläggningar av olika slag kan ske.

Därför är ett kommunalt deltagande avgörande för hur insatser i serviceprogrammet kan få genomslag. Samordning av den kommunala servicen med privata och ideella servicegivare är viktigt att beakta och utveckla. Kommunernas bostadsplanering måste ligga i harmoni med tillgång till service. Kommunerna kommer att behöva lägga stor kraft på att locka till bosättning och företagsetablering för att klara att bibehålla sin konkurrenskraft, de demografiska utmaningarna och generationsskiftet då fyrtingalisterna går i pension. Men kommunerna måste också hantera avfolkningsbygder, bygder som sakta mister såväl företag som invånare där främst äldre personer kommer att ha behov av tillgång till service. Kommunerna är viktiga i planering av varuförsörjning till dem som inte kan ta sig till butik.

Kommunerna har en viktig roll i partnerskapet men kan också ha roller i att utveckla pilotinsatser inom serviceområdet, organisera sin verksamhet tillsammans med andra servicegivare för bättre tillgänglighet, samarbeta med ideella krafter och investera i strategiska mötesplatser för att skapa attraktiva bygder. Alla kommuner bör ha en aktuell plan för varuförsörjning och service. Länsstyrelsen bör underlätta kommunernas arbete med att ta fram dessa planer genom att bistå med underlag och metodstöd och ge möjligheter till erfarenhetsutbyte och samordning.

Uppföljning/utvärdering

Riktlinjerna anger ett tydligt krav på att programmen ska utformas så att det är möjligt att följa upp och utvärdera genomförandet kontinuerligt under programmets gång.

Programmet kommer att ha en uppföljnings- och utvärderingsplan med en beskrivning av hur genomförda insatser ska följas upp, hur resultat och måluppfyllelse ska utvärderas samt hur resultaten ska tas tillvara för att bidra till lärande. Här kommer också att beskrivas hur information om programmets

genomförande och resultat ska spridas etcetera. Utvärderingsplanen kopplas till respektive års handlingsplan.

Uppföljning och utvärdering struktureras utifrån de valda utvecklingsområdena och kommer på programnivå att länkas till de mål som sätts upp för respektive område. Indikatorer kommer att fastställas där detta är möjligt och en stor del av tillgänglighetsdata kommer att hämtas från Tillväxtanalys. Uppföljning och utvärdering kommer att presenteras vid årliga möten i samband med att de nya handlingsplanerna tas fram.

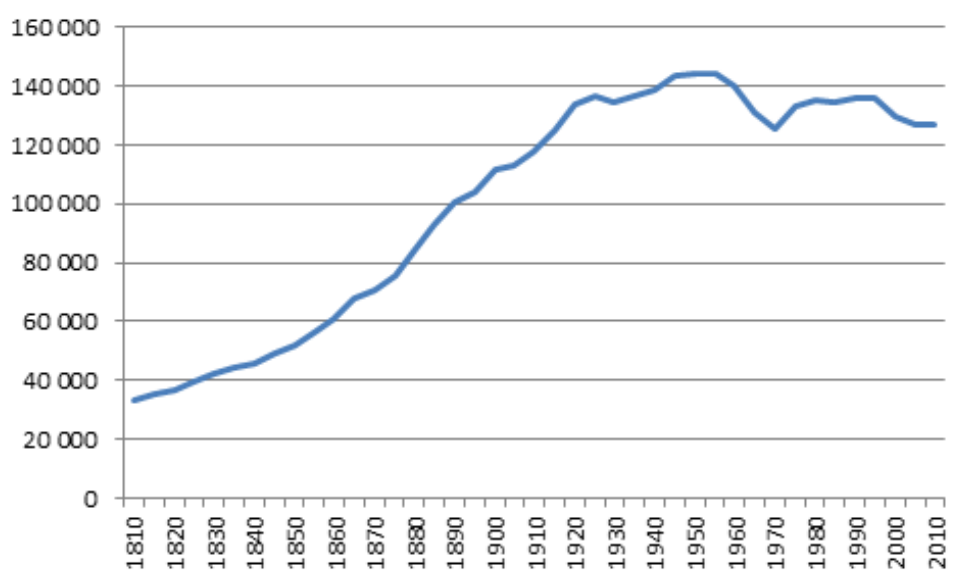
Varje år ska genomförda insatser och uppnådda resultat redovisas till Tillväxtverket som har i uppdrag att sammanställa och redovisa hur länen genomför sina respektive regionala serviceprogram till Regeringskansliet (Näringsdepartementet). Redovisningar avseende hur genomförandet fortskrider ska således årligen redovisas till Tillväxtverket enligt följande plan:

- » Delredovisning 1 den 31 januari 2015
- » Delredovisning 2 den 31 januari 2016
- » Delredovisning 3 den 31 januari 2017
- » Delredovisning 4 den 31 januari 2018
- » Slutredovisning som avser hela perioden 2014–2018 ska lämnas till Tillväxtverket senast 31 januari 2019.

Analys förutsättningar i länet (bilaga)

Historisk tillbakablick – befolkningsutveckling

DIAGRAM 1. BEFOLKNINGSUTVECKLINGEN I JÄMTLANDS LÄN DE SENASTE 200 ÅREN



Jämtlands län befolkades till stor del under 1800-talet. Befolkningen har dock minskat i länet sedan mitten av 1950-talet då invånarantalet var som högst. Den stora befolkningsminskningen från slutet av 1950-talet till början av 1970-talet berodde på struktumvandlingen på arbetsmarknaden där mekaniseringen och rationaliseringen inom dåvarande basnäringarna i länet, jord- och skogsbruket, ledde till avsevärt färre jobb i dessa näringar. Detta bidrog till en kraftig utflyttning från länet till expanderande industrier i andra delar av landet. Efter en ökning av befolkningen under 1970-talet var invånarantalet relativt konstant fram till slutet av 1990-talet då antalet invånare i länet som helhet återigen började minska. Denna gång berodde minskningen bland annat på stora besparingar inom offentlig sektor där en stor del av arbetskraften var sysselsatta, främst kvinnor. Den påföljande utflyttningen ledde till födelseunderskott och en ålders- och könsstruktur i obalans. Länet har nu cirka 126 000 invånare, men förändringen i länets kommuner de senaste 25 åren är väldigt olika vilket framgår av tabell 1 nedan. Vissa kommuner har förlorat 25 procent av sin befolkning.

Jämtland är det län som har näst lägst andel utrikesfödda. Endast Gotlands län har lägre andel. I samtliga av länets kommuner har dock andelen utrikes födda ökat under hela 2000-talet och detta är en viktig demografisk utvecklingsfråga i alla kommuner. I länet som helhet har andelen utrikes födda ökat från 4,1 procent till 6,9 procent de senaste tio åren. Högst andel utrikesfödda finns för närvarande i Bräcke och Strömsunds kommuner med 9,4 respektive 9,3 procent. En stor del av förklaringen är de ökade flyktingsströmmarna i världen. Många av de nyanlända saknar tillgång till bil, varför de är särskilt beroende av tillgång till dagligvarubutiker på bostadsorten eller att det åtminstone går att nå en butik med kollektivtrafik.

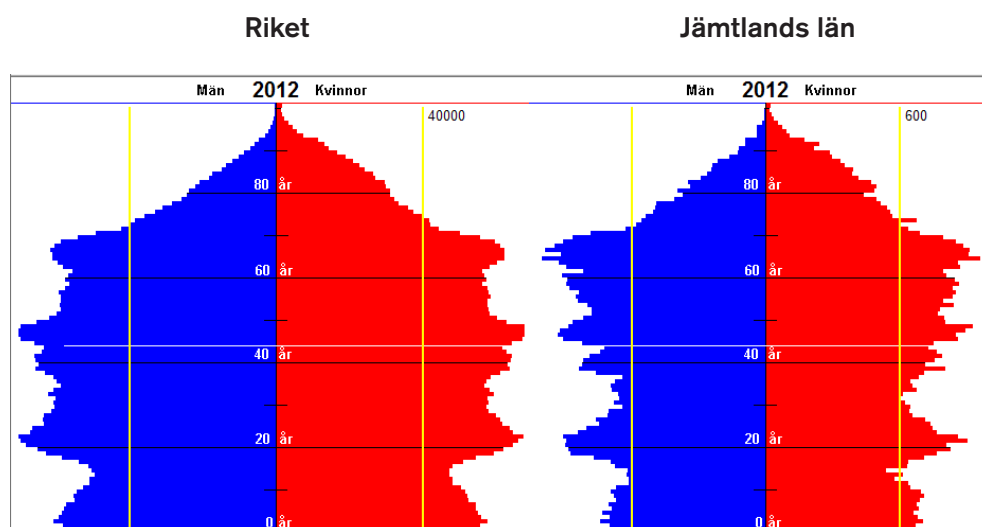
Tabell 1. Befolkningsförändringar i Jämtlands län under 25 år

Kommun/Region	Antal		Förändring 1987–2012	
	1987	2012	Antal	Procent
Berg	8 538	7 215	-1 323	-15,5
Bräcke	8 578	6 655	-1 923	-22,4
Härjedalen	12 520	10 246	-2 274	-18,2
Krokom	13 899	14 590	691	5,0
Ragunda	7 109	5 466	-1 643	-23,1
Strömsund	16 217	12 138	-4 079	-25,2
Åre	9 614	10 406	792	8,2
Östersund	56 914	59 485	2 571	4,5
Jämtlands län	133 389	126 201	-7 188	-5,4
Riket	8 414 083	9 555 893	1 141 810	13,6

Källa: Regionfakta.com

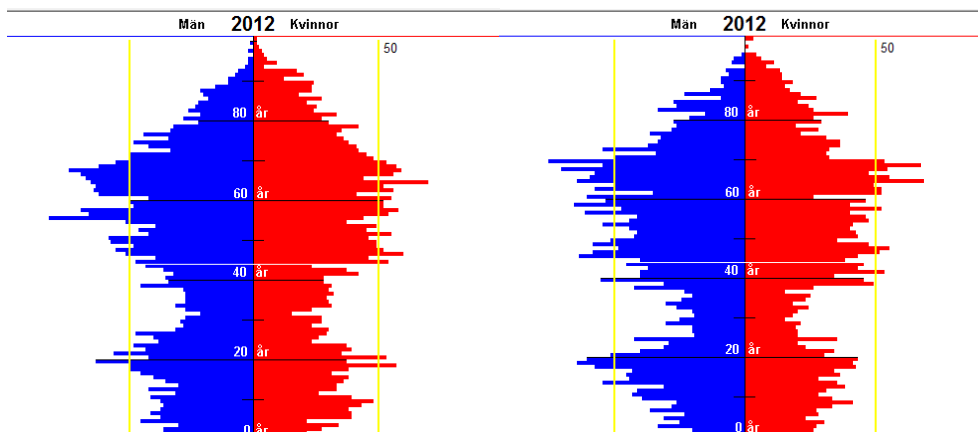
Befolkningsstruktur

Befolkningspyramider – Riket, länet och kommunerna

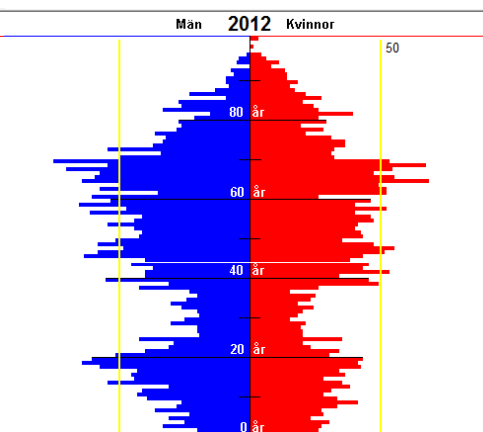


Befolkningsstrukturen i länet som helhet avviker inte dramatiskt mot riksgenomsnittets, även om andelen äldre är något högre i Jämtlands län än i riket som helhet. Däremot finns stora skillnader i befolkningsstrukturen mellan länets olika kommuner vilket tydligt framgår av befolkningspyramiderna på nästa sida. Andelen barn är mycket liten i alla kommuner utom i Krokoms, Åre och Östersunds kommuner. I alla kommuner utom i Åre och Östersunds kommuner finns en tydlig "midja" på pyramiden med få unga vuxna. Detta förklaras till största delen av flytt från födelsekommunen till kommuner som erbjuder högre utbildning eller bredare arbetsmarknader.

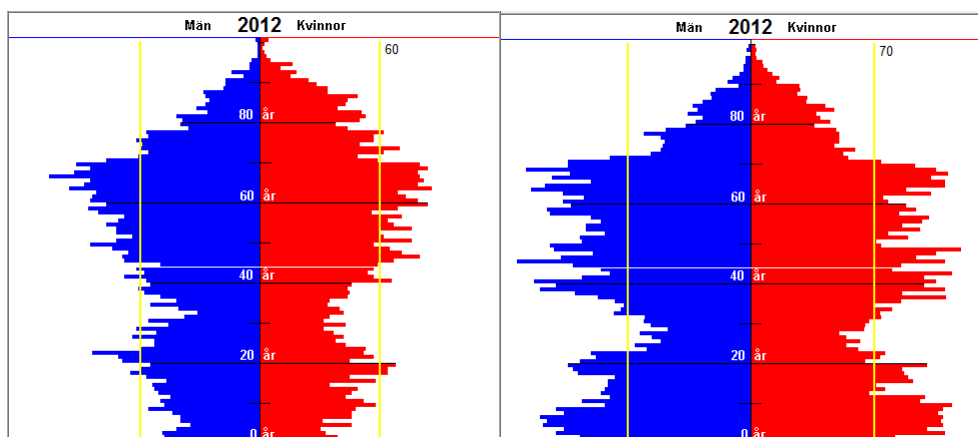
Bergs kommun



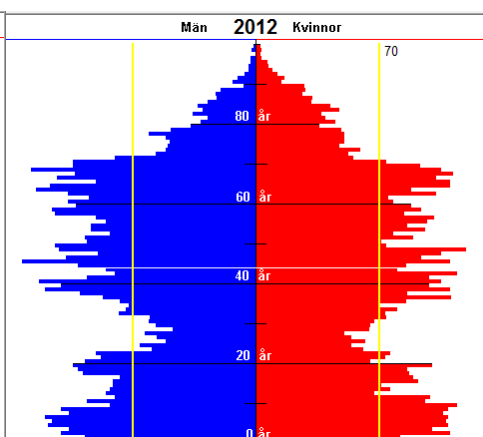
Bräcke kommun



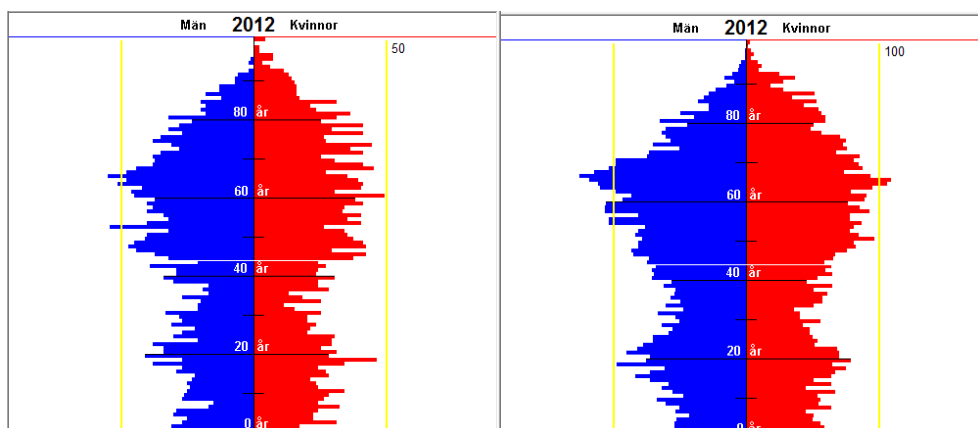
Härjedalens kommun



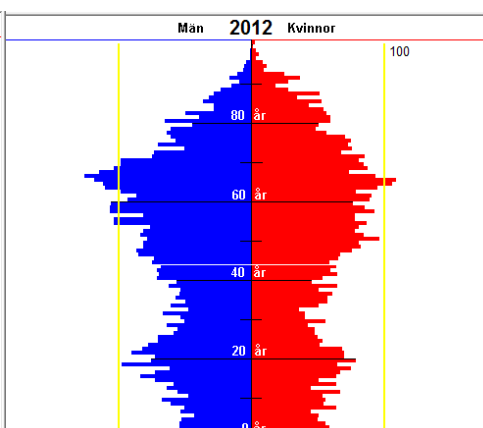
Krokoms kommun

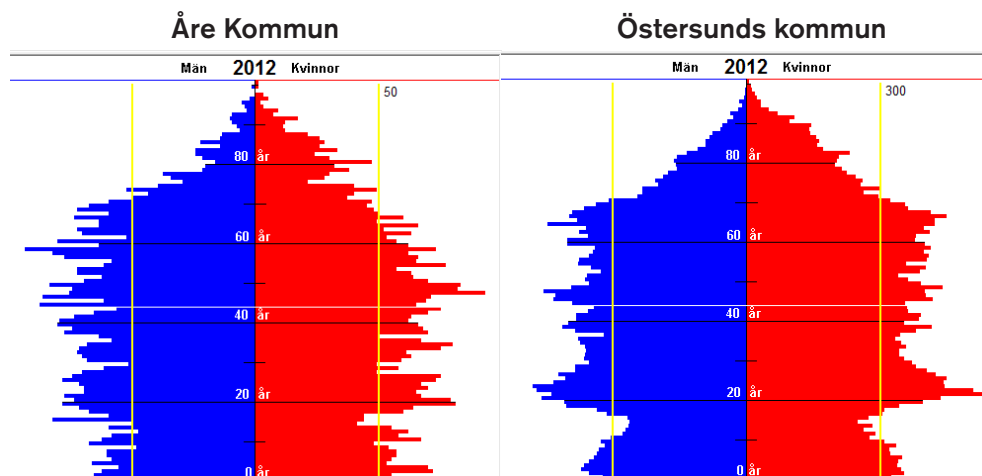


Ragunda kommun



Strömsunds kommun





Källa: <https://www.h5.scb.se/kommunfakta/pyramider/index.asp>

Att andelen kvinnor i familjebildande och yrkesverksamma åldrar är lägre i många av de mindre kommunerna framgår också tydligt. I Östersunds kommun är bilden den motsatta vilket bland annat förklaras av fler kvinnliga än manliga studenter och en både större och bredare arbetsmarknad.

Av pyramiderna kan man också dra slutsatsen att befolkningsantalet med största sannolikhet kommer att fortsätta att minska i de flesta av länets små kommuner. Det krävs mycket stora inflyttningsöverskott för att häva den utvecklingen. I Östersunds, Krokoms och Åre kommuner finns däremot förutsättningar för befolkningsökning. Det bör noteras att befolkningsutvecklingen ser väldigt olika ut också inom respektive kommun. Efter stråket utmed väg E14 och Mittbanan ökar befolkningen i såväl Östersunds, Krokoms som Åre kommuner, medan den minskar i många andra delar av även dessa kommuner.

Länets totala befolkningsantal kan dock bedömas komma att vara relativt konstant under den närmaste framtiden.

Länet har en stor andel fritidshus där många har så kallade "second home", delårsboende under ledigheter, vilket har stor betydelse för upprätthållande av lokal service. Detta syns inte i befolkningssiffrorna och där syns inte heller viss säsongarbetskraft i besöksnäringen.

Befolkningsutvecklingens påverkan på dagligvaruservicen

Befolkningsutvecklingen har påverkat dagligvaruservicen och under de senaste 50 åren har det skett en drastisk förändring av serviceutbudet i Jämtlands län. Under 1950 och tidiga 1960-talet fanns det cirka 350–400 butiker och lanthandlare etablerade runt om i länet. Många av dessa butiker fanns också inom samma orter. Under 1960-talets befolkningsmässiga utflyttningsvåg tvingades många handlare att avveckla sina rörelser. Det var inte bara folkomflyttningen som var orsak till nedläggningarna av dagligvarubutikerna utan också det faktum att människorna under den här tiden blev mer mobila och kunde förflytta sig mellan orter på ett helt annat sätt än vad som tidigare varit möjligt. Under de sista åren av 1960-talet och första delen av 1970-talet hade nedläggningstakten nått en sådan

nivå att statliga stödåtgärder (det kommersiella stödet till glesbygd) sattes in i syfte att förhindra fortsatt serviceavveckling.

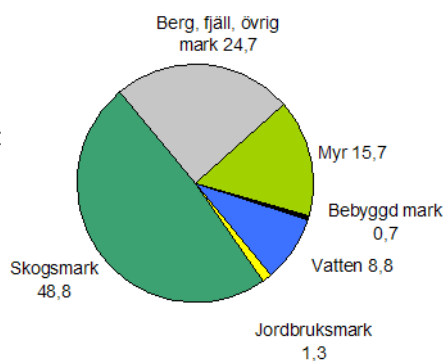
Under 1990-talets början hade fortfarande ett stort antal orter tillgång till flera butiker inom sina lokalområden. Det finns inga exakta uppgifter som beskriver det faktiska butiksantalet men uppskattningsvis fanns det cirka 180–185 dagligvarubutiker, tätortsbutikerna inräknade. Butikerna i framför allt landsbygdsområdena upplevde fortlöpande lönsamhetsförsämringar under den här tiden. Efterfrågan på statliga driftstöd var också stor under denna tid. Konkurrenssituationen i flerbutiksorter i kombination med brist på tillgång till statliga stöd (stöd beviljas enbart till enbutiksorter), medförde att många butiker avvecklade sin verksamhet. Effekten av detta blev att den kvarvarande butiken fick en tillfällig uppgång under några år. Etableringen av köpcentra i Östersund under det senaste årtiondet har förändrat inköpsvanorna hos många både i och utanför Östersund. De nya stora butiksetableringarna har därmed förändrat förutsättningarna för butiker både i Östersunds stad och på andra orter.

De ekonomiska marginalerna för de minsta butikerna har minskat under senare år. Det ökande behovet av både servicebidrag och investeringsstöd är tydliga indikatorer på detta. Stödnivåerna har ökat från cirka 600 000 till drygt 1,2 miljoner kronor per år under de senaste åren.

Naturgivna förutsättningar

Länet har ett varierat landskap, rikt på naturresurser och är mycket vackert att bo och leva i. Länet omfattar landskapen Härjedalen och Jämtland samt mindre delar av Ångermanland och Hälsingland. Länets landareal omfattar drygt 50 000 km². Knappt 65 procent utgörs av skogs- och myrmark, 25 procent är fjäll och 9 procent är vatten. Jordbruksmarken uppgår till drygt 1 procent av länets totala areal.

DIAGRAM 2. AREALFÖRDELNING AV NATURTYPER I JÄMTLANDS LÄN



Livsvillkor – Leva och Bo

Glest befolkat med spridd bebyggelsestruktur

Jämtlands län har främst två samverkande förutsättningar som skiljer länet från övriga landet. Länet är ytmässigt mycket stort. Det omfattar 12 procent av Sveriges landyta men har bara 1,3 procent av landets befolkning eller 126 000 invånare. Länets befolkning är inte större än att halva befolkningen skulle kunna rymmas på en stor fotbollsarena samtidigt. Det gör länet till en av de mest glest befolkade regionerna inom både Sverige och EU. Här bor 2,5 invånare per kvadratkilometer jämfört med rikets 23,4 invånare per kvadratkilometer och EU:s 117 invånare per kvadratkilometer.

Den andra särskiljande faktorn är att Jämtlands län har en mer spridd bebyggelsestruktur än övriga landet med ett mycket stort antal småorter och byar över större delen av länets yta och ett fåtal tätorter med en befolkning mellan

1 000 och 4 000 invånare. Länet har en stad, Östersund, som ligger centralt i länet, vid östra sidan av Storsjön och har ett invånarantal som är tio gånger större än de största övriga tätorterna i länet. Invånarantalet i Östersunds tätort är större än summan av invånarna i samtliga övriga tätorter i länet. Av länets befolkning bor 65 procent i byar och små samhällen (upp till 4 000 invånare). Detta avspeglar sig också i andelen män och kvinnor i åldrarna 20–39 år som bor på landsbygden inklusive små tätorter. I länet bor 54 procent av kvinnorna och 58 procent av männen där mot 31 respektive 32 procent i riket.

Infrastruktur och kommunikationer

Länets geografiska läge och storlek gör att många länsbor har närmare till tätorter och regioncentra i andra län än till länets stad Östersund. I väster finns närheten till Trondheim, Norges fjärde största stad. I öster finns närheten till bland annat Sollefteå och Sundsvall.

Pendling

I Jämtlands län är arbetspendlingen mellan kommunerna omfattande. Östersunds stad intar en dominerande ställning när det gäller utbudet av arbetstillfällen inom såväl privat som offentlig sektor. En omfattande arbetspendling sker därför till Östersundsområdet. Tillgänglig pendlingsstatistik beskriver bara pendling över kommungränser. Då kommunerna i Jämtlands län är stora till ytan fångas därför inte hela den verkliga pendlingen upp i statistiken. Det kan ändå konstateras att till Östersunds kommun arbetspendlar cirka 4 800 personer från övriga kommuner. Inpendlingen från Krokoms kommun svarar för ungefär hälften av denna siffra, men även från övriga kommuner förekommer en betydande arbetspendling. Generellt sett pendlar män oftare längre sträckor än kvinnor och högutbildade pendlar oftare längre än lågutbildade. Kvinnor utnyttjar kollektivtrafik för sin arbetspendling i högre utsträckning än män. Dessa generella mönster finns också i Jämtlands län.

Tabell 2. Arbetspendling över kommungränserna år 2011 i Jämtlands län.

Män och kvinnor									
År 2011	Arbetsställekommun								
Bostadskommun	Berg	Bräcke	Härjedalen	Krokoms	Ragunda	Strömsund	Åre	Östersund	SUMMA:
Berg	2 561	7	73	27	2	4	26	693	3 393
Bräcke	18	2 018	9	19	144	7	3	531	2 749
Härjedalen	44	3	4 487	9	0	0	0	129	4 672
Krokoms	14	7	9	3 834	9	77	157	2 380	6 487
Ragunda	5	30	1	10	1 937	13	6	228	2 230
Strömsund	89	5	5	28	6	4 768	6	342	5 249
Åre	27	2	7	143	3	5	4 211	496	4 894
Östersund	271	186	62	836	113	158	235	26 018	27 879
Summa	3 029	2 258	4 653	4 906	2 214	5 032	4 644	30 817	57 553

Källa: SCB.

Kollektivtrafik och transporter

Den spridda bebyggelsestrukturen i länet kombinerat med långa avstånd gör att underlaget för kollektivtrafik är mycket svagt på de flesta håll. Det finns dock vissa områden och vissa stråk med större befolkningskoncentrationer med, relativt sett, bättre underlag för kollektivtrafik. De flesta busslinjer på landsbygden är uppbyggda efter elevernas behov av resor till och från skolan. I takt med att elevantalet minskar på många håll i länet minskar underlaget för dessa busslinjer. Då underlag inte längre finns för linjetrafik för skolelever försvinner samtidigt möjligheterna för övriga resenärer att nyttja busstrafiken då dessa ensamma inte utgör tillräckligt underlag för att upprätthålla trafiken. Taxi spelar en viss roll för att upprätthålla kollektivtrafik. Bussgods fyller i dag en viktig funktion för bland annat många av de mindre butikerna i länets glesare delar.

Stråket utmed väg E14 och Mittbanan har relativt sett stora befolkningskoncentrationer med potential för en större andel kollektivresande. Ett stort antal av de boende efter stråket pendlar in mot Östersund, men pendling i den motsatta riktningen förekommer också. Inte minst har pendlingen in mot Åre ökat under senare år.

Omfattande vägnät – samma längd som runt ekvatorn

Det statliga vägnätet i länet omfattar totalt 6 046 kilometer. Av det mer finmaskiga enskilda vägnätet i länet, som totalt är närmare sex gånger mer omfattande och i huvudsak består av skogsbilvägar, får endast cirka 325 mil statliga bidrag till vägunderhållet. Två nationella vägstråk korsar länet, dels E14 i öst-västlig riktning från Sundsvall till Trondheim och dels E45 som går genom länet i nord-sydlig riktning. Alla kommuner har en riksväg eller europaväg som leder till Östersund. Standarden på både det statliga och det enskilda vägnätet i länet är i ett flertal områden svag, vilket medför att vägnätet i dessa områden regelbundet har starkt begränsad framkomlighet eller periodvisa avstängningar av vägarna under tjällossningsperioden. Dessa årstidbundna begränsningar i delar av vägnätet utgör ett betydande hinder för befolkning och företag, inte minst besöksnäringen, särskilt under våren.

Flygplats i varje landskap

I Jämtlands län finns två flygplatser med reguljär flygtrafik, dels Åre Östersund flygplats på Frösön som ingår i det nationella flygplatsutbudet, och dels den regionala flygplatsen i Sveg med direktflyg till Stockholm. Närheten till den internationella flygplatsen Vaernes, Trondheim är av stor betydelse för fjällvärdens besöksnäring. För de östra länsdelarna spelar Midlanda flygplats i Västernorrland en viktig roll.

Järnväg åt fler väderstreck

Tre järnvägsbanor passerar länet; Norra stambanan, Mittbanan och Inlandsbanan. Mittbanan mellan Sundsvall-Ånge-Östersund-Storlien-Trondheim har under senare år fått ett kraftigt utökat trafikutbud. Mellan Sundsvall och Östersund ansvarar Norrtåg för närvarande för nio dubbelturer per dag (utöver de turer som SJ kör på banan till och från Stockholm). Mellan Östersund och Duved ansvarar Norrtåg för fem dubbelturer per dag, varav två går vidare till Trondheim. Från Östersund mot centrala knutpunkter i landet som exempelvis Stockholm, Göteborg och Malmö svarar för närvarande SJ för trafiken. Inlandsbanan mellan Mora och

Gällivare passerar länet via Sveg–Östersund–Höting och är främst en bana för godstransporter, men används under sommarsäsongen även för turisttrafik. Det bör också noteras att Inlandsbanan fått en förnyad betydelse för turistnäringen genom den persontrafik för vinterturism som framgångsrikt etablerats på banan sedan föregående säsong.

Bredband

Jämtlands län har den mest spridda befolkningsstrukturen i hela landet. Länet är också stort till ytan. Detta innebär långa avstånd för många människor och företag. Tillgång till fungerande internet ger nya möjligheter och är särskilt viktigt för företag och boende i ett län som Jämtland. Tillgång till bredbandstjänster med hög hastighet och kvalitet är i dag en självklar förutsättning för företagande på landsbygden, likväl som tillgången till offentlig och kommersiell service.

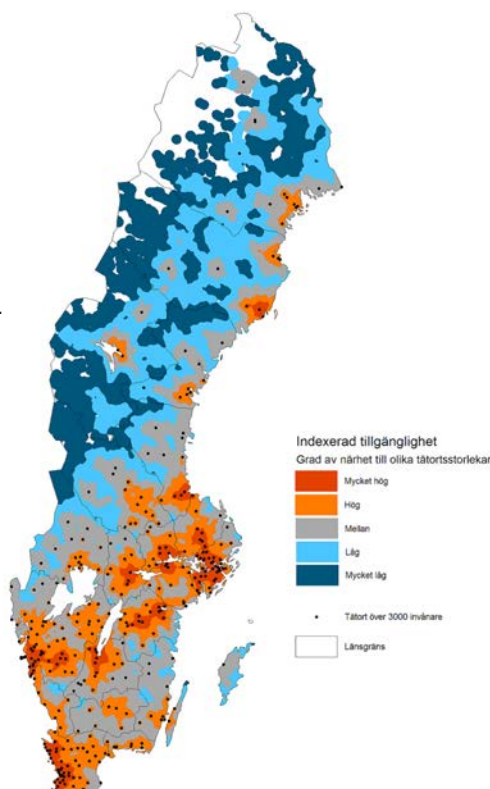
I Jämtlands län är målet att 90 procent av befolkningen ska ha tillgång till bredband om 100 Mbit/s (samma som det nationella målet) och resterande 10 procent ska ha tillgång till minst 10 Mbit/s år 2020. I oktober 2012 hade 39 procent av Jämtlands hushåll tillgång till bredband 50 Mbit/s, för hushållen på landsbygden var motsvarande siffra 18 procent.² Variationerna i tillgång till bredband i länets landsbygdsområden är mycket stora, från 48,5 procent till 0 procent i länets olika kommuner. Det sker emellertid en snabb utveckling på området. Dels sker en utbyggnad av fiber på många håll i länet, ofta med statligt stöd. Dels sker en utbyggnad och uppgradering av de mobila bredbandsnäten.

Tillgänglighet

Som en av Europas mest perifera regioner och med en i europeiska sammanhang extremt låg befolkningstäthet har länet en föga smickrande särställning avseende tillgänglighet. Befolkningstäthet är traditionellt en avgörande faktor för nivån på en regions tillgänglighet, men även Ortsstrukturen har stor inverkan på möjligheterna att bygga effektiva system som främjar tillgänglighet och rörlighet.

Tätortsstrukturens betydelse återkommer i olika tillgänglighetsberäkningar. Exempelvis har myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Tillväxtanalys, tagit fram en indexerad tillgänglighetsmodell som beskriver avstånd och tid med bil på farbara vägar till olika stora tätorter (200, 1 000, 3 000, 30 000 och 60 000 invånare) i Sverige. Maxavståndet har satts till 45 minuter vilket motsvarar en tänkt dagspendlingstid.

KARTA 1.
INDEXERAD TILLGÄNGLIGHET
Källa: Tillväxtanalys.se



² Statistik från PTS kartläggning 2012

Syftet med tillgänglighetsmodellen är att identifiera områden med liknande förutsättningar vad gäller tillgänglighet och att nå ett möjligt serviceutbud och en möjlig arbetsmarknad. I karta 1 visas resultatet av Tillväxtanalys indexerade tillgänglighetsberäkning utifrån grad av tillgänglighet till länets tätorter med fler invånare än 3 000, vilket för Jämtlands del endast innefattar orterna Strömsund och Östersund.

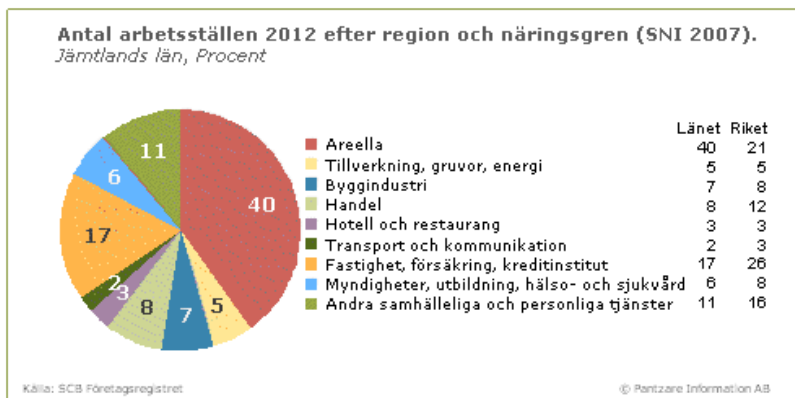
Näringsliv

Branschstruktur

Naturmässigt finns olikheter inom regionen från skogsland till vidsträckta fjäll. Även näringsmässigt finns stora skillnader inom regionen, där skogslandet har en betydligt större andel stora företag och industrier än fjällvärlden som i huvudsak präglas av turism. Den platsbundna primärproduktionen finns däremot över hela länet. Gemensamt för hela regionen är de långa avstånden till marknaderna för länets företag. Även de långa avstånden inom regionen kännetecknar Jämtlands län.

I länet så väl som i kommunerna är det den offentliga sektorn som skapar den största sysselsättningen. Betydande är också jord och skog, handel och transport. Det finns skillnader mellan kommunerna. Det syns särskilt i kommuner med större fjällanläggningar och mycket turism. Där är personliga och kulturella tjänster betydligt större än i kommuner med mer industri och tillverkning

DIAGRAM 3. PROCENTUELL FÖRDELNING AV ARBETSSTÄLLEN PER NÄRINGSREN



Källa: Regionfakta 2013

Mikroföretag dominerar

Ett typiskt företag beläget på landsbygden är ett mikroföretag³ med 1–9 sysselsatta. Sannolikheten är stor att det dessutom är ett soloföretag, det vill säga ett företag utan anställda. Detta företag producerar troligtvis arbets- eller kunskapsintensiva tjänster. Om inte är det troligt att det är ett jord- eller skogsbruksföretag. Mikroföretag sysselsätter en större andel i landsbygder än vad de gör i tätorter i alla delar av landet. Det är vanligare att ett företag på landsbygden är ett nystartat företag eller att det nyligen har övertagits av en ny företagare, jämfört med företag i tätorter. Sannolikt så är företagaren i de flesta fall en man. Exkluderas jord- och skogsbruket är skillnaderna små mellan landsbygd och tätort.

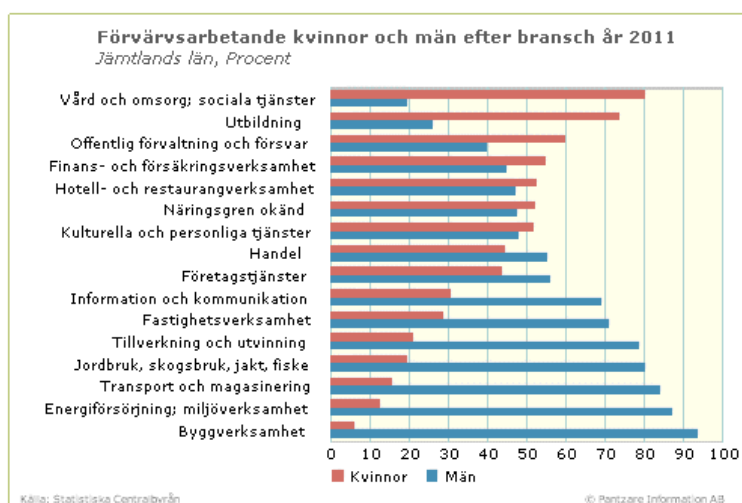
³ Mikroföretag är företag som sysselsätter färre än tio personer och vars omsättning eller balansomslutning inte överstiger 2 miljoner euro per år.

I kommuner med sämre geografiska förutsättningar fungerar inte arbetsmarknaderna friktionsfritt och många människor startar så kallade levebrödsföretag om inget annat jobb går att få. Även om de många ny- och soloföretagarna i skogslänen inte har så hög sysselsättning, produktivitet eller ekonomisk tillväxt så kan de trots allt bidra till en positiv utveckling i ett längre perspektiv.

Könsuppdelad arbetsmarknad

Arbetsmarknaden i länet är starkt könsuppdelad i de flesta branscher oavsett var man bor. Det finns påvisade samband mellan ekonomisk tillväxt och regioners förmåga att attrahera och sysselsätta kvinnor. Det har visat sig att det också finns samband mellan var kvinnor väljer att leva och graden av uppnådd jämställdhet.

DIAGRAM 4. FÖRVÄRVSARBETANDE KVINNOR OCH MÄN PER BRANSCH



Källa: Regionfakta.com, 2013

Att bryta könsuppdelning inom olika yrkesgrupper är en fördel även för arbetsgivaren, då det medför bredare rekryteringsunderlag, bestående av både kvinnor och män. Det innebär också att man ökar chansen till bra matchningar; "rätt kvinna på rätt plats". Det breddar arbetsmarknaden för både kvinnor och män, ökar trivselen och förbättrar karriärmöjligheterna.

Besöksnäring

Jämtlands län är en ledande Europadestination inom naturbaserade upplevelser. 2012 hade länet cirka 2,5 miljoner gästnätter.⁴ Det betyder att Jämtlands län har flest besökare per capita följt av Dalarna och Gotland. Besöksnäringen är en växande basnäring som genererar många arbetstillfällen också i kompletterande näringar. Kultur och kreativa näringar är drivkrafter för såväl individens som samhällets utveckling och är dessutom viktiga förutsättningar för besöksnäringens tillväxt.

Viktiga satsningar görs i att skapa året runtdestinationer i fjällvärlden som därigenom blir mer ekonomiskt hållbara. Antalet gästnätter av utländska besökare sommartid har ökat under de senaste åren och uppgick under år 2012 till

4 Tillväxtverkets rapport, Fakta om turism i Sverige 2012

255 000 loginätter (perioden juni–augusti). Besöksnäringen har stor betydelse för att upprätthålla service i länet.

Jämtlands län har sedan långt tillbaka en stark ställning som ett av landets ledande turistfiskelän mätt i antal besökare. Många företag och organisationer på landsbygden bedriver kommersiellt inriktad verksamhet baserad på fritidsfiske i Jämtlands län. De utvecklingssatsningar som skett med stöd av bland annat Landsbygdsprogrammet och tidigare strukturfondsprogram har bidragit till att många nya småskaliga företag i form av fiskecamper, uthyrnings-, tillverknings- och guideföretag har etablerats i länet.

Förutsättningarna för älg- och småviltsjakt är mycket goda i länet. Antalet sålda jaktkort har uppgått till cirka 12 500 per säsong under de senaste åren. Älgjakten är en central företeelse för många av länets invånare. Även jakt på björn och ripa är av betydelse. Strömsunds kommun betraktas som världens mest björntäta kommun och möjligheterna till kommersialiserad jakt på björn och annat vilt ökar i flera delar av länet.

Kompetensförsörjning

Utbildningsnivå

Länsinvånarna har generellt en lägre utbildningsnivå när det gäller eftergymnasiala studier än genomsnittet för riket (28,3 procent mot 33,7 procent i riket).

I länets landsbygdsområden är utbildningsnivån ännu lägre. Där har endast 23,8 procent av invånarna eftergymnasial utbildning. Prognoser pekar mot stora pensionsavgångar de närmaste åren och det kommer att bli avgörande för tillväxten att länet klarar av att kompetensmässigt matcha arbetsmarknadens behov med de arbetssökande. Fler yrken än tidigare kräver högre utbildning. Om arbetsgivare får svårt att rekrytera kompetent personal kan det leda till att man avstår från rekryteringen eller sänker sina krav vilket på sikt kan hämma utveckling av verksamheten och arbetsmarknaden som sådan. Länet står inför en utmaning att ta tillvara de resurser som finns i regionen i dag samt rusta de som saknar utbildning som är kompatibel med arbetsmarknadens behov.

Kunskapscentra

I länet finns flera kunskapscentra. Vi har Mittuniversitetet i Östersund, Grönt centrum i Ås där kunskap kring jordbruk och landsbygdsutveckling samlats, däribland Eldrimner nationellt resurscentrum för småskalig hantverksmässig livsmedelsförädling. I länet finns även Travskolan Wången (nationellt utbildnings- och utvecklingscentrum för svensk travsport). Jämtlands län har väl utvecklade möjligheter för distansutbildningar via Lärcentra. Dessutom finns många gymnasieutbildningar och yrkesutbildningar, framför allt i Östersundsregionen, men även ute i kommunerna.

Service

Tillgång till service är en nödvändig förutsättning för en ort ska kunna attrahera nyinflyttning eller behålla befolkning. Tillväxtanalys har konstaterat att faktorer som är avgörande för en Orts utveckling är bra infrastruktur, god offentlig service, närhet till arbetsmarknader, attraktivt boende och goda sociala strukturer⁵. Både boende och företag behöver en god service för att vardagen ska fungera. I vissa områden i länet bidrar besöksnäringen starkt till underlaget för god service.

Dagligvarubutiker

Antalet dagligvarubutiker har som redan nämnts minskat kraftigt. Under 1950-talet fanns uppskattningsvis 350–400 dagligvarubutiker i länet. År 1996 uppgick antalet till 186 och antalet butiker har därefter fortsatt att minska enligt tabell 3 nedan.

Tabell 3. Antal butiker 2004–2013	
År	Antal butiker
2004	182
2007	169
2012	143
2013	135

Många av de butiker som lagts ner under senare år har funnits på orter som tidigare hade fler än en butik, men det är också många orter som blivit helt utan butik under senare år. Av karta 3 nedan framgår (som röda prickar) vilka orter som hade butik år 2013 och vilka orter (markerade med blå prickar) som hade butik år 2004, men som därefter mist sin sista butik. Uppemot 20 orter i länet har under de senaste tio åren mist sin sista butik enligt den statistik som Tillväxtanalys tillhandahåller. Svaningen, Ånn, Mattmar, Landön, Alsen, Börtnan, Skålan, Hara, Marieby, Rissna, Våle, Nyhem, Pilgrimstad, Hällesjö, Sörbygden Älvros och Överhogdal är alla orter som under de senaste tio åren mist sin sista livsmedelsbutik. Att bilberoendet ökat och att många fått längre till sin närmaste butik står därmed alldeles klart.

Då många av butikerna på landsbygden också fungerar som ombud för post och paket och som apoteks-, systembolags- och spelombud har nedläggningen av den sista butiken ofta inneburit att också ovan nämnda servicefunktioner försvunnit från orten.

Det finns emellertid några exempel på orter där den ökande turistnäringen bidragit till öppnande av helt nya butiker. Tännadalen och Vemdalskskalet är två sådana exempel. Dock kvarstår det faktum att butiks nätet blivit allt glesare. Det är också fler orter som i dag bara har en butik. Sårbarheten ökar därmed för dessa orter.

De ekonomiska marginalerna för de minsta butikerna har minskat under senare år. Det ökande behovet av både servicebidrag och investeringsstöd är tydliga

5 Tillväxtanalys rapport 2011:11, Orter med befolkningsökning

indikatorer på detta. Stödnivåerna för servicebidraget har ökat från cirka 600 000 till drygt 1,2 miljoner kronor per år under de senaste åren.

KARTA 2. DAGLIGVARUBUTIKER ÅR 2004 OCH 2013 I JÄMTLANDS LÄN



Copyright_lantmäteriet_2013

Källa: Tillväxtanalys och underlag från kommunerna. Länsstyrelsens bearbetning

På karta 2 ovan redovisas bara livsmedelsbutiker som har öppet året om. Utöver dessa finns livsmedelsbutiker med öppet januari–maj i några av länets turistorter.

Hur tillgängligheten till närmaste livsmedelsbutik förändrats framgår av tabell 4 nedan:

Tabell 4. Tillgänglighet till dagligvarubutik år 2007 och 2012						
Restid med bil minuter		5–10	10–20	20–30	30–40	> 40
Antal personer 2007		15 963	6 892	951	112	55
Antal personer 2012		15 254	7 619	1 016	112	54
Förändring		-709	727	65	0	-1

Källa: Tillväxtanalys

Av tabellen ovan framgår att det blivit färre som når en butik på under tio minuter med bil. Däremot har antalet personer med mycket långa restider till sin närmaste butik varit i princip oförändrat under de senaste sex åren.

Hur många fler som inte längre kan cykla eller gå till sin närmaste butik framgår inte av statistiken från Tillväxtanalys. Resmönster till butik skulle vara intressant att kartlägga.

Tillgängligheten till närmaste butik varierar kraftigt i olika delar av länet. Av tabellen nedan framgår andelar av befolkning per kommun med olika restider till närmaste butik år 2012.

Tabell 5. Avstånd till närmaste livsmedelsbutik 2012					
Kommun/ Region	Befolkning	Andel (%) per avståndsklass			
		< 5 min	5–10 min	10–30 min	> 30 min
Berg	7 345	72,8	18,4	8,1	0,6
Bräcke	6 750	53,6	20,4	25,9	0,0
Härjedalen	10 341	83,1	9,0	7,8	0,0
Krokom	14 559	71,6	23,2	5,0	0,2
Ragunda	5 501	64,0	21,8	14,2	0,0
Strömsund	12 171	74,0	12,0	13,4	0,5
Åre	10 259	75,6	14,5	9,7	0,1
Östersund	59 373	90,9	6,8	2,3	0,0
Jämtlands län	126 299	81,0	12,1	6,8	0,1
Riket	9 470 368	91,2	7,2	1,6	0,0

Källa: Tillväxtanalys/Regionfakta.com senast uppdaterad 2013-01-29

Störst andel av kommuninvånarna med långa restider, mer än tio minuter till sin närmaste butik, finns i Bräcke, Ragunda och Strömsunds kommuner. Berg, Krokom, Strömsund och Åre är de kommuner där ett antal personer har mycket långa avstånd till butik.



Livsmedelsbutik i Funäsdalen.
Foto: Länsstyrelsen Jämtlands län, Johan Looch

Kooperativa lösningar

På några orter har olika lokala alternativ prövats för att trygga tillgången till service. Det har kunnat handla om att man gått samman i en ekonomisk förening för att exempelvis tillhandta lokal för livsmedelsbutik eller för att driva butiken i egen regi.

Hemsändning

Hemsändning är ett sätt för butikerna att stärka sin kundkrets och möjliggöra leveranser av varor till sina kunder i gles och landsbygd. Till den del av butikens hemsändningsverksamhet som bedrivs till de invånare vilka har svårt att ta sig till butik, kan butiken söka bidrag hos kommunen. Det är kommunen som avgör om, och i så fall hur, hemsändningen ska subventioneras. Statligt stöd kan lämnas som hemsändningsbidrag till kommuner som helt eller delvis bekostar hemsändning av dagligvaror till hushåll. Bidraget kan för närvarande lämnas med högst 50 procent av kommunens nettoutgift för hemsändningen, dock maximalt 100 kronor per hushåll och hemsändningstillfälle.

Drivmedel

Utvecklingen när det gäller drivmedelsstationer i riket som helhet framgår av tabell 6 nedan.

Tabell 6. Antal drivmedelsstationer i riket per områdestyp 2009–2012						
Områdestyp	2009	2010	2011	2012	Förändring 2009–2012	
					Antal	Procent
Glesbygd	220	219	226	218	-2	-0,90
Tätortsnära landsbygd	1 004	972	943	876	-128	-12,7
Tätort	2 434	2 315	2 265	2 120	-314	-12,9
Totalt	3 658	3 506	3 434	3 214	-444	-12,1

När det gäller drivmedelssituationen i Jämtlands län kan konstateras att antalet drivmedelsstationer i länet har minskat från 117 stycken år 2009 till 110 stycken år 2012. Flera av de nedlagda stationerna har funnits i orter som tidigare hade flera bensinstationer. Det har därmed inte blivit så mycket glesare mellan bensinstationerna under de senaste åren. Det kan också konstateras att många stationer under senare år har omvandlats till automatstationer. Vid såväl nedläggningar av bensinstationer som omvandlingar till automatstationer försvinner annan service så som vatten, luft och tillbehör. Många drivmedelsstationer har också ett enklare sortiment av dagligvaror.

Av karta 3 framgår de orter där det under år 2013 var möjligt att tanka sin bil.



Bensinstationen på Jamtli i Östersund. Foto: Marie Birkel.

KARTA 3. BENSINSTATIONER OCH TANKSTÄLLEN I JÄMTLANDS LÄN ÅR 2013



Copyright_lantmateriet_2013

Källa: Tillväxtanalys och underlag från kommunerna. Länsstyrelsens bearbetning

Förnybara drivmedel

Enligt lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel är de drivmedelsställen som under de två senaste åren sålt mer än 1 000 kubikmeter motorbensin eller diesel skyldiga att erbjuda minst ett förnybart drivmedel från och med 1 januari 2010. Transportstyrelsen utövar den centrala tillsynen över efterlevnaden av denna lag. Den eller de nämnder som fullgör uppgifter inom

miljöområdet utövar den lokala tillsynen inom kommunen. Ofta saknas stationer med förnybara bränslen i gles- och tätortsnära landsbygder.

Av karta 5 nedan framgår var det fanns möjlighet att tanka miljöbränslen år 2012. Av karta 4 framgår inte var det finns tillgång till laddstationer för elfordon. Därför redovisas i karta 5 var det finns möjlighet att också ladda elfordon. Observera att denna karta endast redovisar tillgången till andra fossilfria bränslen än el efter väg E14. När det gäller tillgången till laddstationer för el redovisar dock kartan läget för länet som helhet.

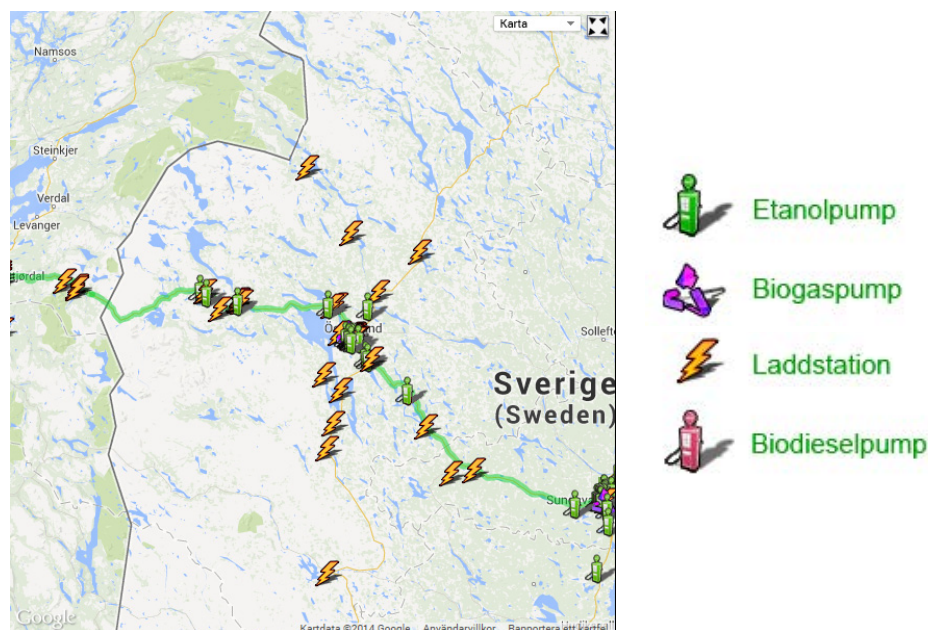
KARTA 4. PLATSER MED MÖJLIGHET ATT TANKA MILJÖBRÄNSLEN 2012

- Station med fordonsgas
- Station med E85
- E85 station med minst 20 körtid till nästa E85 station
- Länsgrens



Källa: Tillväxtanalys

KARTA 5. TANKSTATIONER FOSSILBRÄNSLEFRIA BRÄNSLEN 2013



Källa: <http://www.greenhighway.nu/laddstationer> (2014-01-02)

Apoteksvaror och apotekstjänster

Apoteksmarknaden i Sverige började avregleras år 2009. Det kan därför vara intressant att studera hur antalet apotek och apoteksombud har förändrats sedan dess. Nedan redovisas antalet apotek och apoteksombud år 2009 respektive år 2012.

Tabell 7. Antal apotek och apoteksombud i Jämtlands län		
	2009	2012
Antal apotek	23	24
Antal apoteksombud	53	51
Försäljningsställen receptfria läkemedel		151 (2011)

Källa: Tillväxtanalys

Som framgår av tabellen ovan har antalet apotek och apoteksombud varit i princip oförändrat i länet sedan avregleringen. Vi kan dock se ett stort antal försäljningsställen för receptfria läkemedel.

Post

Postens verksamhet omstrukturerades under början av 2000-talet. Strukturuomvandlingen ledde till ett ökat antal servicepunkter med i många fall längre öppethållandetider än tidigare. Postens lantbrevbärare når ut till i stort sett alla befolkade delar av länet för bland annat utdelning av brev och paket. Lantbrevbärarservicen fyller en mycket viktig funktion i länet. I några fall har denna funktion kunnat användas också för butikernas distribution av matvaror.

Posten har dock meddelat att det finns ett antal områden i länets mest glest befolkade delar där postdistribution utförs i dag, men där antalet fasta hushåll är lägre vad Post och Telestyrelsen (PTS) angett som minsta antal för krav på regelbunden postdistribution. Det handlar om totalt ett 90-tal hushåll i eller i närheten av områdena Blåsjön–Ankarvattnet, Häggnäset, Gussvattnet, Lidsjöberg–Härbergsdalen, Offerdal–Jänsmässholmen, Kallsedet–Överäng och Glen–Åsarna.



Länsstyrelsen Jämtlands län

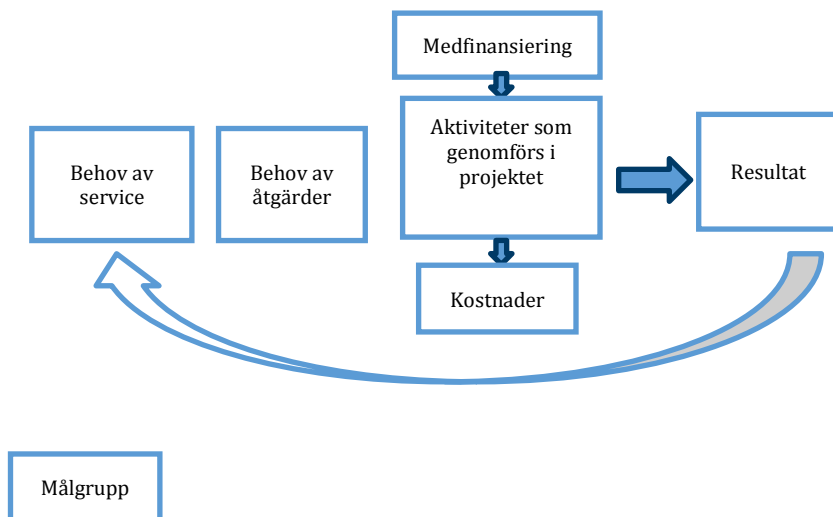
Postadress: 831 86 Östersund
Besöksadress: Residensgränd 7
Telefon: 010-225 30 00
jamtland@lansstyrelsen.se
www.lansstyrelsen.se/jamtland

Projektplan

Syftet med projektplanen är att identifiera och definiera projektets omfattning.

Projektnamn	
Stärkt samverkan för kommersiell service i Jämtland Härjedalen	
Sökande organisation	
Region Jämtland Härjedalen	
Kontaktperson	
Maria Kumpula	
Telefonnummer	E-postadress
?	?

Innan du fyller i din projektplan är det viktigt att du tar del av vår information om vad som gäller för att få stöd för att utveckla lokal service inom landsbygdsprogrammet. Information om detta finns på [Tillväxtverkets hemsida](#).



Samarbete

Resultatspridning

Framtida förvaltning

1. Behov av service

Beskriv kortfattat vilken service som saknas eller som inte finns i tillräcklig utsträckning idag. Beskriv varför servicen bör etableras eller förstärkas.

Utvecklingen inom serviceområdet går mycket snabbt. Nya tjänster utvecklas ständigt, utbudet av varor och tjänster ökar. Det leder till nya köpmönster, nya aktörer och förändrade behov. Det är viktigt att ständigt ha beredskap och att söka ny kunskap. Samtidigt kan förutsättningar för att bedriva kommersiell service i glesbygden skilja sig åt från företagare till företagare både genom utbud och kundkrets. Erfarenhetsutbyte, nätverk, samarbete och kompetensutveckling är viktigt i alla branscher och självklart även för servicegivare på landsbygd.

Särskilt viktigt i glesbygd är att koppla samman servicefrågan med ett sammanhang av flera servicetjänster och se den lokala näringslivsutvecklingen i ett brett perspektiv. Här har alla kommuner en roll att fylla. Det finns också ett uttalat behov hos företagarna att offentliga myndigheter måste tydliggöra vilka olika roller och ansvar som respektive offentliga aktörer har; Vem gör vad och vem är min kontaktperson?

2. Behov av åtgärder

Beskriv vilka åtgärder som är nödvändiga för att stärka och säkerställa tillgången till servicen.

En samsyn i länet mellan offentliga aktörer som arbetar med uppdrag för kommersiellt service är nödvändig. Detta för att underlätta för kommunernas tjänstemäns arbete med det lokala näringslivet och i synnerlighet med företagare inom kommersiell service. Genom samsyn och samverkan kan vi tillsammans bidra till en fortsatt tillgång till kommersiell service.

Att ge en samlad information till företagare inom kommersiell service om vilka uppdrag knutna till kommersiell service som kommuner, Region Jämtland Härjedalen, Länsstyrelsen och Tillväxtverket har och vilka roller dessa aktörer har i frågan. Denna åtgärd är viktig för att visa på det arbete och insatser som görs för att stärka det lokala näringslivet inom kommersiell service men också för att underlätta dialogen och kommunikationen mellan det offentliga och privata.

Att utveckla kommunikationen mellan det offentliga aktörerna och företagare inom kommersiell service anses som otroligt viktig åtgärd att arbeta med.

Vi tror att vi kan stärka den kommersiella servicen genom att försätta utveckla kommunernas servicepunkter genom erfarenhetsutbyte mellan kommuner men också via mötesforum med lokala servicegivare, föreningar, näringsliv och invånare.

3. Projektidé

Sammanfatta syftet med projektet. Varför ska det genomföras?

Beskriv den eller de aktiviteter som projektet ska genomföra.

Hur kan projektets aktiviteter och resultat bidra till etablering eller förstärkning av den service som behövs.

Samverkan mellan aktörer, program och andra strategiskt förekommande insatser på regional nivå.

Samverkanforum

- Inom projektet skapa ett samverkansforum för kommuner, länsstyrelsen och regionen för att bidra till samsyn i serviceprocessen (hur vi tillhandahåller en god samhällelig service som omfattar glesbygd) och för ökade synergier mellan regionalt serviceprogram, landsbygdsprogram och kommunala serviceplaner. Regional samverkan ska ske minst 5 ggr per år, varav en bredare inbjudan sker 1-2 ggr per år. Med bredare inbjudan menas att företagare inom kommersiell service bjuds in att delta.
- Inom projektet arbeta för att etablera och stödja lokala samverkansgrupper eller liknande i kommunerna knutna till service på glesbygd. Ovanstående två samverkansformer bör utgöra grund för ökad transparens och förståelse för beslutsprocesser.

Processtöd och dialog för delaktighet och engagemang bland kommunerna i servicearbetet.

Stödja utvecklingen av de lokala servicepunkterna

- Genomföra en analys och behovsinventering av vad som efterfrågas hos servicegivarna som i sin tur visar på vilken grundläggande servicenivå som krävs. De flesta lanthandelsbutiker erbjuder i regel flera typer av service. Det är viktigt att hitta olika och nya samordningslösningar för att locka fler kunder och för att verksamheten ska ha ”fler ben att stå på” och därmed bli mindre sårbar.
- Genom utvecklingsmöten i länets kommuner med invånare, näringsliv och föreningsliv få en tydlig bild av den service vad som efterfrågas i området. Detta för att lokalanpassa servicelösningar där stat, kommun, kommersiella aktörer och det civila samhällets organisationer är involverade. Detta ger möjlighet till samordning och ökad attraktivitet både för servicegivaren och för de som lever, bor och verkar i området. Genomgående i arbetet kring utvecklingen av de kommersiella servicepunkterna ska hänsyn tas till ny teknik och innovativa lösningar. Under projekttiden kommer i snitt 2 utvecklingsmöten/kommun att genomföras. Vidare är erfarenhetsutbyte mellan kommunerna i deras arbete är viktigt för inspiration och vidareutveckling av kommunernas servicepunkter.

Analys gällande kompetensutvecklingsbehov inom service på regional och kommunal nivå samt bland servicegivare.

Analys livsvillkor för kvinnor och män

- Tillgången till service är i högsta grad en jämställdhetsfråga. En god service för kvinnor är inte nödvändigtvis samma sak som för män. Kvinnor har exempelvis generellt sett sämre

tillgång till bil och är i större utsträckning än män hänvisade till att resa med kollektiva färdmedel. Det finns också fler äldre kvinnor än äldre män utan körkort. För att öka kunskapen i ämnet så kommer en kvalitativ analys om livsvillkor på landsbygden ur ett jämförande perspektiv, där det undersöks hur kvinnor och män, likväl som företagare upplever att servicetillgången sätter ramar för livsvillkor på landsbygden. Genomförs under våren 2017. Resultatet kommer att användas som underlag i alla kommuners arbete med kommersiell service.

Branschanalys

- För att både myndigheter ska få en bättre bild av hur branschen kommersiell service ser ut i Jämtlands län behöver vi ta fram mer fakta om butiker, områdestyper, kedjor samt ekonomiska förutsättningar. I regeringens utredning "Service i glesbygd" finns mycket relevant information om branschen i Sverige. Tillväxtanalys och HUI har tagit fram fakta om butiker, kedjor samt ekonomiska förutsättningar för Sverige. Motsvarande fakta för Jämtlands län ska tas fram och användas i flera syften för alla aktörer inom sektorn. Branschens ekonomi ger en bra bild för företagen och ger dem möjlighet att utveckla sin verksamhet med övriga i branschen.

Kartlägga behovet av kompetensutveckling i länet. Kanske mer fokus på tjänstemän och politikernas kompetensutveckling. På så vis höja statusen på handlingsplanen och programmet på regional nivå, även de kommunala serviceplanerna.

- Förutsättningar för att bedriva kommersiell service i glesbygden skiljer sig åt från företagare till företagare både genom utbud och kundkrets. Inom projektet vill vi kartlägga behovet av *kompetensutveckling* hos företagare, kommuner och myndigheter för att sedan analysera vilka insatser för ökad kunskap och möjlighet att bedriva en effektiv kommersiell service i hela länet. Inom projektet kommer en mindre arbetsgrupp med servicegivare och tjänstemän tillsättas för att ta fram förslag på hur detta arbete ska läggas upp, kartlägga kompetensutvecklingen och hur identifierade behov skulle kunna tillgodoses. Arbetet kommer sedan att redovisas till Tillväxtverket som underlag för kommande insatser för målgruppen.
- Inom det regionala samverkansforumet kommer kompetensutvecklingsbehov för tjänstemän och politiker inom kommuner, Region Jämtland Härjedalen och Länsstyrelsen att identifieras och redovisas till Tillväxtverket.

Delaktighet

- Erfarenhetsutbyte, nätverk, samarbete och kompetensutveckling är viktigt i alla branscher och självklart även för servicegivare på landsbygd. Långa avstånd, svårt att hitta ersättningspersonal etc. förhindrar möjligheten för företagare, i detta fall, inom kommersiell service att delta på träffar och utbildningar. Det finns ett uttalat behov i länet av att arbeta fram möjligheter att skapa nya former för erfarenhetsutbyte, nätverk, möten och utbildningar där möjligheterna med ny teknik är viktig att beakta. Inom projektet kommer det att utvecklas

och implementeras någon form av digital kommunikationsplattform för alla aktörer inom kommersiell service att nyttja. Den skulle kunna innehålla nyhetsbrev, presentation av företagare och butiker i länet/ingångar till aktuella stöd att söka, kontaktlistor, mm. Årlig träff för länets företagare inom kommersiell service.

Analysunderlag av statistik i GIS

- Idag finns en mängd statistiskt underlag för var befolkningen bor, arbetar, inkomst, bilinnehav, fritidshus mm. Kommunerna i Jämtlands län har länge efterfrågat statistik på kommunal nivå samt en samsyn för hur statistiken ska användas. En annan viktig samt möjliggöra analyser som är jämförbara mellan kommuner men framförallt för att se över kommungränserna där exempelvis kunskap kring pendlingsmönster och dagresenärer är av betydelse. Syftet är att främja samordningen mellan olika aktörer och främja insatser för att öka tillgängligheten till service på landsbygd. Det handlar också om att synliggöra den kommersiella servicen i länet och kommunerna på ett användarvänligt sätt.

4. Projektets tidplan

Följande aktiviteter planeras i projektet

Aktivitet	Tidsperiod	Kostnadsslag (egen personal, köp av tjänst, resor, mm)
Etablera och driva en samverkansgrupp på regional nivå mellan kommuner, länsstyrelsen och Region Jämtland Härjedalen. Möten minst 5 ggr/år	Maj. 2016 – juni 2019	Egen personal, möteslokaler, mötesfika, ev. köp av tjänst för någon form av gemensam kompetensutveckling
Bjuda in företagare inom kommersiell service till länsgemensamma träffar 1-2 ggr/år	Aug. 2016 – juni 2019	Egen personal, möteslokal, resor, förtäring, marknadsföring, ev köp av tjänst i form av inspiratör/föreläsare/utbildare
Kartlägga nuvarande servicepunkter i länet + några externa	Aug. 2016 – okt 2016	Egen tid
Studie livsvillkor kvinnor och män	Jan 2017 – juni 2017	Köp av tjänst, tryck av rapport
Framtagande av infobroschyr	Okt. 2016 - dec. 2016	Layout och tryck. Antal?
Utveckling av digital kommunikationsplattform. Lansering mars 2017.	Juni. 2016 - Mars 2017	Köp av tjänst, egen tid

	Dialoger i kommunerna om servicepunkter 2st/kommun	Jan. 2017 – dec. 2018	Egen personal, resor, möteslokal, annonsering, förtäring
	Branschanalys	Maj 2016 – dec. 2016	Egen tid, inköp av statistik, rapport sammanställning
	Inventering av kompetensutveckling hos myndigheter och företagare	jan. 2017- dec. 2017	Egen tid, resor, möteskostnader
	Lokala samverkansgrupper för service på landsbygd i länets kommuner	Jan 2017- juni 2019	Egen personal, resor, möteslokaler, förtäring
	Löpande uppdatering av information på kommunikationsplattformen samt annan kommunikation som efterfrågas i de olika samverkansgrupperna	maj 2016 - juni 2019	Egen tid, porto,
	Sprida projektets resultat samt framtagande av Slutrapport	maj 2019-juli 2019	Egen tid, resekostnader
5. Målgrupp Vilken målgrupp har projektet? Beskriv den direkta målgruppen och den eventuella indirekta målgruppen.			
Direkta målgrupper: Länets kommuner; både tjänstemän och politiker Länsstyrelsen Företagare inom kommersiell service Indirekta målgruppen: Aktörer i partnerskapet Invånare Besökare i länet			

6 Resultat

Beskriv projektets förväntade resultat och hur det förväntas tillgodose det beskrivna behovet av service.

Ökat fokus på kommersiell service i länets kommuner.

Ökad delaktighet och genomförandekraft i länets kommuner genom kommunikationsplattform och lokala samverkansgrupper.

Tryggt utbud av kommersiell service till länets invånare och besökare.

Ökat antal/utvecklade servicepunkter i länet.

7. Resultatspridning

Beskriv de aktiviteter som planeras för att sprida resultat och erfarenheter från projektgenomförandet.

Beskriv också målgrupperna för dessa aktiviteter.

- Löpande informera medverkande aktörer via samverkansforum, lokala arbetsgrupper inom kommunerna och kommunikationsplattformen. Målgrupp: kommunala tjänstemän, företagare
- Återrapportering enligt beslut till Tillväxtverket samt medverkan på aktiviteter som Tillväxtverket bjuder in till och arrangerar. Målgrupp: Tjänstemän på Tillväxtverket och Region Jämtland Härjedalen
- Slutredovisning till de kommunala samverkansgrupperna samt regionala samverkansgruppen om projektets resultat och fortsatt arbete. Målgrupp: Kommunala och regionala tjänstemän.

8. Efter projektets slut

Beskriv hur ni arbetar vidare med projektets resultat efter att projektet har avslutats.

Här är det tomt i mitt huvud just nu men jag tänker så här:

Efter projektet har avslutats finns det goda möjligheter för de lokala samverkansgrupperna i kommunerna att fortsätta sitt gemensamma arbete med exempelvis kommunens serviceplan. Det regionala samverkansforumet har en funktion att fylla även framgent för att hantera nya uppdrag, förtydligande av roller hos olika aktörer för att ha en tydlighet genemot företagare inom kommersiell service och lokala näringsliv. En förhoppning är att projektets resultat ska via på nästa steg i stärkt regional serviceutveckling.

9. Samarbete

Beskriv vilka som kommer att ingå i samarbetet för projektets genomförande.

Beskriv också i vilken utsträckning samarbetet kommer att ske.

Inom projektet kommer samarbetet främst att ske med länets kommuner, Länsstyrelsen Jämtlands län samt företagare inom kommersiell service i länet.

10. Offentlig medfinansiering

Vilka organisationer medfinansierar projektet? Offentlig medfinansiering är en förutsättning för att ett projekt ska kunna beviljas stöd ur landsbygdsprogrammet.

Region Jämtland Härjedalen

11. Nyskapande

Beskriv på vilket sätt projektet är nyskapande.

Arbetsätten i sig är inte nyskapande, inom många områden sker samverkan genom regionala och lokala arbetsgrupper. Nytt är dock att företagare aktivt deltar i projektet och att kommunikationen framförallt tar sin utgångspunkt i företagarna och länets invånares behov. Det är också nytt att arbeta på detta sätt för projektets aktörer.

Regionala utvecklingsnämnden

Granskning av projektverksamheten inom Regionala utvecklingsnämnden

På vårt uppdrag har revisionskontoret genom Deloitte genomfört en övergripande granskning av om Regionala utvecklingsnämnden har en tillfredsställande styrning och kontroll av efterlevnaden av regelverket för projektverksamheten.

Resultatet av granskningen redovisas i bifogad granskningsrapport.

Nedan redovisar vi några av granskningens iakttagelser och bedömningar:

- Vi kan inledningsvis konstatera att det inom förvaltningen finns en upparbetad kunskap om det krav som stödgivarna ställer. Det sker också ett systematiskt tillvaratagande av genomförda kontroller av efterlevnaden av regelverket så att förbättringsåtgärder vidtas. Det sker dock ingen regelmässig återrappor-tering av kontrollerna till nämnden under projektperioden eller i samband med slutrapportering av projekten.
- Det saknas rutiner för hur projekten ska återrapporeras till nämnden. I dagsläget sker uppföljning och utvärdering i huvudsak på projektnivå enligt de krav som stödgivarna ställer. Nämnden bör fastställa rutiner för att på ett systematiskt sätt följa upp och analysera projektverksamheten. Analyserna bör omfatta både resultat av enskilda projekt som den samlade projektverksamheten.
- Nämnden har under 2015 inte tagit fram någon internkontrollplan och därmed inte efterlevt reglementen för nämnden. Vi har dock noterat att förslag till internkontroll plan för 2016 har behandlats vid nämnden sammanträde.
- Styrningen av projektverksamheten behöver förbättras så att resultatet och erfarenheterna av projektverksamheten tillvaratas i större utsträckning. Samverkan och erfarenhetsutbyte mellan projekten skulle kunna leda till ett bättre resultat sett till den samlade projektverksamheten.
- Det saknas tydliga rutiner, riktlinjer och ansvarsfördelning för styrning och ledning av projekt som uppbär extern finansiering. Nämnden bör därför vidta åtgärder och förtydliga projektledarnas ansvar och vilka förväntningar som följer av projektledarrollen.

Vi emotser senast den 2:a maj 2016 en redovisning av vilka åtgärder som Regionala utvecklingsnämnden vidtar eller avser vidta med anledning av granskningsresultatet.

För revisorerna i Region Jämtland Härjedalen



Annelie Bengtsson
Ordförande



Leif Gabrielsson
Revisionsdirektör

Bilaga

Rapporten Granskning av projektverksamheten inom Regionala utvecklingsnämnden.

Kopia till

Fullmäktiges presidium
Regionstyrelsen
Regiondirektören
Förvaltningschef för Regionala utvecklingsnämnden

Fwd: Invitation YouthCore

Gunnar Fackel <gunnar.fackel@regionjamtland.se>
Till: registrator@regionjamtland.se

4 mars 2016 14:54

Skickat från min iPhone

Vidarebefordrat brev:

Från: PUCKER Barbara <Barbara.PUCKER@ktn.gv.at>

Datum: 4 mars 2016 12:31:36 CET

Till: 'Judith Anneveldt' <J.Anneveldt@drenthe.nl>, "'inaki.susaeta@ihobe.net'" <inaki.susaeta@ihobe.net>, "'lubov.hertman@yandex.ru'" <lubov.hertman@yandex.ru>, "'sriverob@gencat.cat'" <sriverob@gencat.cat>, "'rolf.johnsen@ru.rm.dk'" <rolf.johnsen@ru.rm.dk>, "'jes.pedersen@ru.rm.dk'" <jes.pedersen@ru.rm.dk>, "'hans.fredborg@ru.rm.dk'" <hans.fredborg@ru.rm.dk>, "'sabine.islebe@stmuv.bayern.de'" <sabine.islebe@stmuv.bayern.de>, "'christine.doni@stmuv.bayern.de'" <christine.doni@stmuv.bayern.de>, "'kaja.lotman@keskkonnaamet.ee'" <kaja.lotman@keskkonnaamet.ee>, "'gunnar.fackel@regionjamtland.se'" <gunnar.fackel@regionjamtland.se>, "'woodsworth.simon@cr-languedocroussillon.fr'" <woodsworth.simon@cr-languedocroussillon.fr>, "'mita.lapi@flanet.org'" <mita.lapi@flanet.org>, "'timo.hokkanen@ely-keskus.fi'" <timo.hokkanen@ely-keskus.fi>, "'uwe.wolf@mkulnv.nrw.de'" <uwe.wolf@mkulnv.nrw.de>, "'anna-maria.willemsen@mkulnv.nrw.de'" <anna-maria.willemsen@mkulnv.nrw.de>, "'martin.plihal@plzensky-kraj.cz'" <martin.plihal@plzensky-kraj.cz>, "'veronika.berkova@plzensky-kraj.cz'" <veronika.berkova@plzensky-kraj.cz>, "'zbynek.prokop@pilsenregion.eu'" <zbynek.prokop@pilsenregion.eu>, 'Gjalt Gjaltema' <G.Gjaltema@drenthe.nl>, 'Martien Haasjes' <M.Haasjes@drenthe.nl>, "'jconway@dra.ie'" <jconway@dra.ie>, 'SERRO Helmut' <Helmut.Serro@ktn.gv.at>, "'doris.hary@stmk.gv.at'" <doris.hary@stmk.gv.at>, "'inaraza@euteka.lt'" <inaraza@euteka.lt>, "'simas.einikis@vrm.lt'" <simas.einikis@vrm.lt>, "'vincenzo.naso@regione.toscana.it'" <vincenzo.naso@regione.toscana.it>, "'katarina.nordmark@lansstyrelsen.se'" <katarina.nordmark@lansstyrelsen.se>, "'sven.swedberg@lansstyrelsen.se'" <sven.swedberg@lansstyrelsen.se>, "'gerda.roupe@vgregion.se'" <gerda.roupe@vgregion.se>, "'mariecharlotte.delvaux@spw.wallonie.be'" <mariecharlotte.delvaux@spw.wallonie.be>, "'rene.poismans@spw.wallonie.be'" <rene.poismans@spw.wallonie.be>, "'h.wisniewska@warmia.mazury.pl'" <h.wisniewska@warmia.mazury.pl>, "'m.proniewicz@warmia.mazury.pl'" <m.proniewicz@warmia.mazury.pl>, "'a.dajnowiec@warmia-mazury.pl'" <a.dajnowiec@warmia-mazury.pl>

Kopia: KNAFL Heidrun <heidrun.knafl@ktn.gv.at>

Ämne: Invitation YouthCore

Dear colleagues!

Attached you find the invitation and registration form of the next YouthCORE conference taking place in Carinthia 18-23 September this year in the run up of the ENCORE conference.

We are looking forward to offer 40 young people from all over Europe to take part in this conference and contribute to the sustainable development in Europe.

From each region, being member of the ENCORE Steering group, 2 young persons have the possibility to be delegated by the region and participate in the YouthCORE. Please deliver the

invitation to young people in your region. All applications are foreseen to be sent per email to encore@ktn.gv.at until 2 May. If there are more than 2 applications from one region, all regional applications will be sent to the region to select 2 participants. The YouthCore 2016 team will make the final selection to get 40 participants evaluating the arguments written in the applications.

Best wishes,

Barbara Pucker

2 bilagor



noname.html

1K



YouthCORE_Invitation2016.pdf

1083K

YouthCORE 2016

ENCORE Youth Conference

For Young People from Europe in the range from 16 to 24 years

ACTIVITIES:

- Workshops and Political Debates on Climate Change/Climate Protection
- Climate Protection Declaration
- Presentation at the Minister Conference/ENCORE 2016
- Excursions
- Practical courses
- Networking



Cap Wörth, Lake Wörthersee, Carinthia, Austria
18th - 23rd September 2016

YouthCORE 2016

ENCORE Youth Conference

18-23 September 2016, Carinthia/Austria

The YouthCORE Conference (18th – 23rd September 2016) will be hosted by the Austrian region Carinthia and will take place in Cap Wörth on the shores of the lake Wörthersee: <https://goo.gl/maps/Y6g3n41m5ck>

YouthCORE is the European Environmental Youth Conference of the Regions.

Idea:

YouthCORE is aiming at the political participation of young people all over Europe. The Conference is guided by experienced staff. The program includes the interregional exchange, educational excursions and intensive discussion and work on important environmental issues of the European regions.

Aim:

A delegation of the participants will additionally have the opportunity to present possibilities to take action on climate change and to articulate their demands within the ENCORE Conference "Regions taking action – alliances on climate change and green economy" on 23rd of September 2016.

ENCORE is a political platform and forum of Environment Ministers and other relevant political leaders of the regions of Europe relating to environmental and sustainable development issues. ENCORE is dedicated to political co-operation between the regional Environment Ministers in Europe. ENCORE aims to contribute to the effective implementation of EU environmental policy, to improve environmental governance and to foster sustainable development in the regions of Europe.

Participants:

Young people of Europe can take part in the conference and contribute to the sustainable development in Europe by discussing current problems in the field, thinking of possible solutions and giving advice to the regions' Ministers of Environment taking part at the ENCORE Conference.

Program:

18.9.	Arriving Day
3:00 p.m.	Check in
5:00 p.m.	Official launch of the YouthCORE Conference by Minister Rolf Holub and Minister Beate Prettner
6:00 p.m.	Dinner
8:00 p.m.	„Getting to know each other“
19.9.	Agenda
9:00 a.m.	Presentation of the regions in terms of greenhouse gas emission aspects; Identification of topics for workshops
1:00 p.m.	Lunch
2:00 – 5:00 p.m.	Brainstorming and Workshops
5:30 – 7:00 p.m.	Session: <i>Cooking Bio!</i>
7:30 p.m.	Dinner
	Evening session
20.09.	Study tour
9:00 a.m.	Departure to Kötschach-Mauthen
	Visit of the AAE Naturstromanlagen (renewable energy power plant system)
1:00 p.m.	Lunch
2:00 – 5:30 p.m.	Visit of the interactive “ <i>Garden of Learning</i> ”
7:00 p.m.	Dinner
	Evening session
21.09.	Agenda
9:00 – 11:30 a.m.	Workshops
11:45 a.m.	Departure to boat tour on lake Wörthersee

12:30 p.m.	Boarding
1:00 p.m.	Official welcome and lunch on board
2:00 – 4:30 p.m.	Discussion „The future of the YouthCORE“
4:30 p.m.	End of boat tour
5:00 – 7:00 p.m.	Working out the YouthCORE declaration and presentation for the ENCORE (part 1)
7:00 p.m.	Dinner
8:00 p.m.	Working out the YouthCORE declaration and presentation for the ENCORE (part 2)
22.09.	Climate Change Conference
9:00 a.m. – 12:00 p.m.	Working out the YouthCORE declaration and presentation for the ENCORE (part 3)
12:00 p.m.	Lunch
1:00 – 5:00 p.m.	Participation at the scientific Conference: “Climate Change & Green Economy in Carinthia” in Pörtlach
7:30 p.m.	Official opening of the ENCORE-Minister-Conference “Regions taking action – alliances on climate change and green economy”
23.09.	Closing Day – ENCORE Conference
9:00 a.m.	Presentation of the YouthCORE results by a delegation within the ENCORE-Minister-Conference or testing of e-mobility vehicles
1:30 p.m.	Lunch / End of YouthCORE-Conference

Venue:

Participants can check in on 18th of September from 3 p.m. in the Youth Hostel Cap Wörth, the conference starts at 5 p.m.

Departure can be scheduled from 1 p.m. on 23rd of September.

Full board accommodation in the Youth Hostel Cap Wörth will be provided by the regional government of Carinthia. Travel costs/expenses have to be paid by the Participants or the Regions.

Please note, that the Airport Klagenfurt is closed for repairs in autumn. To get to Carinthia the best way will be either to go by train to Velden am Wörthersee or by flight to Ljubljana/Slovenia. The AlpeAdria Line will take you from the Airport Ljubljana to Klagenfurt. (www.aleadrialine.com)

Application:

Do you want to be part of the YouthCORE 2016? You can apply for it if you ...

- are between 16 and 24 years of age
- are interested in environmental issues
- are willing to take action to solve urgent environmental problems in order to promote a sustainable future
- want to participate in the political process
- like to work in teams
- speak English very well
- like to meet young people from all over Europe

If you fit into this profile, please fill in the application form below and send it to encore@ktn.gv.at before the 2nd of May 2016.

Application Form

Name

Date of Birth

Address

Region

Country

Email

Phone

Did you take part at the YouthCORE Conference 2014 in Pullach, Bavaria?*

☐ Yes

☐ No

* A limited number of participants of the 2014 Conference will be able to take part at the 2016 Conference

A) Please tell us why you want to participate in the YouthCORE Conference:

B) In which environmental topics are you particularly interested in and why? What are your ideas for innovative regional environmental governance and youth engagement?

(Please write a short essay)

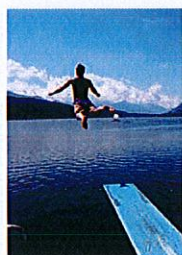
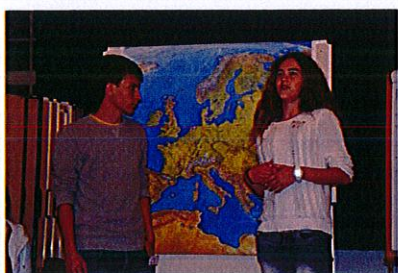
C) If you have participated in the YouthCORE Conference 2014, why should we invite especially YOU for another time?

Please respond by email to: encore@ktn.gv.at by 2nd of May 2016.

Contact: Barbara PUCKER
Department 8 - environment, water and nature protection
Provincial Government of Carinthia
Flatschacher Straße 70
9020 Klagenfurt am Wörthersee
Tel.: +43(0)5053618051
e-mail: encore@ktn.gv.at



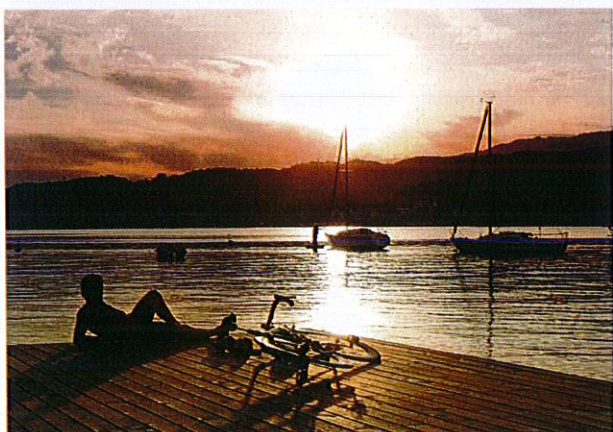
YouthCORE 2014 © Fotos: Anke Schlehofer



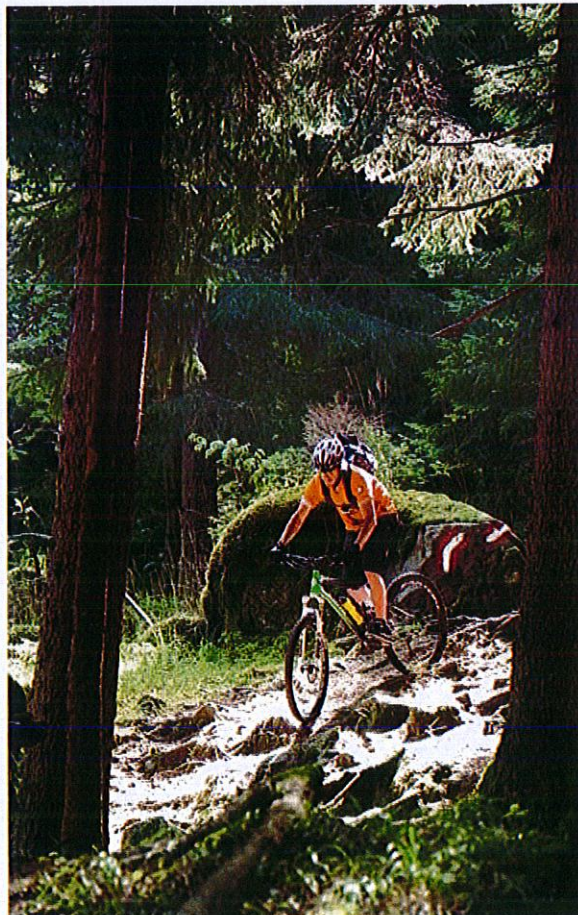
Fotos: © Julia Prohaska
Kärntner Institut für Seeforschung



Beachvolleyball © HORST / ACTS



Wörthersee © Franz Gerdl / KW



Mirnock © Franz Gerdl / KW

Information: www.kaernten.at; encore2014youthconference.tumblr.com

2016-04-19

Dnr 2179-2015

Ärenderubrik	Stöd att främja hållbara stadsmiljöer - Östersunds kommun
Handläggare	Anne Sörensson
Ärendetyp (t ex bidrag till föreningar)	Brådskande ärenden enligt KL 6 kap 36§.
Delegat (pkt i styrelsens delegationsbestämmelser)	Ordförande i kommunstyrelsen enligt kommunstyrelsens delegationsbestämmelser punkt A1.
Underlag för beslut	Kommunstyrelsens beslut 2016-03-22, § 80
Beslut	Ordförande i Länstrafikens styrelse samt politisk representant för Region Jämtland Härjedalen bjuds in att delta i politisk ledningsgrupp för projektet - Stöd för att främja hållbara stadsmiljöer - Östersunds kommun.
Bakgrund	Östersunds kommun har sökt stöd hos Trafikverket inom ramen för stadsmiljöavtalet. Man vill skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer sker med kollektivtrafik. Östersunds kommun har beviljats stöd för byggnation av laddplatser för buss för linje 2 som trafikerar sträckan Odensala-Brittsbo. En projektplan och en projektorganisation behövs för att genomföra projektet. Kommunstyrelsen i Östersunds kommun tillsatte en politisk ledningsgrupp för projektet i beslut den 22 mars 2016. Till gruppen bör även politisk representant för Region Jämtland Härjedalen och ordförande i Länstrafikens styrelse bjudas in.
Underskrift	 AnnSofie Andersson
Kopia	Region Jämtland Härjedalen Länstrafiken Akten
Kopia expedierad (skall skrivas direkt på originalet)	Kopia expedierad av <u>Agneta Johansson</u> Datum <u>2016-04-20</u>