



Sammanträde med:

Regionstyrelsens arbetsutskott

Sammanträdet sker digitalt, endast ordförande och ledande tjänstepersoner träffas fysiskt

Sammanträdesdatum: 2021-01-19

Tid: kl. cirka 14:00-16:00

Plats: Digitalt och konferensrum Eken, Eklundavägen 1

(sammanträde med Region Örebro läns Förvaltnings AB kl. 13.00 enligt separat kallelse)

Meddela förhinder snarast möjligt till nämndsekreterare June Fors

e-post: june.fors@regionorebrolan.se eller telefon 019-602 71 73

Du som är ersättare meddelar om du kommer att närvara.

Ledamöter kallas

Andreas Svahn (S), ordförande

Torbjörn Ahlin (C), vice ordförande

Willhelm Sundman (L), 2:e vice ordförande

Ewa Sundkvist (KD)

Ola Karlsson (M)

Ersättare underrättas

Karin Sundin (S)

Irén Lejegren (S)

Sven-Erik Sahlén (KD)

Sebastian Cehlin (M)

Mats Gunnarsson (MP)



1. Protokollsjustering

Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott beslutar

att ordföranden och Willhelm Sundman (L) med Ewa Sundkvist (KD) som ersättare justerar dagens protokoll.

Protokollet ska vara justerat senast den 2 februari 2021.

2. Anställningsvillkor för politiska sekreterare

Diarienummer: 21RS34

Föredragande: Maria Åkesson

Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott beslutar

att godkänna anställningsvillkor för (L) Josefin Hansson och Karin Mäki-Kala på vardera 25 procent för tiden 2021-01-01 – 2022-12-31.

Sammanfattning

Politiska sekreterare är anställda under mandatperioden och i övrigt gällande bestämmelser i 4 kap § 33 i Kommunallagen.

Som politisk sekreterare för hel eller del av mandatperioden 2019-2022 anställs följande:

För (L) Josefin Hansson och Karin Mäki-Kala på vardera 25 procent för perioden 2021-01-01 – 22-12-31.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsens arbetsutskott 210119, Anställningsvillkor för politiska sekreterare för (L)

3. Pensionsvillkor enligt bestämmelser om pensionsvillkor för förtroendevalda, PBF

Diarienummer: 21RS124

Föredragande: Maria Åkesson

Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott beslutar

att Anna Ågerfalks (L) uppdrag som råd i Örebro kommun och råd i Region Örebro län omfattas av PBF,

att tidsfaktorn för visstidspension fastställs till 1,0 samt

att regionstyrelsens arbetsutskotts ordförande undertecknar och beviljar ansökan om visstidspension.

Sammanfattning

Visstidspension enligt PBF utges till heltidssysselsatt förtroendevald som före 65 års ålder avgår från sitt heltidsuppdrag. Den maximala tiden som kan tillgodoräknas är 12 år.



Uppdraget regleras i 4 Kap § 2.

Anna Ågerfalk (L) har innehaft uppdrag i Örebro kommun och i Region Örebro län under tiden 2003-01-01 till 2020-12-31. Anna Ågerfalk (L) omfattas av PBF och vid politiska uppdrag i Region Örebro län så tillgodoräknas tid för uppdrag från kommun i Örebro län. Anna Ågerfalks (L) uppdrag betraktas sammanlagt som heltidsuppdrag och därmed tidsfaktorn som visstidspension till 1,0.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsens arbetsutskott 210119, Pensionsvillkor enligt bestämmelser om pensionsvillkor för förtroendevalda, PBF

4. Tidsplan verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021

Diarienummer: 20RS12713

Föredragande: Bitte Ohlsson

Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen besluta

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

Sammanfattning

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

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

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

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

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsens arbetsutskott 210119, Tidsplan verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021
- Tidsplan verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021

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

Diarienummer: 21RS33

Föredragande: Lennart Frommegård



Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta tillstyrka

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

att Svealandstrafiken AB köper bolagen Bussdepåer i Örebro Län AB,

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

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

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta

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

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

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

Sammanfattning

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsens arbetsutskott 210119, Bolagsförsäljning och förvärv, investeringar samt borgen för Svealandstrafiken AB
- Bilaga 1 Underlag styrelsebeslut Svealandstrafiken Depåer i Örebro län
- Bilaga 2.0 Underlag för hemställan om borgen
- Bilaga 2.1 Hemställan om borgen Svealandstrafiken Region Örebro län
- Bilaga 2.2 Hemställan om borgen Svealandstrafiken Region Västmanland
- Bilaga 3. Värdebeskrivning Bussdepåer 201124



6. Godkännande samt borgen för fordonsanskaffning inom Tåg i Bergslagen

Diarienummer: 21RS32

Föredragande: Lennart Frommegård

Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta

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

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

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

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

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

Sammanfattning

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

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

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

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

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

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



Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsens arbetsutskott 210119, Godkännande samt borgen för fordonsanskaffning inom Tåg i Bergslagen
- Förslag till uppdragsavtal Tåg i Bergslagen - Region Örebro län
- Långsiktigt program Tåg i Bergslagen 2019-2030

7. Region Örebro läns förvaltnings AB förvärv av aktier i Alfred Nobel Science Park AB

Diarienummer: 21RS31

Föredragande: Lennart Frommegård

Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta

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

att godkänna föreslaget aktieägaravtal, bolagsordning och ägardirektiv,

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

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

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

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

Sammanfattning

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

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsens arbetsutskott 210119, Ägarförändring i Alfred Nobel Science Park AB
- Förslag till nytt ägardirektiv Alfred Nobel Science Park AB
- Förslag till nytt aktieägaravtal Alfred Nobel Science Park AB
- Förslag till ny bolagsordning för Alfred Nobel Science Park AB
- Förslag till aktieöverlåtelseavtal Alfred Nobel Science Park AB



8. Information

1. Rapport arbetsmiljö

Maria Åkesson

2. Lägesinformation nytt ekonomisystem

Richard Säfström

3. Bokslut 2020

Lennart Frommegård

2

Anställningsvillkor för politiska sekreterare

21RS34

Tjänsteställe, handläggare
Staben HR, Maria Åkesson

Sammanträdesdatum
2021-01-19

FöredragningsPM
Dnr: 21RS34

Organ
Regionstyrelsens arbetsutskott

Anställningsvillkor för politiska sekreterare

Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott beslutar

att godkänna anställningsvillkor för (L) Josefin Hansson och Karin Mäki-Kala på vardera 25 procent för tiden 2021-01-01 – 2022-12-31.

Sammanfattning

Politiska sekreterare är anställda under mandatperioden och i övrigt gällande bestämmelser i 4 kap § 33 i Kommunallagen.

Som politisk sekreterare för hel eller del av mandatperioden 2019-2022 anställs följande:

För (L) Josefin Hansson och Karin Mäki-Kala på vardera 25 procent för perioden 2021-01-01 – 22-12-31.

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:

Josefin Hansson (L)
Karin Mäki-Kala (L)
Regionservice – Löne- och personaladministration
Regionkansliet – Administration, juridik och säkerhet

3

Pensionsvillkor enligt bestämmelser om pensionsvillkor för förtroendevalda, PBF 21RS124

Tjänsteställe, handläggare
Staben HR, Maria Åkesson

Sammanträdesdatum
2021-01-19

FöredragningsPM
Dnr: 21RS124

Organ
Regionstyrelsens arbetsutskott

Pensionsvillkor enligt bestämmelser om pensionsvillkor för förtroendevalda, PBF

Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott beslutar

att Anna Ågerfalks (L) uppdrag som råd i Örebro kommun och råd i Region Örebro län omfattas av PBF,

att tidsfaktorn för visstidspension fastställs till 1,0 samt

att regionstyrelsens arbetsutskotts ordförande undertecknar och beviljar ansökan om visstidspension.

Sammanfattning

Visstidspension enligt PBF utges till heltidssysselsatt förtroendevald som före 65 års ålder avgår från sitt heltidsuppdrag. Den maximala tiden som kan tillgodoräknas är 12 år.

Uppdraget regleras i 4 Kap § 2.

Anna Ågerfalk (L) har innehaft uppdrag i Örebro kommun och i Region Örebro län under tiden 2003-01-01 till 2020-12-31. Anna Ågerfalk (L) omfattas av PBF och vid politiska uppdrag i Region Örebro län så tillgodoräknas tid för uppdrag från kommun i Örebro län. Anna Ågerfalks (L) uppdrag betraktas sammanlagt som heltidsuppdrag och därmed tidsfaktorn som visstidspension till 1,0.

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Tjänsteställe, handläggare
Staben HR, Maria Åkesson

Sammanträdesdatum
2021-01-19

FöredragningsPM
Dnr: 21RS124

Skickas till:
Anna Ågerfalk (L)

4

Tidsplan verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021

20RS12713

Organ
Regionstyrelsens arbetsutskott

Tidsplan verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021

Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen besluta

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

Sammanfattning

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

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

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

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Tidsplanen är en del i processen att ta fram och följa upp verksamhetsplan med budget. Verksamhetsplanen innehåller ambitioner inom hållbar utveckling med sociala,

Tjänsteställe, handläggare
Staben Ekonomi, Birgitta Ohlsson

Sammanträdesdatum
2021-01-19

FöredragningsPM
Dnr: 20RS12713

ekologiska och ekonomiska aspekter som även innefattar miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiv.

Ekonomiska konsekvenser

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

Uppföljning

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

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsens arbetsutskott 2021-01-19

Förslag till tidsplan verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:

Regionstyrelsen

Tidsplan verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021

Regionstyrelsen 26 januari 2021

1. Inledning

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

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

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

2. Tidsplan verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021

| Politiskt organ/ datum | Beslut/aktivitet/dokument |
|---|---|
| Regionstyrelsen/ 26 januari | Regionstyrelsen beslutar om tidsplan för verksamhetsplan med budget 2022 och uppföljning 2021. |
| Regionstyrelsen/ 18 februari | Regionstyrelsen beslutar regionstyrelsens ”verksamhetsberättelse 2020”. |
| Nämnderna/ februari | Nämnderna beslutar nämndens ”verksamhetsberättelse 2020”. |
| Regionstyrelsens arbetsutskott/ 16 mars | Regionstyrelsens arbetsutskott bereder ”Region Örebro läns årsredovisning 2020”. Regionstyrelsens arbetsutskott informeras om förslag till ”Förutsättningar för verksamhetsplan med budget 2022-2024”, enligt nedan. |

| Politiskt organ/ datum | Beslut/aktivitet/dokument |
|--|---|
| Regionstyrelsen/ 22-23 mars | <p>Regionstyrelsen bereder ”Region Örebro läns årsredovisning 2020”.</p> <p>Regionstyrelsen beslutar ”Region Örebro läns periodrapport per 28 februari 2021”.</p> <p>Regionstyrelsens omvärldsseminarium. Presentation av omvärldsrapport med trender och hur dessa påverkar verksamhetens förutsättningar, konsekvenser och strategiska vägvalsfrågor.</p> <p>Regionstyrelsen informeras om ”Förutsättningar för verksamhetsplan med budget 2022-2024”. Förutsättningarna innehåller sammanfattande slutsatser från omvärldsrapporten samt en preliminär ekonomisk kalkyl för perioden 2022-2024 inklusive preliminär investeringsbudget. Underlag enligt SKR:s skatteunderlagsprognos i februari och regionprisindex.</p> |
| Region- fullmäktige/ 14 april | Regionfullmäktige beslutar ”Region Örebro läns årsredovisning 2020”. |
| Regionstyrelsen/ 29 april | Regionstyrelsen beslutar ”Region Örebro läns periodrapport per 31 mars 2021”. |
| 4 maj | Komplettering av ekonomisk kalkyl till ”Förutsättningar för verksamhetsplan med budget 2022-2024” enligt regeringens vårproposition och ny skatteunderlagsprognos. |
| Mars-maj | Politisk beredning av ”Region Örebro läns verksamhetsplan med budget 2022 och planeringsförutsättningar 2023-2024”. |
| Regionstyrelsens arbetsutskott/ 18 maj | Regionstyrelsens arbetsutskott bereder ”Region Örebro läns verksamhetsplan med budget 2022 och planeringsförutsättningar 2023-2024” inklusive skattesats. |
| Regionstyrelsen/ 25 maj | <p>Regionstyrelsen beslutar ”Region Örebro läns periodrapport per 30 april 2021”.</p> <p>Regionstyrelsen bereder ”Region Örebro läns verksamhetsplan med budget 2022 och planeringsförutsättningar 2023-2024” inklusive skattesats.</p> |
| Regionstyrelsen/ 11 juni | Regionstyrelsen informeras om ekonomiskt utfall per 31 maj 2021. |

| Politiskt organ/ datum | Beslut/aktivitet/dokument |
|--|---|
| Region- fullmäktige/ 21-22 juni | Regionfullmäktige beslutar ”Region Örebro läns verksamhetsplan med budget 2022 och planeringsförutsättningar 2023-2024” inklusive skattesats. |
| Regionstyrelsen/ juni-oktober | Regionstyrelsen bereder regionstyrelsens ”Verksamhetsplan med budget 2022”. |
| Nämnderna/ juni-oktober | Nämnderna bereder nämndens ”Verksamhetsplan med budget 2022”. |
| Regionstyrelsen/ 31 augusti | Regionstyrelsen beslutar regionstyrelsens ”delårsrapport per 31 juli 2021”. |
| Nämnderna/ augusti-september | Nämnderna beslutar nämndens ”delårsrapport per 31 juli 2021”. |
| Regionstyrelsens arbetsutskott/ 14 september | Regionstyrelsens arbetsutskott bereder ”Region Örebro läns delårsrapport per 31 juli 2021”. |
| Regionstyrelsen/ 21 september | Regionstyrelsen bereder ”Region Örebro läns delårsrapport per 31 juli 2021”. |
| Region- fullmäktige/ 5 oktober | Regionfullmäktige beslutar ”Region Örebro läns delårsrapport per 31 juli 2021”. |
| Regionstyrelsen/ 27 oktober | Regionstyrelsen beslutar ”Region Örebro läns periodrapport per 30 september 2021”. |
| | Regionstyrelsen beslutar regionstyrelsens ”Verksamhetsplan med budget 2022”. |
| Nämnderna/ oktober | Nämnderna beslutar nämndens ”Verksamhetsplan med budget 2022”. |
| Regionstyrelsen/ 23 november | Regionstyrelsen beslutar ”Region Örebro läns periodrapport per 31 oktober 2021”. |
| | Regionstyrelsens seminarium. Utifrån regionstyrelsens uppsiktsplikt, bland annat för att säkerställa ”den röda tråden” och handlingsplaner för ekonomi i balans, ska nämnderna presentera sina respektive ”Verksamhetsplan med budget 2022”. |
| Regionstyrelsen/ 21 december | Regionstyrelsen beslutar ”Region Örebro läns periodrapport per 30 november 2021”. |

| Politiskt organ/ datum | Beslut/aktivitet/dokument |
|---|--|
| Regionstyrelsen/ februari 2022 | Regionstyrelsen beslutar regionstyrelsens ”verksamhetsberättelse 2021”. |
| Nämnderna/ februari 2022 | Nämnderna beslutar nämndens ”verksamhetsberättelse 2021”. |
| Regionstyrelsens arbetsutskott/ mars 2022 | Regionstyrelsens arbetsutskott bereder ”Region Örebro läns årsredovisning 2021”. |
| Regionstyrelsen/ mars 2022 | Regionstyrelsen bereder ”Region Örebro läns årsredovisning 2021”. |
| Region- fullmäktige/ april 2022 | Regionfullmäktige beslutar ”Region Örebro läns årsredovisning 2021”. |

5

Bolagsförsäljning och förvärv, investeringar samt borgen för Svealandstrafiken AB

21RS33

Organ
Regionstyrelsens arbetsutskott

Bolagsförsäljning och förvärv, investeringar samt borgen för Svealandstrafiken AB

Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta tillstyrka

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

att Svealandstrafiken AB köper bolagen Bussdepåer i Örebro Län AB,

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

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

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta

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

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

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

Sammanfattning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ärendebeskrivning

Bakgrund

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

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

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

Ett samlat depåbestånd

Nuläge depåer

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

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

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

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

Förvärv av depån i Örebro från Örebroporten Holding AB

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Överlåtelse av aktier i Bussdepåer i Örebro län AB

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

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

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

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

Överlåtelse av aktier föreslås ske per den 1 maj 2021.

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

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

Risker med ägande av depåer

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

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

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

Utbyggnad av eldriven busstrafik och BRT

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

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

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

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

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

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

Steg 1, 2021-2022:

- Upphandling av 10 depåladdade ledbussar, med en option på ytterliga 7 elbussar i takt med utökat trafikbehov
- Upphandling laddinfrastruktur till depån i Västerås för laddning av de upphandlade bussarna.
- Utvärdering av teknik, pris och risker. Utvärderingen ligger till grund för beslutet inför upphandling av fler depåladdade elbussar i steg-2.

Steg 2, 2022-2023 och kommande år:

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

Effekter på Svealandstrafikens ABs ekonomi

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

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

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

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

Beredning

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

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

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

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

Ekonomiska konsekvenser

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

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

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

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

Tjänsteställe, handläggare
Staben Ekonomi, Lennart Frommegård

Sammanträdesdatum
2021-01-19

FöredragningsPM
Dnr: 21RS33

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

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

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

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

Uppföljning

Uppföljning sker i delårs- och årsredovisningar.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsens arbetsutskott 19 januari 2021

Bilaga 1, Beslutsunderlag Svealandstrafikens styrelse

Bilaga 2.0-2.2, Hemställan om borgen från Svealandstrafiken AB

Bilaga 3, Värderingsunderlag avseende Bussdepåer i Örebro Län AB

Rickad Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:

Regionstyrelsen

Rapport

Förvärv av bussdepåer i Örebro län

Svealandstrafiken AB

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

Fabriksgatan 20
702 23 Örebro

Innehållsförteckning

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

1 Sammanfattning och slutsats

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

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

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

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

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

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

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

2 Bakgrund

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

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

3 Syfte med utredningen

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

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

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

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

4 Nuläge depåer

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

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

5 Ett samlat depåbestånd

5.1 Förvärv från Bussdepåer i Örebro Län AB

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

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

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

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

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

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

5.2 Förvärv från Örebroporten Fastigheter AB

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

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

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

5.3 Organisatoriska förändringar efter förvärv

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

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

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

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

6 Ekonomiska effekter

6.1 Förvärv Bussdepåer i Örebro Län AB

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

Aktieförvärvet föreslås finansieras med 100 % belåning.

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

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

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

6.2 Förvärv från Örebroporten Fastigheter AB

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

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

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

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

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

6.3 Finansiell ställning, utveckling av nyckeltal

Enligt ägardirektiv och finanspolicy är bolaget reglerat avseende följande delar:

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

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

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

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

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

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

6.4 Tillkommande ekonomiska effekter efter depåförvärv

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

Sammanfattningsvis, utan anspråk på fullständighet:

Skaleffekter

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

Kvalitet

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

Planering, långsiktighet

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

Ökad flexibilitet

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

Hållbarhet, resursåtgång, miljö

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

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

Organisatorisk tillväxt

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

En vision

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

7 Risker

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

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

7.2 Risken för att reglerna för ränteavdragsbegränsning förhindrar föreslagen finansiering

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

7.3 Miljörisk

7.3.1 Allmänt, övergripande och kortfattat om förorenad mark

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

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

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

7.3.2 Miljörisk förorenad mark i fastigheten Rodret 6 (Bettorpsdepån)

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

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

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

Rapporten redovisas i sin helhet i bilaga 5.

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

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

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

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

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

7.3.4 Miljörisk sammanfattning

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

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

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

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

8 Innan eventuella förvärv

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

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

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

9 Bilagor

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

Ver 20 2020-11-23/TC

Underlag för hemställan om borgen Svealandstrafiken AB

Sammanfattning

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

Bakgrund

Investeringar

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

Finansiering

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

Borgensåtaganden

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

Investeringsplan

Förutsättningar

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

Svealandstrafiken AB

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

Volym

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



Finansiering och borgen

Upplåning

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

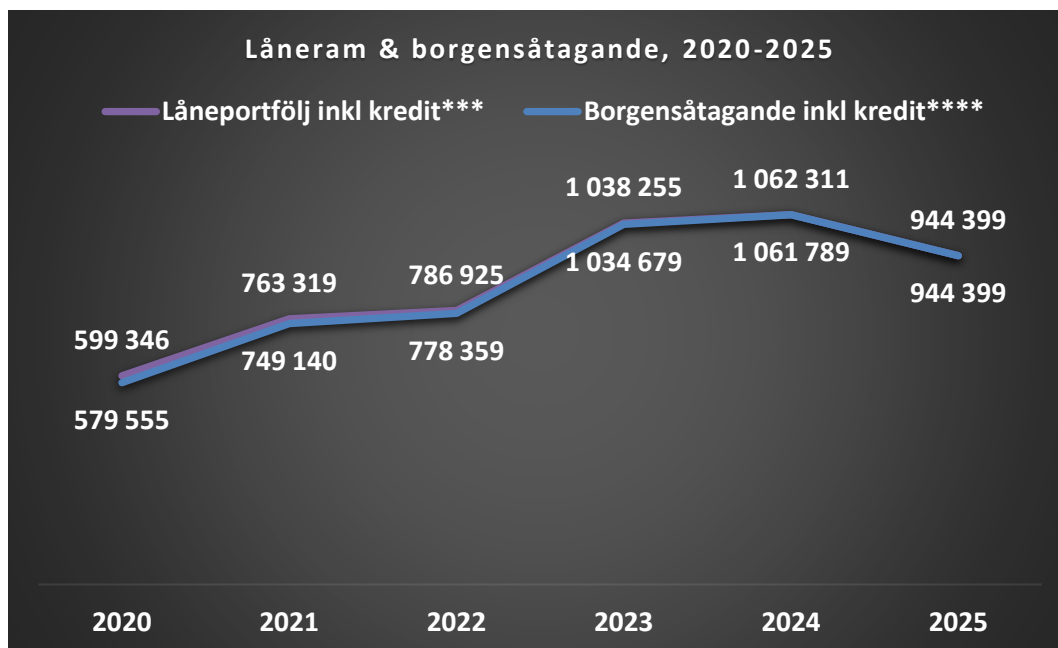
Utveckling av låneportföljen med hänsyn tagen till kommande investeringar är från ca 600 mkr år 2020 till 1 062 tkr år 2024. Se låneportföljens utveckling via diagrammet nedan.

Borgensåtaganden

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

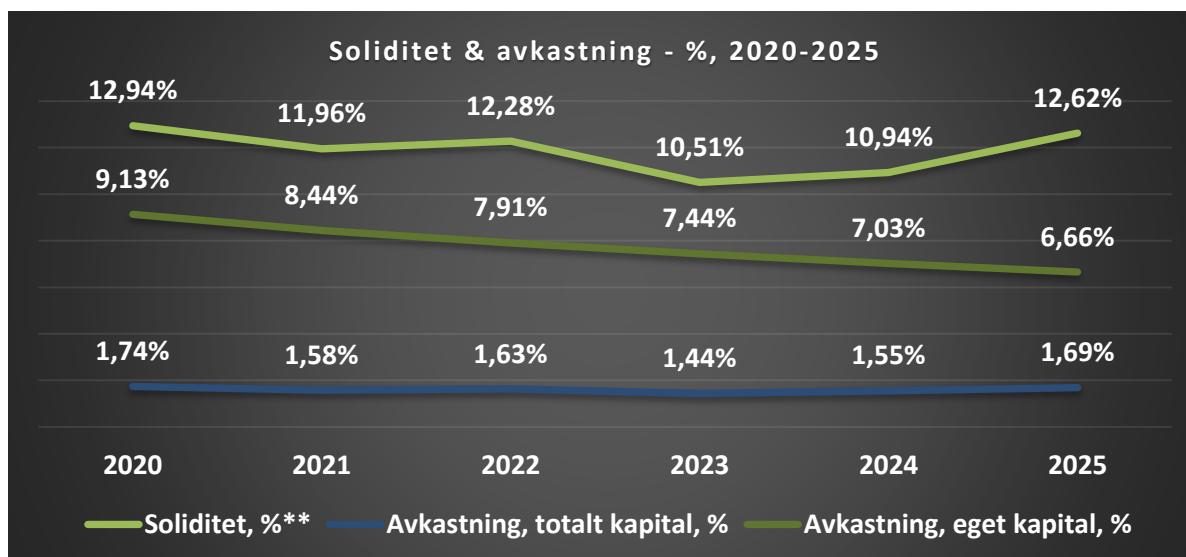
Vid utgången av 2020 kommer borgensåtaganden att ligga på ca 580 tkr.

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



Finansiell ställning

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



Slutsats

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

Bilaga

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

* From 2020, enligt ägardirektiv.

** Mål 15% enligt ägardirektiv/ finanspolicy.

*** Inklusive eventuell checkräkningskredit/ limit.

**** Maximum 630 MSEK enligt borgensram

Från

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

Till

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

Hemställan om borgen

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

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

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

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

Återkom ifall det önskas kompletterande information i ärendet.

Med vänliga hälsningar



Peter Liss, VD



Kenneth Holmstedt, styrelseordförande

Från

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

Till

Region Västmanland
Regionhuset
721 89 Västerås
region@regionvastmanland.se

Hemställan om borgen

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

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


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

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

Återkom ifall det önskas kompletterande information i ärendet.

Med vänliga hälsningar


Peter Liss, VD


Kenneth Holmstedt, styrelseordförande

Svealandstrafiken AB

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

Värdebeskrivning

Busstoppar i Örebro Län AB

24 november 2020

Peter Söderman, auktoriserad revisor



Värdebeskrivning

Justerat substansvärde

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

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

Värdering avseende aktieöverlåtelse Svealandstrafiken AB

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

Värdeberäkning

Justerat substansvärde

Balansräkning 30/9 2020 – Bussdepåer i Örebro Län AB

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

Beräkning av justerat eget kapital:

Eget kapital 9.063.539 kr

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

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

Justerat eget kapital, totalt

14.361.486 kr 55 (112)

Värdering avseende aktieöverlåtelse Bussdepåer i Örebro Län AB

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

6

Godkännande samt borgen för fordonsanskaffning inom Tåg i Bergslagen

21RS32

Tjänsteställe, handläggare
Staben Ekonomi, Lennart Frommegård

Sammanträdesdatum
2021-01-19

FöredragningsPM
Dnr: 21RS32

Organ
Regionstyrelsens arbetsutskott

Godkännande samt borgen för fordonsanskaffning inom Tåg i Bergslagen

Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta

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

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

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

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

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

Sammanfattning

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

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

Tjänsteställe, handläggare
Staben Ekonomi, Lennart Frommegård

Sammanträdesdatum
2021-01-19

FöredragningsPM
Dnr: 21RS32

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

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

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

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

Ärendebeskrivning

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

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

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

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

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

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

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

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

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

Ekonomiska konsekvenser

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

Tjänsteställe, handläggare
Staben Ekonomi, Lennart Frommegård

Sammanträdesdatum
2021-01-19

FöredragningsPM
Dnr: 21RS32

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

Uppföljning

Ärendet följs upp löpande i delårsrapporter och årsredovisningar.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsens arbetsutskott 19 januari 2021

Långsiktigt program Tåg i Bergslagen 2019-2030

Uppdragsavtal Tåg i Bergslagen - Region Örebro län

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:

Regionstyrelsen

Avtal A

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

Parter:

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

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

Förutsättning

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

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

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

Vagnbolaget utgör avtalspart med fordonsleverantör och är ansvarig för anskaffningsprojektet.

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

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

Villkor

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

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

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

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

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

Avropsuppdrag och bekräftelse om borgensåtagande

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

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

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

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

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

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

.....[Ort] 2021 - -

Avropande Aktieägare och Borgensman

.....

.....

Namnförtydligande

Transitio bekräftar härmed bundenhet enligt ovan.

Stockholm 2021 - -

AB Transitio

.....

.....

Namnförtydligande

Långsiktigt program



TÅG I BERGSLAGEN

MED FOKUS PÅ FORDONSBEHOV



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

1 Sammanfattning

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

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

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

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

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

2 Inledning

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

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

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

3 Dokumentets syfte och bakgrund och framtida revideringar

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

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

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

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

4 Mål och prioriteringar

I Tåg i Bergslagen ABs ägardirektiv återfinns följande mål.

Övergripande mål

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

Strategiska mål

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

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

5 Avgränsningar

Programmet innefattar inte behov och förutsättningar för depåanläggningar och servicehallar.

6 Nulägesbeskrivning 2019

6.1 Banornas namn och sträckningar

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

6.1.1 Bergslagsbanan

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

6.1.2 Godsstråket genom Bergslagen

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

6.1.3 Dalabanan och Siljansbanan

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

6.1.4 Bergslagspendeln

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

6.2 Trafikutbud



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

6.2.1 Antal dubbelturer per delsträcka, vardagar

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

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

6.3 Fordon

Tåg i Bergslagen förfogar 2019 över totalt 28 egna fordon.



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



5 stycken X14 (2-vagnars)

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

6.3.1 Reservkapacitet (reservfordon)

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

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

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

6.3.2 Upprustning, underhåll och systemförbättringar

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

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

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

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

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

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

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

6.4 Ekonomi och produktion

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

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

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

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

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

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

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

*Mjölby

**Tillköp av Dalarna

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

7 Plan 2022

7.1 Trafikutbud



7.1.1 Antal dubbelturer per delsträcka, vardagar

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

7.2 Förändringar T19 – T22

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

7.2.1 Dalabanan

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

Utökningen kräver två tursatta fordon.

7.2.2 Godsstråket

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

Översyn av utbudet på sträckan Örebro – Hallsberg genomförs T22.

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

7.2.3 Bergslagsbanan

Två morgonturer på sträckan Borlänge – Gävle tidigareläggs.

7.3 Fordon

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

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

7.4 Ekonomi och produktion

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

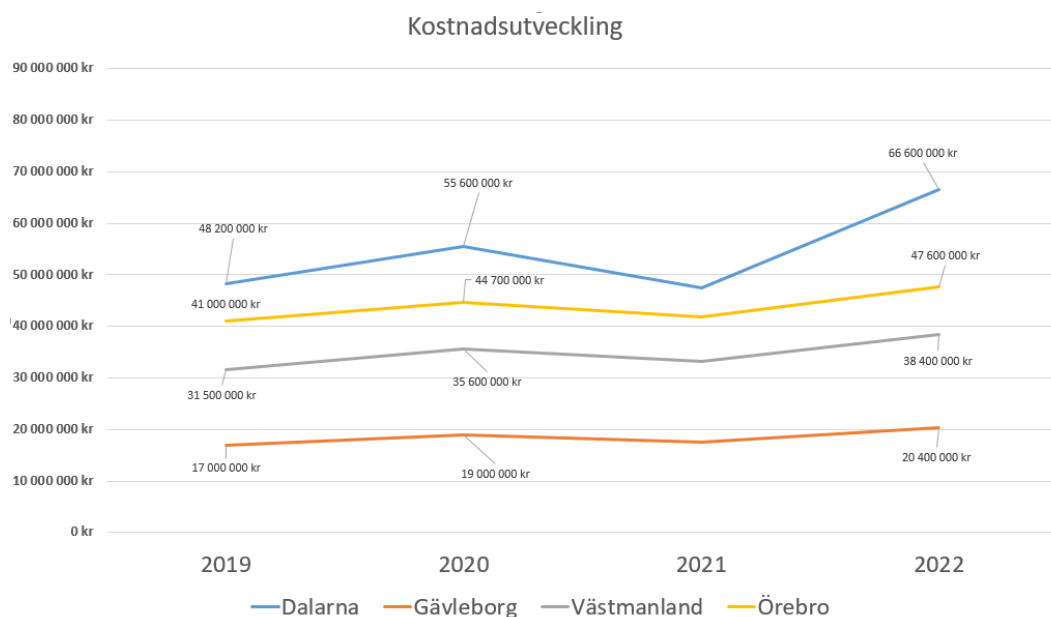
Bolaget Transitio, som äger och förvaltar Tåg i Bergslagens fordon, har aviserat en ökad hyreskostnad från år 2020 beroende på förändrade finansieringsförhållanden och avsättningar för tungt underhåll.

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

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

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

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



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

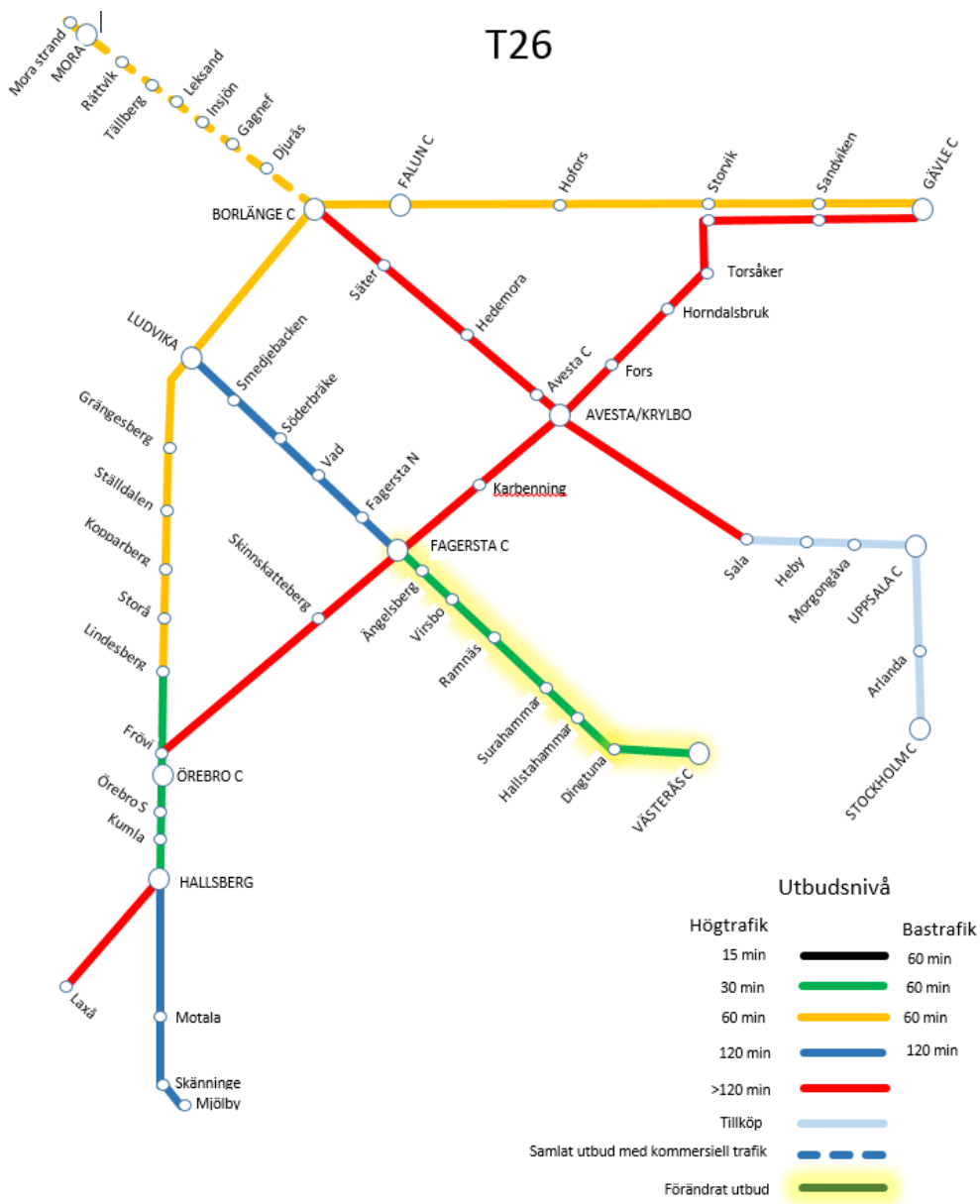
De fem X14-fordonen är avskrivna 2022. Om de behålls ytterligare tid halveras hyran från 2023 till uppskattnings 900 tkr/år/fordon. I ett sådant scenario kommer X14 att behöva omfattande åtgärder för förbättrad driftsäkerhet, ERTMS etcetera, vilket inte beaktas vidare i Programmet.

7.5 Infrastruktur

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

8 Plan 2026

8.1 Trafikutbud



8.1.1 Antal dubbelturer per delsträcka, vardagar

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

8.2 Förändringar T22 – T26

8.2.1 Bergslagspendeln

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

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

8.2.2 Bergslagsbanan

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

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

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

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

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

8.2.3 Godsstråket

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

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

8.3 Fordon

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

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

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

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

2023 har alla fordon signalsystemet ERTMS.

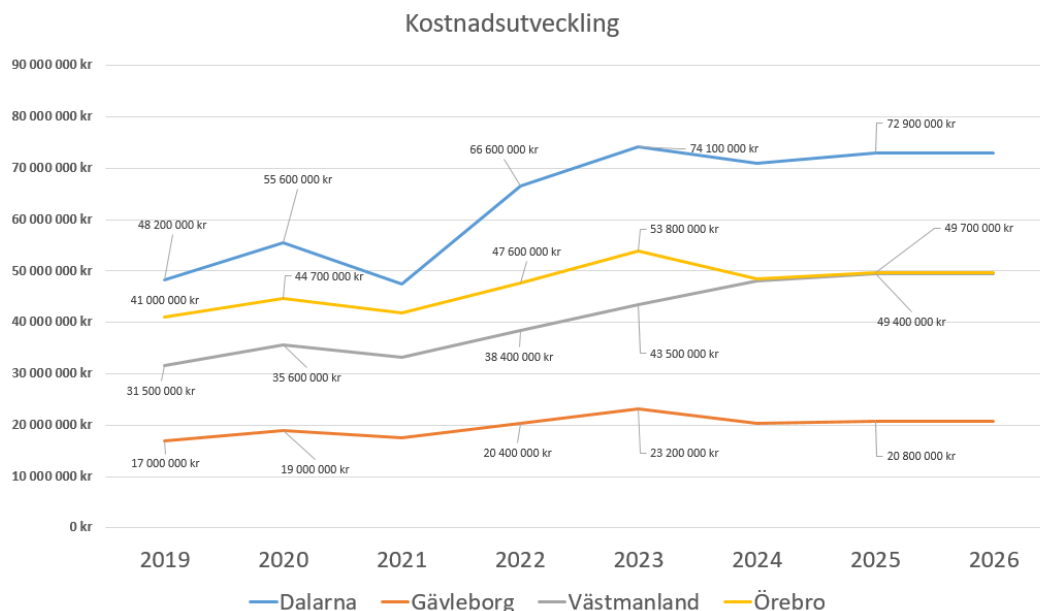
8.4 Ekonomi och produktion

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

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

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

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



8.5 Infrastruktur

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

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

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

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

8.6 Upphandling

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

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

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

9 Plan 2030

9.1 Trafikutbud



9.1.1 Antal dubbelturer per delsträcka, vardagar

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

9.2 Förändringar T26 – T30

9.2.1 Bergslagspendeln

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

9.2.2 Dalabanan

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

9.3 Fordon

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

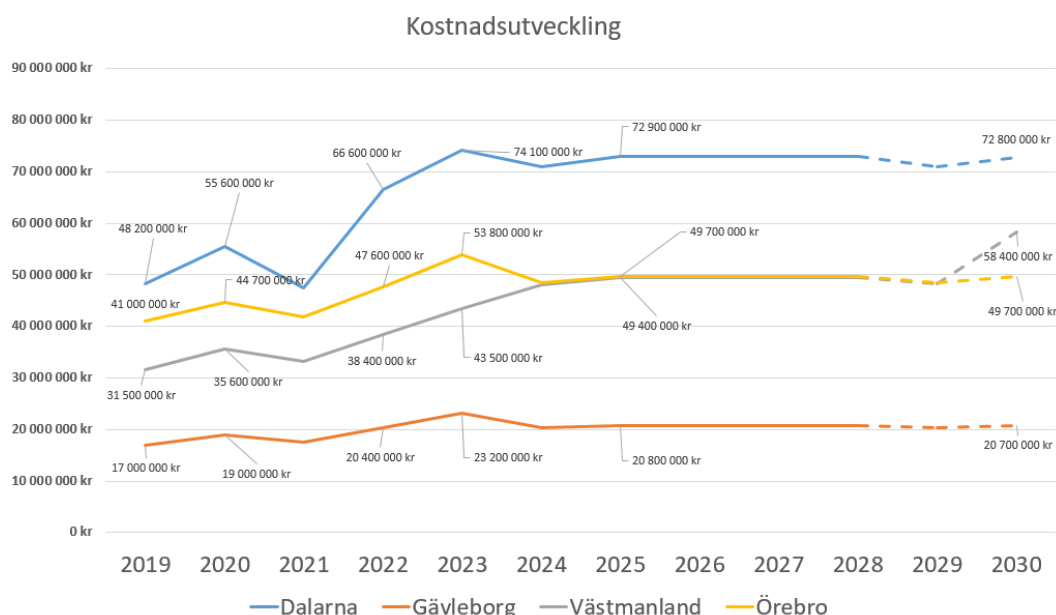
Behovet av fordon för eventuell utökning på Dalabanan är ej inkluderat.

9.4 Ekonomi och produktion

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

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

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



9.5 Infrastruktur

9.5.1 Bergslagspendeln

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

9.5.2 Bergslagsbanan

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

Arbetet med att utöka kapaciteten vid Gävle Central har påbörjats.

9.5.3 Godsstråket

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

9.5.4 ERTMS

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

10 Process för beställning av fordon

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

10.1 Ramavtal och option Transitio

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



En fingerad bild av tågmodell ER2

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

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

10.2 Option Västtrafik

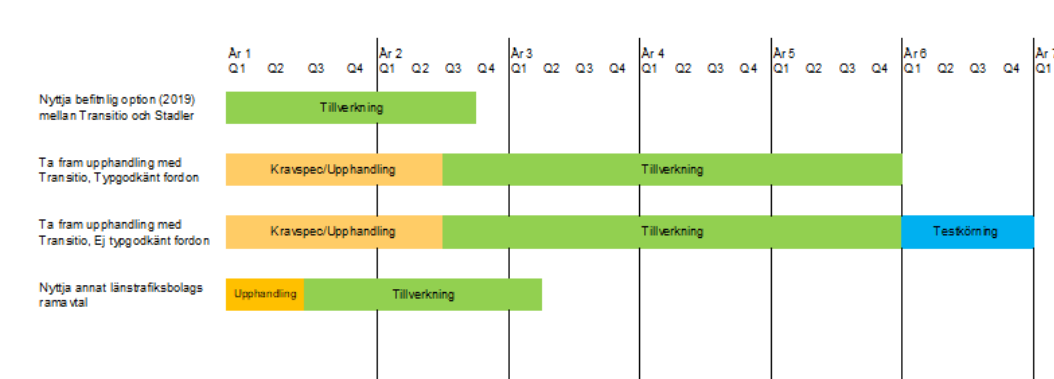
Västtrafik har gjort ett eget avrop från Transitios ramavtal. Resultatet blev en ny tågmodell från Bombardier, ZEFIRO Express. Västtrafik har beställt 45 av möjliga 100 fordon. Det finns alltså en option på ytterligare 55 fordon. Det finns troligen en möjlighet för Tåg i Bergslagen att beställa enligt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



Tåg av modellen ZEFIRO Express

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

10.3 Alternativa tidsplaner för fordonskaffning



Schematisk bild över ledtider för nyanskaffning

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

11 Prioriterade pendlingsstråk och strategiska bytespunkter

11.1 Kapacitet och prestanda

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

11.2 Stråk

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

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

11.2.1 Gävle – Falun/Borlänge

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

11.2.2 Mora – Borlänge

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

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

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

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

11.2.3 Västerås – Fagersta

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

11.2.4 Hallsberg – Örebro – Lindesberg

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

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

11.3 Bytespunkter

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

11.3.1 Gävle

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

11.3.2 Borlänge

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

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

11.3.3 Ludvika

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

11.3.4 Örebro

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

11.3.5 Mjölby

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

11.3.6 Västerås

Anslutning med regionalstågen mot Stockholm.

11.4 Boende stationsorter

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



12 Potentiella stråk

12.1 Örebro – Linköping (Norrköping?)

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

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

12.2 Gävle – Västerås

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

13 Kommersiella sträckor inom Tåg i Bergslagen

13.1 Sundsvall – Gävle – Uppsala – Stockholm

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

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

13.2 Ljusdal – Gävle – (Stockholm)

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

X-tågen ansluter oftast till SJs snabbtåg i Gävle.

13.3 Mora – Borlänge – Sala – Stockholm

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

13.4 Falun – Borlänge – Karlstad – Göteborg

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

13.5 Stockholm – Västerås – Hallsberg – Göteborg

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

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

13.6 Sala – Västerås – Eskilstuna – Norrköping – Linköping

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

13.7 Stockholm – Eskilstuna – Arboga – Örebro

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

13.8 Örebro – Kumla – Hallsberg – Laxå

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

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

13.9 Karlstad – Hallsberg – Stockholm

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

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

14 Synergier med närliggande trafiksystem

14.1 Upptåget

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

14.2 X-tåget

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

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

14.3 Mälardalstrafik

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

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

14.4 Dalabanan, Mora – Borlänge

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

14.5 Dalabanan, Borlänge – Uppsala – Stockholm

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

14.6 Bergslagspendeln, Ludvika – Västerås – Stockholm

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

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

15 Beslut om allmän trafikplikt

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

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

- Örebro – Kumla – Hallsberg – Laxå

16 Avtal med Trafikverket

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

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

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

7

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

Tjänsteställe, handläggare
Staben Ekonomi, Ingrid Domberg

Sammanträdesdatum
2021-01-19

FöredragningsPM
Dnr: 21RS31

Organ
Regionstyrelsens arbetsutskott

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

Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta

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

att godkänna förslaget aktieägaravtal, bolagsordning och ägardirektiv,

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

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

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

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

Sammanfattning

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

Ärendebeskrivning

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

Efter överlåtelsen kommer den nya ägarstrukturen bli enligt följande:

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

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

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

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet har inga konsekvenser för ovanstående perspektiv.

Ekonomiska konsekvenser

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

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsens arbetsutskott den 19 januari 2021
Förslag aktieägaravtal
Förslag aktieöverlåtelseavtal
Förslag till bolagsordning
Förslag till ägardirektiv

Tjänsteställe, handläggare
Staben Ekonomi, Ingrid Domberg

Sammanträdesdatum
2021-01-19

FöredragningsPM
Dnr: 21RS31

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:
Regionstyrelsen

Ägardirektiv för Alfred Nobel Science Park AB

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

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

Inledning

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

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

Verksamhetens uppgifter och övergripande mål

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

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

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

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

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

Verksamhetens inriktning

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

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

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

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

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

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

Ekonomiska och finansiella mål

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

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

Ägarnas ställningstagande och godkännande i särskilda frågor

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

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

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

Ägarnas insyn och information

Ägarna har rätt och skyldighet att utöva tillsyn över Bolaget.

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

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

- styrelsens uppdrag till VD
- verksamhetsplan med budget

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

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

Särskilda villkor

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

Aktieägaravtal

Parter

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

Örebro kommun genom Örebro Rådhus AB (556005-0006) är i Bolaget ägare av ~~380-520~~ aktier (~~38-52,0~~ %), ~~Karlskoga kommun (212000-1991) är i Bolaget ägare av 270 aktier (27 %)~~, Region Örebro län genom Region Örebro läns förvaltnings AB (556740-4040) är i Bolaget ägare av ~~210-288~~ aktier (~~21-28,8~~ %) och Örebro Universitet genom Örebro Universitet Holding AB (556897-5360) är i Bolaget ägare av ~~140-192~~ aktier (~~14-19,2~~ %).

Syfte

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

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

Aktieägar möte och bolagsstämma

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

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

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

Styrelse

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

Ledamöterna föreslås av ägarna enligt följande:

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

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

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

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

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

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

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

Breddat ägande

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

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

Hembud

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

Hembud skall ske genom rekommenderat brev.

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

Värdering av aktier

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

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

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

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

Skadestånd

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

Finansiering

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

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

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

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

Avtalstid

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

Kommentar [KF1]: Grundnivån minskad motsvarande Karlskogas driftbidrag.

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

Ändringar

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

Tvist

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

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

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

Underskrifter

Örebro den

~~Karlskoga den~~

För Örebro Rådhus AB

~~För Karlskoga kommun~~

Örebro den

Örebro den

För Region Örebro läns förvaltnings AB

För Örebro Universitet Holding AB

Bolagsordning för Alfred Nobel Science Park AB

Org.nr 556948-0576

§ 1 Firma

Bolagets firma är Alfred Nobel Science Park AB.

§ 2 Styrelsens säte

Styrelsen har sitt säte i Örebro kommun.

§ 3 Verksamhetsföremål och ändamål

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

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

Bolaget ska följa de kommunalrättsliga principerna i 2 kap kommunallagen.

Likvideras bolaget ska dess behållna tillgångar tillfalla aktieägarna.

§ 4 Underställningsplikt

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

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

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

§ 5 Aktiekapital

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

§ 6 Antal aktier

Antal aktier ska vara lägst 1000 och högst 4000.

§ 7 Styrelse

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

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

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

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

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

§ 8 Revisorer och lekmannarevisor

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

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

§ 9 Kallelse till årsstämma

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

§ 10 Öppnande av stämma

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

§ 11 Årsstämma

Årsstämman hålls årligen inom 6 månader efter räkenskapsårets utgång.

På årsstämma skall följande ärenden förekomma

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

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

§ 12 Räkenskapsår

Bolagets räkenskapsår skall omfatta kalenderår.

§ 13 Rösträtt

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

§ 14 Hembud

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

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

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

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

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

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

§ 15 Skiljeklausul

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

§ 16 Ändring av bolagsordning

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

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

AKTIEÖVERLÅTELSEAVTAL

1 Bakgrund

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

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

- 1.2 Karlskoga kommuns samtliga 270 aktier i Bolaget benämns i detta avtal som ("**Aktierna**").
- 1.3 Karlskoga kommun har begärt utträde ur Bolaget i enlighet med det mellan aktieägarna gällande aktieägaravtalet ("**Aktieägaravtalet**"). I syfte att genomföra utträdet enligt Aktieägaravtalet har Parterna träffat detta aktieöverlåtelseavtal ("**Avtalet**"). Parterna har mot denna bakgrund enats om följande.

2 Överlåtelser

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

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

3 Tillträde och betalning av köpeskillingarna

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

4 Åtgärder på Tillträdesdagen m.m.

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

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

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

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

5 Övrigt

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

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

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

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

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

Ort: den 2021

Ort: den 2021

Örebro Rådhus AB

Region Örebro läns förvaltnings
AB

Ort: den 2021

Ort: den 2021

Region Örebro läns förvaltnings AB

Karlskoga kommun
