Protokoll Regionala utvecklingsnämnden

Sammanträdesdatum: 2021-06-02
Tid: 10:00 – 14:07
Plats: Digitalt

§ 58-75

Beslutande

Tomas Vedestig (SjvP) ordf § 58-65
Martin Åström (SjvP) § 66-75
Anders Josefsson (M) vice ordf, ordf § 66-75
Anders Sundström (SjvP)
Refika Maglic (SjvP)
Kenneth Backgård (SjvP)
Birgit Meier Thunborg (M)
Nils-Olov Lindfors (C)
Jan Anders Perdahl (V)
Helena Öhlund (S)
Lennart Thörnlund (S)
Anita Gustavsson (S)
Daniel Persson (S)
Lage Hortlund (SD)

Övriga närvarande

Linda Frohm (M), regionråd
Anders Öberg (S), oppositionsråd
Glenn Berggård (V), oppositionsråd
Marianne Sandström (SD), oppositionsråd
Hans Strandberg (M), ersättare
Ann Kristin Nilsson (S), ersättare
Janus Brandin, utvecklingsdirektör
Per-Erik Andersson, strateg
Lena Lövgren, ekonomi- och planeringschef
Simon Strandberg, STIMO
Anna Jirstrand Sandlund, verksamhetschef
Birgitta Markusson, verksamhetschef
Sara Engström, strateg
Ulrika Nilsson, strateg

Monica Lejon, enhetschef

Sekreterare

Henrik Berg

Justerat den juni 2021

Tomas Vedestig, ordförande

Justerat den juni 2021

Daniel Persson, justerare

Innehållsförteckning

Tema: Projektansökningar Näringsliv 3

Tema: Programmering strukturfonderna 4

Tema: Regional elnätsanalys 5

Delegationsbeslut 6

Regionala utvecklingsdirektörens rapport 7

Aktuell påverkan och samverkan 8

Yttrande avseende remiss – Vissa statliga insatser på musikområdet .. 11

Yttrande avseende remiss – Skolbibliotek för bildning och utbildning 13

Hantering av underskott kollektivtrafiken 2020 15

Hantering av underskott kollektivtrafiken 2021 17

Komplettering av busstrafik sträckan Haparanda-Luleå 20

Samverkans- och finansieringsavtal avseende trafikering med tåg på sträckan Luleå-Boden-Kalix-Haparanda 24

Mål och inriktning Länstransportplanen Norrbottens län 2022-2033 .. 27

Regionala utvecklingsnämndens delårsrapport april 2021 30

Uppsikt över hel- och delägda bolag 2020 34

Tillägg till aktieägaravtal Arctic Business Incubator AB 39

Yttrande avseende remiss – Post- och telestyrelsens rapport om förbättrade möjligheter till god mobil uppkoppling på fjärrtåg 40

Revisionsrapport – Grundläggande granskning av regionala utvecklingsnämnden 2020 42

§ 58

Tema: Projektansökningar Näringsliv

Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden beslutar att lägga informationen till handlingarna.

Ärendet

Monica Lejon, enhetschef vid näringslivs- och samhällsenheten, informerar om aktuella projektansökningar.

§ 59

Tema: Programmering strukturfonderna

Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden beslutar att lägga informationen till handlingarna.

Ärendet

Per-Erik Andersson, strateg vid näringslivs- och samhällsenheten, informerar om det pågående arbetet med EU:s strukturfondsprogram.

§ 60

Tema: Regional elnätsanalys

Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden beslutar att lägga informationen till handlingarna.

Ärendet

Simon Strandberg, STIMO, presenterar en rapport om ett arbete som bedrivits under hösten 2020 och våren 2021. Syftet med rapporten har varit att fördjupa den elnätsanalys som genomfördes under våren 2020 genom att tydligare beskriva elnätskapaciteten i länets 14 kommuner utifrån ett regionnätsperspektiv. Bakgrunden är den pågående nyindustrialiseringen i Norrbotten, med omfattande investeringar inom basindustrin.

§ 61

Delegationsbeslut

Dnr 258-2021

Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden beslutar att lägga redovisade delegationsbeslut till handlingarna.

Ärendet

Följande delegationsbeslut redovisas:

Regionala utvecklingsdirektören

- Yttrande gällande ansökan om start av filialverksamhet, dnr RUN 195-2021

Avdelningen för regional utveckling

- Delegationsbeslut regionala projektstöd mars 2021 (bilaga)
- Delegationsbeslut kulturstöd 210116-210422 (bilaga)

§ 62

Regionala utvecklingsdirektörens rapport

Dnr 255-2021

Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden beslutar att lägga informationen till handlingarna.

Ärendet

Regionala utvecklingsdirektörens rapport enligt bilaga.

Bilaga:
Regionala utvecklingsdirektörens rapport 2021-06-02

§ 63

Aktuell påverkan och samverkan

Dnr 283-2021

Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden beslutar att

1. Informationen om kommande internationella möten läggs till handlingarna.
2. Informationen om påverkansfrågorna läggs till handlingarna.
3. Informationen om antagna Europaforum positioner läggs till handlingarna.

Yttrande till beslutsförslaget

Region Norrbotten arbetar för ett tydligt regionalt ledarskap. Tillsammans med andra aktörer driver regionen påverkansarbete så beslut på nationell och EU nivå ska vara gynnsamma för länet och organisationen.

Sammanfattning

Ärendet samlar Region Norrbottens aktuella påverkan och samverkan i regionala utvecklingsfrågor som har nationell och internationell karaktär.

Ärendet

Medskick till kommande möten

Dagordningarna inför olika nationella och internationella möten kan komma med kort framförhållning och finns således inte med i kallelsen. Under denna punkt finns det möjlighet att muntligt lyfta och diskutera aktuella frågor.

Aktuellt med koppling till de beslutade påverkansfrågorna

Några av ärenden på dagens sammanträde berör nämndens beslutade påverkansfrågor.

Fortsatt hållbart skogsbruk för tillväxt och klimatet

Kommissionen har jämfört med tidigare ändrat sitt förslag till s.k. taxonomi för gröna investeringar så även vattenkraft och bioenergi klassas som hållbar verksamhet. Förändringen är välkommen och i linje med den position som Region Norrbotten tog fram tillsammans med Europaforum Norra Sverige (EFNS) i slutet av förra året. Även skogsbruk, under vissa villkor, klassas som hållbart. Dock gäller det inte produkter tillverkade av trä, med undantag av bioenergi, även i de fall de ersätter fossilbaserade produkter.

Fortsatt trygg elförsörjning för tillväxt och grön omställning

Region Norrbotten har bjudit in kommunerna i regionen till dialogmöten tillsammans med Svenska Kraftnät och Vattenfall. Mötena är en del i arbetet

med att garantera en trygg elförsörjning för tillväxt och grön omställning i regionen, och en fortsättning av det arbete som inleddes med att ta fram en regional elnätsanalys.

Tydlig och förutsägbar juridisk tillståndsprocess om mineralprospektering
Regeringen har tillsatt en utredning med uppdrag att se över prövningsprocesser och regelverk i syfte att säkerställa en hållbar försörjning av innovationskritiska metaller och mineral. Utredningen, som ska presenteras senast den 31 oktober 2022, ska ta hänsyn till förslagen i den sedan tidigare pågående utredningen om generellt effektivare miljöprövning. Den sistnämnda utredningen ska lägga sitt förslag senast den 15 december 2021.

Införandet av regionala naturresursavgifter
I direktiven till den ovan nämnda utredningen om försörjning av metaller och mineraler anges också att utredaren ska analysera och föreslå förändringar av prövningsprocesser och regelverk så att en större andel av det värde som gruv- och mineralnäringen genererar kan komma hela landet till del. I direktivet skrivs bl.a. ”Det finns behov av att förutsättningslöst analysera hur kommuner, regioner och andra berörda kan få större andel i det eventuella värde ett projekt genererar.”

Återrapportering av antagna positioner
Europaforum norra Sverige (EFNS) tar med jämna mellan rum positioner i aktuella påverkansfrågor. Nedan listas positionerna som är antagna sedan senaste regionala utvecklingsnämnden den 27 april 2021.

EU:s transeuropeiska transportnätverk (TEN-T)
Målet med TEN-T är att underlätta transporter i Europa och minska regionala, ekonomiska och sociala skillnader genom att bygga en sammanlänkad infrastruktur för lufttrafiken, vägtrafiken, järnvägstrafiken och sjöfarten.

I positionen namnges de stråk, hamnar, terminaler, urbana noder och flygplatser EFNS skulle vilja se inkluderade eller uppgraderade inom TEN-T. Utöver detta tar EFNS i positionen ställning till TEN-T övergripande när det gäller utformning, genomförande, klimataspekter, digitalisering och resiliens.

Nationellt regionalfondsprogram 2021-2027 som gynnar hela Sverige
I nationella regionalfondsprogrammet pekas städer ut för att arbeta med hållbar stadsutveckling. EFNS har tidigare skrivit position om att NRP skall arbeta med samhällsomvandling och öppna upp för att samhällen även på landsbygden ska omfattas. I aktuella positionen framför Europaforum norra Sverige följande:

EFNS är mycket kritiska till att hållbar stadsutveckling begränsas till ett fåtal städer. Olika typer av samhällen bör inkluderas i hållbar samhällsutveckling för att ett nationellt lärande ska kunna ske.

EFNS uppmanar Tillväxtverket att ta till sig synpunkterna om hållbar samhällsutveckling, och i närtid påbörjar en dialog med regionerna på vilket sätt hållbar stadsutveckling och landsbygdsutveckling kan utvecklas.

EFNS ställer sig positiva till att NRP prioriterar att stärka samarbetet i det svenska innovations- och företagsfrämjande systemet - men vill samtidigt poängtera vikten av att detta görs för att stärka konkurrenskraften och den hållbara omställningen i samtliga delar av landet.

Kapitalförsörjningen av klimatomställningen är en grundbult för att Sverige nå framgång i den gröna omställningen. EFNS vill särskilt lyfta landsbygdens utmaningar med att attrahera kapital och här har NRP en betydelsefull funktion att fylla.

Beslutsunderlag:
Europaforum Norra Sveriges synpunkter på EU:s transeuropeiska transportnätverk (TEN-T)
Europaforum Norra Sveriges synpunkter på Nationellt regionalfondsprogram 2021-2027

Protokollsutdrag skickas till:
Regional utvecklingsdirektör

§ 64

Yttrande avseende remiss – Vissa statliga insatser på musikområdet

Dnr 249-2021

Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden beslutar att lämna yttrande enligt förslaget.

Sammanfattning

Utredningen har haft i uppdrag att se över och komma med förslag på hur man kan säkerställa att de statliga insatserna på musikområdet kan bidra på bästa möjliga sätt till att uppnå de kulturpolitiska målen. Musikplattformen vid Statens musikverk föreslås avvecklas, bland annat mot bakgrund av att de intentioner som fanns vid bildandet av Statens musikverk och Musikplattformen har varit svåra att förverkliga. Det bedöms fortsatt finnas ett behov av samordning, koordinering och främjande på musikområdet. En främjande funktion för musikområdet föreslås därför inrättas vid Statens kulturråd. Statens musikverks ansvar och uppgifter bör renodlas till att fokusera på teaterns, dansens och musikens kulturarv samt Elektronmusikstudion.

Region Norrbotten ställer sig positiva till utredningens förslag då Statens kulturråd bedöms ha bättre förutsättningar för bidragsgivning på musikområdet.

Ärendet

Region Norrbotten är genom Norrbottensmusiken part som berörs av förslaget genom sitt uppdrag med att engagera frilansgrupper som genom statliga stöd getts möjlighet att producera produktioner som bland annat turnéläggs i Norrbotten. Då Musikplattformens bidragsuppdrag tangerat Statens kulturråds kan en otydlighet kring bidragshantering uppstå. Genom att helt lägga ansvaret på en myndighet kan tydligheten avsevärt öka till förmån för användarna, det vill säga de bidragssökande. Här har Statens kulturråd bättre möjlighet till detta då myndigheten redan har en fungerande infrastruktur vad gäller bidragsgivning.

Region Norrbotten ställer sig positiva till förslaget om att Statens kulturråd bedöms ha kunskap, förutsättningar och resurser för att ansvara för en nationell överblick över musikområdet och därmed även för att skapa goda långsiktiga förutsättningar för ett levande musikliv i Sverige. Myndigheten har därför också bäst förutsättningar för att överta de främjande insatserna inom musikområdet på statlig nivå och genomföra detta på ett mer effektivt sätt.

De förändringar som föreslås bedöms gynna musiklivet positivt och ge bättre stöd till musiklivet.

Beslutsunderlag:
Region Norrbottens yttrande
Promemorian

Protokollsutdrag skickas till:
ku.remissvar@regeringskansliet.se
ku.ko@regeringskansliet.se (kopia)

§ 65

Yttrande avseende remiss – Skolbibliotek för bildning och utbildning

Dnr 269-2021

Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden beslutar att lämna yttrande enligt förslaget.

Yttrande till beslutsförslaget

En förstärkning av skolbiblioteken bidrar till en mer likvärdig tillgång till skolbibliotek och främjar elevers utbildning, läsande och medie- och informationskunnighet. Staten, regionerna och kommunernas olika roller och ansvar för skolbibliotekens utveckling behöver tydliggöras.

Ärendet

Region Norrbotten ser positivt på de förslag till åtgärder som lämnas i utredningen Skolbibliotek för bildning och utbildning SOU 2021:3 för att stärka skolbiblioteken i syfte att ge alla elever i förskoleklassen, grundskolan, grundsärskolan, specialskolan, sameskolan, gymnasieskolan och gymnasiesärskolan likvärdig tillgång till skolbibliotek.

För att främja språkutvecklingen för elever som tillhör de nationella minoriteterna och urfolket samerna, behövs fler och andra former av språkstimulerande aktiviteter utöver traditionella medier såsom litteratur. Resursbiblioteken behöver ingå som en del i en stärkt skolbiblioteksstruktur för de nationella minoriteterna.

Region Norrbotten vill lyfta fram att kommunerna har olika förutsättningar för att genomföra förslagen om tillgång till bemannade skolbibliotek och ser med oro på den ökning av kostnader som det skulle medföra för redan ekonomiskt hårt ansträngda kommuner.

Region Norrbotten delar uppfattning att skolbiblioteken kan utgöra en viktig samarbetspart för regional biblioteksverksamhet riktad till barn och unga. Det är även Region Norrbottens erfarenhet i arbetet med att driva biblioteksresursen Polarbibblo för barns eget skapande genom läs- och skrivaktiviteter, en resurs som används av skolor i hela landet.

Utredningen föreslår att bibliotekslagen ska ange att den regionala biblioteksverksamheten även ska främja skolbibliotek som är verksamma i länet när det är lämpligt. Region Norrbotten ställer sig frågande till utrymmet av frivillighet i skrivningen ”när det är lämpligt” då det sannolikt medför ökade förväntningar i kommunerna om regionala insatser.

Ett utvidgat regional uppdrag kan inte omfatta ansvaret för skolornas fysiska och digitala medieförsörjning då det idag inte finns ett samlat regionalt me-

diebestånd för skolväsendet. Skolbibliotekens medieförsörjning är inte är reglerad i Kultursamverkansmodellen eller bibliotekslagen.

Fler skolbiblioteksamordnare i kommunerna skulle vara av stor betydelse för ett eventuellt utökat regionalt arbete. Region Norrbotten anser att en utökning av medel om 200 000 kr per region inte är tillräckligt för ett utvidgat uppdrag att främja skolbibliotekens utveckling i regionen. Roller och ansvar behöver tydliggöras mellan stat, regioner och kommuner

Beslutsunderlag:
Yttrande över Skolbibliotek för bildning och utbildning
SOU 2021:3 Skolbibliotek för bildning och utbildning

Protokollsutdrag skickas till:
u.remissvar@regeringskansliet.se

§ 66

Hantering av underskott kollektivtrafiken 2020

Dnr 279-2021

Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionstyrelsen att rekommendera regionfullmäktige besluta att:

1. Region Norrbottens andel av Länstrafikens slutliga underskott 2020, 55 682 kronor, finansieras från reserverade medel i årsbokslut 201231.
2. Ej förbrukade reserverade medel för underskottstäckning kollektivtrafik återförs till regiongemensam finansiering.

Yttrande till beslutsförslaget

Enligt nuvarande samarbetsavtal och kriterier för fördelning av kostnadsansvar avseende kollektivtrafik ska Region Norrbotten svara för den totala kostnaden för stomlinjenätet med buss. I den totala kostanden ingår dels trafikunderskottet på berörda linjer och dels den administrativa nettokostnaden som motsvaras av den del av trafikproduktionen som stomlinjenätet med buss svarar för.

Sammanfattning

Region Norrbottens finansieringsansvar för stomlinjenätet 2020 uppgår till 101 555 682 kr. Under 2020 har regionen redan finansierat 101 500 000 kr. Enligt slutlig redovisning återstår, 55 682 kr. att reglera.

Ärendet

I regionala utvecklingsnämndens budget för 2020 uppgick Region Norrbottens finansiering för Länstrafiken i Norrbotten AB (stomlinjenätet) till 86 500 000 kronor. Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) inkom under hösten med en begäran om förskottsbetalning för underskottstäckning 2020 med 23 000 000 kronor avseende Länstrafiken. Anhållan skickades till samtliga medlemmar. Vid regionala utvecklingsnämndens möte, 2020-12-01, beslutades att godkänna förskott på underskottstäckning med 15 000 000 kronor och beloppet utbetalades till Länstrafiken i december 2020.

Finansiering Länstrafiken	**(kr)**
Budget 2020	86 500 000
Förskottsbetalning underskottstäckning	15 000 000
SUMMA	**101 500 000**

I samband med årsbokslutet bedömdes Region Norrbottens andel av Länstrafikens prognostiserade underskott för 2020 till 18 000 000 kronor. Efter avdrag för redan reglerade 15 000 000 kronor, reserverades i årsbokslutet 2020 3 000 000 kronor för Länstrafikens återstående underskott.

Länstrafikens resultat 2020 (efter tillskottet från medlemmarna under hösten) blev ett överskott på totalt 7 152 066 kronor där fördelningen mellan medlemmarna (skuld respektive fordran) utföll enligt nedan.

Medlem RKM	**Skuld (-) Fordran (+)**
Region Norrbotten	-55 682
Arjeplog kommun	-33 273
Arvidsjaur kommun	241 315
Boden kommun	6 809
Gällivare kommun	1 947 872
Haparanda kommun	-2 144
Jokkmokk kommun	196 218
Kalix kommun	-20 550
Kiruna kommun	3 109 978
Luleå kommun	26 251
Pajala kommun	71 275
Piteå kommun	902 685
Älvsby kommun	58 954
Överkalix kommun	519 578
Övertorneå kommun	182 780
SUMMA	**7 152 066**

Finansiering

Resterande underskott, 55 682 kronor, finansieras från reserverade medel i årsbokslutet 2020. Ej förbrukade reserverade medel återförs till regiongemensam finansiering.

Protokollsutdrag skickas till:

Ekonomidirektör
Regional utvecklingsdirektör

§ 67

Hantering av underskott kollektivtrafiken 2021

Dnr 280-2021

Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionstyrelsen att föreslå regionfullmäktige att besluta följande:

1. Regionala utvecklingsnämndes budget ökas tillfälligt under 2021 med 29 980 181 kronor för kollektivtrafiken.
2. Budgetökningen finansieras genom att justera ner Region Norrbottens budgeterade överskott (539 mnkr) för 2021.

Yttrande till beslutsförslaget

Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet (RKM) har inte lyckats göra tillräckliga besparingar vilket även Länstrafikens årsbudget indikerar. Besparingar som Region Norrbotten tidigare har ställt krav på när budgeten för 2021 fastställdes.

Den diskrepans som finns mellan RKM:s budget och Region Norrbottens budget måste hanteras för att säkerställa för medborgarna i Norrbotten att Länstrafiken fortsatt kommer att kunna operera på de avtalade stomlinjerna. Det är därför av största vikt att framöver utveckla arbetssätten inom RKM och mellan RKM och dess medlemmar. I synnerhet i fråga om behov av trafikförsörjning och budgeten för att bedriva verksamheten.

Ett arbete har redan påbörjats för att ta fram en ny trafikkarta för länet och revidering av trafikförsörjningsprogrammet ska också startas upp. Båda dessa är viktiga för länets framtida kollektivtrafik. Med den expansiva utveckling som sker i länet är det väsentligt att dessa anpassas till de nya behov som kommer att finnas, samtidigt som kollektivtrafiken utförs på ett hållbart och kostnadseffektivt sätt.

Sammanfattning

Region Norrbotten och RKM har beslutat om två skilda budgetar gällande finansiering av Länstrafiken i Norrbotten AB (LTN) av den så kallade stomlinjetrafiken (buss). Diskrepansen mellan budgetarna uppgår till 29,98 miljoner kronor.

Region Norrbotten har erhållit en faktura som avser att täcka skillnaden mellan de två budgetarna på halvårsbasis. Enligt gällande samarbetsavtal åligger det Region Norrbotten att ersätta RKM för de kostnader som uppstår för trafikerandet av stomlinjer.

Helårsprognosen för LTN (Region Norrbottens andel) visar ett underskott på totalt 38,2 miljoner kronor (29,98 mkr diskrepans i budget + 8,2 mkr i be-

dömt underskott) i förhållande till den av regionala utvecklingsnämndens fastställda budget för 2021 (79,5 mkr). Mot bakgrund av detta föreslås en tillfällig ökning av budgetramen till Regionala utvecklingsnämnden som motsvarar skillnaden mellan 79,5 miljoner kronor till 109 480 181 kronor. Detta föreslås att göras genom att justera ner Region Norrbottens totala förväntade överskott (539 mnkr).

Ärendet

Bakgrund

Region Norrbotten har att följa nuvarande förbundsordning och ingånget avtal med länets kommuner gällande kostnadsfördelning, vilket innebär att Region Norrbotten ansvarar för att finansiera underskott på stomlinjetrafiken (busstrafik över kommungräns).

Regionala utvecklingsnämnden beslutade den 1 december 2020 (§130, dnr 00512-2020) om regionala utvecklingsnämndens plan 2021-2023. I planen framgår att Länstrafikens budget för att finansiera stomlinjenätet med buss uppgår till 79,5 miljoner kronor.

RKM:s direktion beslutade den 15 december 2020 (§80) om sin verksamhetsplan och budget 2021 samt flerårsplan 2022-2023. I RKM:s budget framgår att Region Norrbottens finansieringsbidrag för 2021 uppgår till 109,48 miljoner kronor.

Finansiering av Länstrafiken	Årsbudget 2021
Beslut om finansiering i RUN	79 500 000 kr
Beslut om finansiering i RKM	109 480 181 kr
Mellanskillnad	***29 980 181 kr***

Hantering

Enligt RKM:s förbundsordning (§12) ska beslutade medel erläggas till RKM halvårsvis i förskott. I december 2020 inkom därför faktura från RKM avseende 50 procent av den av Regionala utvecklingsnämnden beslutade budgeten om 79,5 miljoner kronor. Region Norrbotten har betalat fakturan.

Länstrafiken baserar sin prognos för 2021 på de kostnader och intäkter som bedöms bli för innevarande år där Region Norrbottens kostnader för stomlinjetrafiken bedömts uppgå till 109,48 miljoner kronor. I maj 2021 erhöll Region Norrbotten en faktura från RKM avseende diskrepansen mellan Regionala utvecklingsnämnden beslutade budget (79,5 mkr) och den av RKM beslutade budgeten (109,5 mkr) som för första halvåret uppgick till 14,99 miljoner kronor, det vill säga 50 procent av 29,98 miljoner kronor.

När RKM beslutade om Länstrafikens budget för 2021 gjordes ett antagande att biljettintäkterna, på grund av pandemin, skulle minska med 25 procent jämfört med 2019 års nivå. Minskningen har visat sig bli ännu större och

uppgår för närvarande till 50 procent jämfört med 2019 års nivå. Stomlinjerna står för den största delen av biljettintäkterna och det är främst denna trafik som har drabbats av minskade biljettintäkter under pandemin.

Den första årsprognosen indikerar ett underskott på cirka 9,8 miljoner kronor, efter att avräkning gjorts av förväntad ersättning från Trafikverket med anledning av Coronapandemin med 13,7 mnkr. Av de preliminära underskottet på 9,8 miljoner kronor uppgår Region Norrbottens andel (stomlinjetrafiken) till cirka 8,2 miljoner kronor.

Inom ramen för regionala utvecklingsnämndens budget för 2021 finns ingen möjlighet att omfördela 29,98 miljoner kronor till Länstrafiken.

Protokollsutdrag skickas till:
Ekonomidirektör
Regional utvecklingsdirektör

§ 68

Komplettering av busstrafik sträckan Haparanda-Luleå

Dnr 265-2021

Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionstyrelsen att rekommendera regionfullmäktige att besluta följande:

1. Bevilja medel om ytterligare 1,25 mkr per år till den regionala kollektivtrafiken.
2. Den utökade budgeten för den regionala kollektivtrafiken gäller åren 2022-2024 (tre verksamhetsår: 2022, 2023, 2024).
3. Region Norrbotten ansöker om trafikplikt hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten avseende kompletterande busstrafik på sträckan Luleå – Haparanda för att täcka behovet av arbets- och studiependling.

Yttrande till beslutsförslaget

I avvaktan på resultatet av det pågående projektet med att ta fram en ny trafikkarta i länet samt arbetet med framtagandet av ett nytt trafikförsörjningsprogram, är det viktigt att det finns en kollektivtrafik som täcker det behov av arbets- och studiependling som bedöms finnas. Parallellt med detta är det också angeläget att arbetet med översynen av förbundsordning och samarbetsavtal kopplat till regionala kollektivtrafikmyndigheten som kommunalförbund fortgår för att härigenom säkerställa en fungerande budgetprocess och kostnadsfördelning mellan regionen och kommunerna inför framtiden.

Sammanfattning

Det har tidigare beslutats att busstrafiken Luleå – Haparanda skulle reduceras när persontågstrafik på Haparandabanan startade. Som en följd av detta och Region Norrbottens ekonomiska besparingar har det i samband med upphandling av busstrafik på kuststräckan konstaterats att etableringen av tåget inte täcker behovet av arbets- och studiependling. Det bedöms därför finnas ett behov av kompletterande busstrafik, trafik som betraktas som stomlinjetrafik och därmed något som regionen ska bekosta. Den kalkylerade bruttokostnaden utgör 5 mnkr per år. Länstrafikens bedömning är att linjen kommer att vara en av de mest attraktiva i linjenätet och ge en kostnadstäckning om cirka 75 % vilket gör att nettofinansieringsbehovet skulle uppgå till 1,25 mnkr årligen.

Ärendet

Bakgrund

Nuvarande trafikavtal på sträckan Umeå - Haparanda startade december 2010, det är tecknat på åtta år med möjlighet till förlängning genom optioner. Dessa optioner är utlösta och trafiken befinner sig nu på sista året.

Den trafik som bedrivs idag är omfattande och sträcker sig längs med kusten från Umeå till Haparanda, år 2019 reste det ca 335 000 personer (Norrbottens andel) och kostnadstäckningsgraden är den högsta bland samtliga stomlinjer i länet. Upphandling har skett under 2020 av Västerbotten och Norrbotten gemensamt där Västerbotten är upphandlande enhet, tilldelning av anbud skedde under slutet av året. Tilldelningen överklagades först till förvaltningsrätten och sedan till kammarrätten vilket gör att processen drar ut på tiden. Detta innebär att det i dagsläget inte är realistiskt med ny trafik från december 2021, utan preliminärt blir det trafikstart sommaren 2022.

Regionernas direktiv till de upphandlande parterna var att linje 20 och linje 100 (snabblinje som bara stannar på kommunhuvudorterna) skulle renodlas och se till behovet av långa resor, dvs. Umeå – Haparanda. Detta då det tidigare funnits turer på linjen som främst tillfredsställt inomkommunala behov.

Region Norrbotten aviserade också generellt minskade anslag till busstrafiken i länet. Enligt tidigare beslut i regionfullmäktige (21-22 november 2018, § 129). ska också medel (2 mkr) omfördelas från busstrafiken till tågtrafiken i samband med starten av persontrafik på Haparandabanan. Busstrafiken ska således minskas när det nya avtalet träder i kraft för att undvika så kallad parallell trafik på sträckan Luleå - Haparanda. Trafiken på linje 100 upphör på den här sträckan och linje 20 reduceras till förmån för tåget.

Konsekvenser av besparingar

När neddragning i trafikutbudet sker till följd av sparkrav och endast bruttokostnaden tas i beaktning förbises ofta konsekvenserna detta ger på intäktssidan. Neddragning av turer försämrar helheten och turutbudet vilket riskerar att leda till minskad attraktivitet, minskat resande och därmed lägre intäkter från resenärerna. En trafik som tidigare hade god kostnadstäckning kan på detta sätt kosta Region Norrbotten mer i nettokostnad (detta är en risk med kommande trafikreducering på kuststräckan). Denna trafik har senaste åren haft god kostnadstäckningsgrad, nettokostnaden för år 2019 var 4 mkr och bruttokostnaden 41 mkr. En framtida nettokostnad skulle kunna bli större trots en kraftig trafikreduktion beroende av hur resenärerna upplever det nya upplägget.

Påverkan för resenärerna

Etableringen av tåget bidrar delvis till fler turer, dock till en början endast tre av tidigare aviserat fem turer. Problematiken består i att tåget inte möjliggör av- eller påstigning för de som reser till och från de mellanliggande hållplatserna. Tåget går via Boden, förbi Morjärv innan det når Kalix och Haparanda, vilket gör att mellanliggande platser längs med väg E4 till stor del förlorar det turutbud av buss de tidigare kunnat nyttja. Detta gäller arbetspendling såväl som studieresor.

Tidigare bussturer har möjliggjort inresa till kommuncentrum innan klockan 07 och klockan 08, i enlighet med nuvarande Trafikförsörjningsprogram[1]. Trafiken har nyttjats av skolelever och studenter som bor utmed körvägen och som behöver vara framme till skolstart innan klockan 8 i både Haparanda, Kalix och Luleå. På delsträckor längs med körvägen har det frekvent förekommit förstärkningstrafik då resandeantalet har varit stort.

Med anledning av minskad busstrafik på kuststräckan bedömer LTN och berörda kommuner på sträckan att kompletterande trafik krävs för att även i framtiden säkerställa att främst elever, studenter och arbetspendlare tar sig till och från sin dagliga sysselsättning. Utifrån detta har ett förslag till tidtabell tagits fram som skulle tillgodose de basala behoven för arbets- och studiependling.

Antagna kostnader och intäkter

Antalet körda kilometer i förslaget uppskattas till ca 225 000 – 230 000 km per år, med en kalkylerad antagen bruttokostnad om ungefär 5 mkr per år. Länstrafikens bedömning är att linjen kommer att vara en av de mest attraktiva i linjenätet och ge en kostnadstäckning om cirka 75 procent vilket gör att nettofinansieringsbehovet i så fall blir 1,25 mkr. Detta är dock en bedömningar utifrån ett normalläge och den erfarenhet som finns. Upphandling där det ställs nya, och förändrade villkor jämfört mot standard, samt förändrade resvanor kan förändra prognosen.

Inriktning och fortsatt arbete

I det förslag som arbetats fram är arbetshypotesen en avtalstid om två år samt 1 + 1 optionsår för att möta trafikstart av nytt avtal på Norrlandskusten (Umeå – Luleå – Haparanda). I förslaget till tidtabell finns fem turer mot Luleå samt fyra turer mot Haparanda, se mer detaljerad tidtabell i bilaga. För att köra denna trafik beräknas fyra stycken fordon åtgå.

---

[1] Enligt *Regionalt trafikförsörjningsprogram Norrbottens län 2018-2030* finns bl a följande resenärsmål (sid 41):

- År 2025 ska resenären kunna resa till varje kommunhuvudort och vara framme senast kl 10.00 och resa därifrån efter kl 16.00 samma dag.
- År 2030 ska resenären kunna arbetspendla och arbeta mellan kl 07.00 – 18.00 på varje kommunhuvudort.

Avsikten är att upphandla äldre fordon under denna period för att undvika kostnadsdrivande faktorer. Trafiken upphandlas som en egen stomlinje i Norrbotten vilket gör att justeringar och anpassningar av trafiken över tid blir lättare att hantera då Norrbotten förfogar över trafiken fullt ut utan att förändringar i Norrbotten påverkar andra län.

RKM:s direktion beslutade den 31 mars 2021 (§33) att finansieringen av kompletterande busstrafik längs kusten på sträckan Luleå - Haparanda fördelas enligt nuvarande avtal om fördelning av kostnader. Detta betyder i praktiken att det är Region Norrbotten som ska finansiera den kompletterande trafiken.

Upphandlingen behöver påbörjas och genomföras relativt snart för att säkerställa trafik på sträckan när det nya avtalet träder i kraft. För att komma vidare i frågan måste trafikplikt beslutas. Enligt avtal finansieras stomlinjer av Region Norrbotten vilket gör att regionen behöver söka trafikplikt hos RKM för den här trafiken. Beslut om trafikplikt behöver därför beslutas vid RKM:s direktionsmöte den 15 juni, samt tidtabeller och formalia kring upphandlingen.

I de pågående projektet med att ta fram en ny trafikkarta i länet samt i arbetet med framtagandet av ett nytt trafikförsörjningsprogram är det ytterst angeläget att se över hela länets behov av kollektivtrafik. Utöver detta är det viktigt att i den pågående översynen av förbundsordning och samarbetsavtal kopplat till regionala kollektivtrafikmyndigheten som kommunalförbund säkerställa en fungerande budgetprocess och kostnadsfördelning mellan regionen och kommunerna.

Hållbarhet

Kollektivtrafiken är ett mer miljövänligt alternativ än om alla resenärer väljer att åka med egen bil, således viktig för den ekologiska hållbarheten. Den kompletterande busstrafiken syftar till att möjliggöra arbets- och studiependling för flertalet kommuner där tåget ännu inte fyller de behov som finns. Detta möjliggör att även människor som bor utanför kommuncentra får en fungerande kollektivtrafik för arbets- och studiependling som gör att de kan bo kvar på orten, vilket bidrar till ekonomisk hållbarhet i glesbygd.

Bilaga

Länstrafikens förslag till tidtabell på sträckorna Haparanda – Kalix – Luleå samt Luleå – Kalix - Haparanda

Protokollsutdrag skickas till:

Regional utvecklingsdirektör
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

§ 69

Samverkans- och finansieringsavtal avseende trafikering med tåg på sträckan Luleå-Boden-Kalix-Haparanda

Dnr 256-2021

Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionstyrelsen att rekommendera regionfullmäktige att besluta att godkänna avtal enligt bilaga.

Yttrande till beslutsförslaget

Att bygga ut kollektivtrafiken i länet går helt i linje med den regionala utvecklingsstrategin. En utbyggnad av persontågtrafiken i länet är ett steg mot ett mer hållbart resande i länet och därför angeläget.

Sammanfattning

Ett avtal gällande samverkan och finansiering av persontågtrafik på sträckan Luleå – Boden – Kalix – Haparanda har tagits fram mellan den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) och Region Norrbotten, Haparanda kommun, Kalix kommun, Bodens kommun samt Luleå kommun.

Ärendets behandling under sammanträdet

Lage Hortlund (SD) föreslår avslå det liggande förslaget.

Beslutsgång

Ordföranden ställer det liggande förslaget mot Lage Hortlunds förslag och finner att regionala utvecklingsnämnden bifaller det liggande förslaget.

Ärendet

Bakgrund

Staten, genom Trafikverket, har träffat avtal med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland avseende samverkan avseende tågtrafik inom norrtågstrafiken från den 1 augusti 2021 till den 9 december 2023 med möjlig förlängning i ett (1) plus ett (1) år. Samverkansavtalet gäller som längst till den 13 december 2025.

Verksamheten på Haparandabanan omfattar för tillfället tre (3) dagliga dubbelturer på sträckan. Diskussion om att utöka verksamheten till att omfatta fem (5) dagliga dubbelturer på sträckan pågår, men ingår inte i detta samverkansavtal.

Enligt samverkansavtalet bidrar Trafikverket med viss finansiering av verksamheten. Resterande del finansieras av RKM. Avtal avser att reglera denna finansiering och anslutande frågor.

Driftskostnad

Driftskostnaden utgör den årliga totala faktiska kostnaden för verksamheten som faller på RKM. Driftskostnaden kan öka eller minska beroende på om verksamheten går med överskott eller underskott. Finansiärerna är skyldiga att täcka eventuella underskott enligt överenskomna fördelningsnycklar. Eventuellt överskott ska fördelas enligt samma fördelningsnycklar.

Finansiering

Finansiärerna har enats om följande fördelningsnycklar för den interna fördelningen av driftskostnaden:

Finansiär	**Andel**
Bodens kommun	12 %
Haparanda kommun	9 %
Kalix kommun	10 %
Luleå kommun	19 %
Region Norrbotten	50 %

Trafikverket har meddelat att staten kommer att bidra med 3,4 mkr för 2021, 8,2 mkr för 2022 och med 7,7 mkr för 2023. Baserat på ovanstående har parterna enats om följande preliminära budget avseende driftskostnaderna för de inledande tre verksamhetsåren:

Finansiär	**2021**	**2022**	**2023 (preliminär)**
Trafikverket	3,4	8,2	*7,7*
Bodens kommun	1,1	1,1	*1,4*
Haparanda kommun	0,8	0,8	*1,1*
Kalix kommun	0,9	0,9	*1,2*
Luleå kommun	1,6	1,7	*2,3*
Region Norrbotten	4,3	4,5	*6,0*
Beräknad kostnad	***12,1 mkr***	***17,2 mkr***	***19,7 mkr***

Hållbarhet

Ur miljösynpunkt är det positivt med utökade möjligheter till tågtrafik i länet, det är också ett steg mot ett mer hållbart resande i länet. Den utökade tågtrafiken innebär snabbare resor på flera av sträckorna, för både kvinnor och män. Tågtrafik är en relativt kostsam verksamhet att bedriva i jämförelse med till exempel busstrafik. Med anledning av detta genomförs trafiken på Haparandabanan som inledningsvis i liten skala för att kunna utvärdera vilken trafik som bör finnas i framtiden.

Beslutsunderlag:
Samverkans- och finansieringsavtal Avseende trafikering med tåg av sträckan Luleå – Boden – Kalix – Haparanda

Protokollsutdrag skickas till:
Regional utvecklingsdirektör
Regionala kollektivtrafikmyndigheten

§ 70

Mål och inriktning Länstransportplanen Norrbottens län 2022-2033

Dnr 273-2021

Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden beslutar att godkänna Mål och inriktning Länstransportplan Norrbottens län 2022-2033 enligt bilaga.

Reservation

Jan-Anders Perdahl (V) reserverar sig mot beslutet.

Sammanfattning

Region Norrbotten har uppdraget att upprätta en länstransportplan som innebär att planera och prioritera investeringar i transportsystemet i Norrbottens län under planperioden 2022-2033. Planens inriktning är ett underlag för hur den ekonomiska ramen ska fördelas på olika åtgärdsområden. Liksom i tidigare plan har denna plan en inriktning med prioriterade åtgärdsområden. De prioriterade åtgärdsområdena är större vägobjekt, trafiksäkerhetshöjande åtgärder, gång- och cykelåtgärder, kollektivtrafikåtgärder samt statlig medfinansiering till det kommunala vägnätet och enskilda vägar. I planen finns även åtgärdsområde för utvecklingsåtgärder samt planeringsutrymme för brister i planens senare del. I arbetet med länstransportplanen kommer även hållbarhetsperspektivet att analyseras.

Mål och inriktning för länstransportplanen kommer att ligger till grund för upprättande av den remissversion som Region Norrbotten tar och skickar ut för samråd till samtliga länets kommuner, berörda myndigheter, organisationer samt övriga intressenter under hösten 2021.

Ärendets behandling under sammanträdet

Jan-Anders Perdahl (V) föreslår en ändring enligt följande:

”I ”Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2020, Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmål 2020” från Trafikverket (2021:099) framgår att trots minskning av antalet döda i trafiken är antalet allvarligt skadade cyklister och fotgängare oförändrat medan antalet allvarligt skadade bilister minskar. I rapporten framgår också:

”Genom införlivandet av barnkonventionen i svensk lagstiftning sätts ytterligare fokus på barns rättigheter, där rimligtvis även barns rätt till säker mobilitet är ett delområde. Det kan här noteras att barns säkerhet i vägtrafiken i allmänhet är hög i Sverige, och att mycket av det återstående arbetet bör vara gemensamt med insatser för minskning av andra olyckor inom tätort, i synnerhet singelolyckor med cykel.”

Planens mål och inriktning, sid 2 andra stycket, ändras texten:

”Planen har en inriktning med de prioriterade åtgärdsområdena; större vägobjekt, trafiksäkerhetshöjande åtgärder, gång- och cykelåtgärder, kollektivtrafikåtgärder samt statlig medfinansiering till det kommunala vägnätet och enskilda vägar.” till följande ordning: ”Planen har en inriktning med de prioriterade åtgärdsområdena; gång- och cykelåtgärder, kollektivtrafikåtgärder, trafiksäkerhetshöjande åtgärder, statlig medfinansiering till det kommunala vägnätet och enskilda vägar, samt större vägobjekt”. Motsvarande text, med motiveringstexten, läggs också in i bilagan, remissmaterialet, sid 16”.

Beslutsgång

Ordföranden ställer det liggande förslaget mot Jan-Anders Perdahls förslag och finner att regionala utvecklingsnämnden bifaller det liggande förslaget.

Bakgrund

Länsplanen för transportinfrastruktur(länstransportplanen) utgör, tillsammans med den nationella planen för transportinfrastruktur en del i planeringen av hela Sveriges transportsystem. Länstransportplanen innehåller främst investeringar i det regionala vägnätet samt medfinansiering i det kommunala vägnätet. Drift och underhåll på det regionala vägnätet ansvarar Trafikverket för.

Region Norrbotten har det regionala utvecklingsansvaret och uppdraget att upprätta länstransportplanen som innebär att planera och prioritera investeringar i transportsystemet i Norrbottens län. Med utgångspunkt i regeringens kommande direktiv ska Region Norrbotten ta fram en länstransportplan för perioden 2022-2033.

Tidsramen för framtagande av länstransportplanen är kort då direktivet för uppdraget förväntas komma i början på sommaren från regeringen. Samtidigt förutsätts att länstransportplanen, liksom den nationella planen behöver skickas ut på remiss under hösten för att kunna fastställas 2022. Mål och inriktning för länstransportplanen 2022-2033 är ett underlag för det fortsatta arbetet med framtagandet av planen och möjliggör att en remissversion kan färdigställas för utskick under hösten. Inriktningen i kommande direktiv kan innebära behov av justeringar i mål och inriktning för länstransportplan 2022-2033.

Planens mål och inriktning

Målet med länstransportplanen är att utifrån Norrbottens förutsättningar utveckla och upprätthålla både goda och hållbara transporter i länet. Utgångspunkten är de nationella transportpolitiska målen, klimatmål, regeringens direktiv samt den regionala utvecklingsstrategin Norrbotten 2030. Andra viktiga mål och styrande dokument är till exempel trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafiken (som regionala kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för) samt en gemensam regional systemanalys för Norrbotten och Västerbotten som togs fram inför nuvarande planperiod. En viktig utgångspunkt är också prioriteringar utifrån nu gällande länstransportplan.

Planen har en inriktning med de prioriterade åtgärdsområdena; större vägobjekt, trafiksäkerhetshöjande åtgärder, gång- och cykelåtgärder, kollektivtrafikåtgärder samt statlig medfinansiering till det kommunala vägnätet och enskilda vägar. I planen föreslås även ett område för utvecklingsåtgärder för snabb hantering av framförallt näringslivets brister och behov samt en pott för planeringsutrymme och flexibilitet.

En fördelning av medel mellan områdena görs utifrån tilldelning av medel i direktivet samt med utgångspunkt att prioriterade åtgärder i nuvarande plan ska genomföras. Investeringsobjekt inom respektive åtgärdsområde identifieras för planens inledande år för att under planperiodens senare del snarare beskriva brister och behov än konkreta åtgärder. Valet av åtgärd bestäms senare i processen vilket skapar flexibilitet för att kunna fånga upp nya brister och behov. Under planens förverkligande kan omständigheter uppstå som innebär att prioritetsordningen kan komma att ändras.

Som en del i arbetet med länstransportplanen 2022-2033 kommer hållbarhetsperspektivet att analyseras och en hållbarhetsbedömning av planen att göras.

Planprocessen

Direktiv för uppdrag att ta fram länstransportplanen 2022-2033 förväntas komma från regeringen i början av sommaren då preliminära budgetramar och planprocess redovisas. Redovisning av ett planförslag till regeringen som inkluderar ett remissförfarande kan antas vara aktuellt omkring årsskiftet 2021/2022. Slutligen fastställs länstransportplanen av regionfullmäktige efter regeringens godkännande under 2022.

Processen för upprättande av länstransportplanen följs upp på Tillväxtberedningen. Samråd med kommunerna har hållits 23 februari 2021. Beslut om mål och inriktning för länstransportplanen 2022-2033 kommer att ligga till grund för den remissversion som enligt den preliminära tidplanen skickas ut till samtliga länets kommuner, berörda myndigheter, organisationer samt övriga intressenter under hösten 2021. Efter remisstiden upprättas en beslutsversion av länstransportplanen 2022-2033 som efter beslut på regionala utvecklingsnämnden redovisas till regeringskansliet och därefter blir föremål för fastställande av regionfullmäktige under 2022.

Beslutsunderlag:

Mål och inriktning Länstransportplan Norrbottens län 2022-2033

Protokollsutdrag skickas till:

Regional utvecklingsdirektör

§ 71

Regionala utvecklingsnämndens delårsrapport april 2021

Dnr 270-2021

Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige besluta att regionala utvecklingsnämndens delårsrapport per april 2021 godkänns.

Yttrande till beslutsförslaget

Regionala utvecklingsnämndens verksamhet bidrar till Region Norrbottens strategiska mål.

Sammanfattning

Delårsrapporten redovisar händelser av väsentlig betydelse för perioden, ekonomiskt resultat, produktion och tillgänglighet samt måluppfyllelsen och förväntad utveckling.

Under perioden har flera stora etableringar och investeringar i länet presenterats. De stärker bilden av Norrbottens som ett viktigt län i den gröna omställningen. Det är en unik möjligt för Norrbotten att öka antalet invånare.

Den samlade måluppfyllelsen visar att nämndens mål per april är delvis uppnådda. Bedömningen är att flera av målen kommer att vara uppnådda vid årets slut om planerade aktiviteter genomförs enligt plan. Nämnden arbetar kontinuerligt med att uppnå målen. Det görs dels genom arbetet med nämndens plan för 2021-2023, men också genom beslut i nämnden. Ett exempel på beslut som syftar till att uppnå nämndens mål är prioriteringsordningen för bredbandsutbyggnad 2021 som beslutade 27 april 2021.

Nämndens egna verksamheter ger ett överskott på grund av restriktion inom kultursektorn. Kollektivtrafiken som nämnden finansierar påverkas också av restriktionerna. Regionala kollektivtrafik myndigheten har påbörjat ett antal processer som ett led i genomlysningen av kollektivtrafiken.

Nämndens resultat per april visar på ett överskott om 9 miljoner kronor. Orsaken till överskottet är konsekvenser av coronapandemin samt vakanshållning av tjänster med anledning av anställningsstoppet. Prognosen för helåret visar på 30,5 miljoner kronor i underskott, där Länstrafiken står för 38,2 miljoner kronor.

Ärendet

Händelser av väsentlig betydelse

Under perioden har flera stora etableringar och investeringar i länet presenterats. De stärker bilden av Norrbottens som ett viktigt län i den gröna omställningen. Det är en unik möjligt för Norrbotten att öka antalet invånare. Arbetslösheten ökar i stora delar av Sverige och Arbetsförmedlingen upp-

märksammar arbetssökande på arbetsmarknaden i norra Sverige. En nationell samordnare är tillsatt för att underlätta för etableringarna. Region Norrbotten behöver som regionalt utvecklingsansvarig delta i arbetet med att koordinera och möjliggöra. Den pågående omorganisationen med anställningsstopp har försvårat det arbetet.

För att mildra effekterna av pandemin inom kulturområdet har ett nytt kulturstöd utvecklats. Mottagandet blev positivt. Inom kulturområdet pågår förberedelse inför återöppnade. Arbetet med att utveckla det digitala kulturutbudet fortsätter med gott resultat.

Det nationella bredbandsmålet för 2020 uppnåddes inte nationellt. Norrbotten är det län med sämst utbyggnad. Insatser görs nu i samband med det nya bredbandsstödet som Post- och telestyrelsen (PTS) hanteras med hjälp av regionernas bredbandskoordinatorer.

Flera processer inom kollektivtrafikområdet är påbörjade. En trafikkarta som utgår från data avseende resmönster och linjesträckning tas fram i bred samverkan mellan regionala kollektivtrafikmyndigheten, regionen, kommunerna och Luleå lokal trafik. Parallellt pågår arbetet med ett nytt trafikförsörjningsprogram som ska ange den politiska ambitionen för länets kollektivtrafik. Samtidigt är trafiken starkt påverkad av restriktionerna till följd av pandemin.

Ägarsamråd och årsstämmor för regionens delägda bolag har genomförts under perioden.

Sammanfattande måluppfyllelse

Perspektiv	Regionens strategiska mål	Bedömning
Samhälle	Ett livskraftigt län	
Medborgare	Trygg norrbottning med god livskvalitet	
Verksamhet	Behovsstyrd regional utveckling i samverkan	
Ekonomi	Långsiktig hållbar ekonomi	

Samhälle
Den samlade bedömningen är att målet är delvis uppnått för perioden i betydelsen att insatser är påbörjade men inte färdigställda. Besked om flera etableringar och investeringar i länet den senaste perioden bidrar till att Norrbotten upplevs attraktivt i arbetet med samhällets omställning. Koordinerade insatser från Region Norrbotten som regionalt utvecklingsansvariga efterfrågas. Ett väl genomfört och väl mottaget exempel på regionens insatser är

arbetet med Elnätsanalys där både länets kommuner, Vattenfall och Svenska kraftnät har samlats för att få fram en gemensam bild av Norrbottens elnätskapacitet och framtida behov. Implementeringen av smartspecialiseringsstrategin har tagit viktiga steg under perioden. Nationella beslut om Norrbotniabanan i samband med infrastrukturpropositionen är gynnsamma för länet.

Påverkansarbetet fortlöper enligt de av regionala utvecklingsnämnden och regionstyrelsen fastställda planer som pekar ut de områden som Region Norrbotten ska söka att påverka. Under senhösten och våren har regionen varit väldigt aktiv inom Europaforum Norra Sverige kring exempelvis det skogliga området och med framgång förmedlat synpunkter både nationellt och internationellt på EU-kommissionens förslag om Taxanomin och vad som där beskrivs som hållbara investeringar.

Insatser inom kulturområdet för attraktiva livsmiljöer, såsom arbete med kulturmiljöer och konst i det offentliga rummet i samarbete med kommuner, har genomförts med gott resultat. Målet bedöms vara uppnått vid årets slut om planerade och påbörjade aktiviteter kan genomföras enligt plan.

Medborgare

Den samlade bedömningen är att målet är delvis uppnått för perioden. Arbetet med att ta fram en trafikkarta för att optimera trafiken i länet är viktigt. Restriktionerna till följd av pandemin påverkar tillgången till fysiskt kulturutbud. Samtidigt fortsätter pandemin skapa incitament för utökat digitalt kulturutbud. Insatser görs för att utveckla och stärka arrangörsledet i Norrbotten. Det finns ett strukturerat arbete för dialoger med nationella minoriteter och insatser inom bland annat Polarbibblo stärker språkutvecklingen. De satsningar inom kompetensförsörjningsområdet som genomförs har ett positivt utfall. Målet bedöms vara uppnått vid årets slut om planerade och påbörjade aktiviteter kan genomföras enligt plan.

Verksamhet

Den samlade bedömningen är att målet är delvis uppnått för perioden. Verksamheten har en god struktur för samverkan med andra aktörer. Arbetet med att genomföra regionala strategier, planer och program fortlöper. Arbetssätt och metoder utvecklas. Samtliga projektstöd hanteras nu inom ramen för Tillväxtverkets system Nyps i och med att kulturstöden gått över till Nyps. Målet bedöms vara uppnått vid årets slut om planerade och påbörjade aktiviteter kan genomföras enligt plan.

Ekonomi

Den samlade bedömningen är att målet är delvis uppnått för perioden. Restriktionerna till följd av pandemin påverkar kollektivtrafiken och kultursektorn. Kulturinstitutionerna kan inte bedriva ordinarie verksamhet vilket resulterar i ett överskott. Statlig kompensation kommer utgå till kollektivtrafikmyndigheten men det är oklart idag hur stor del av underskottet som kommer täckas. Differensen mellan länstrafikens budget och regionala utvecklingsnämndens bidrag till buss påverkar också måluppfyllelsen på sikt. Målet bedöms vara delvis uppnått vid årets slut.

Ekonomiskt utfall

Nämndens resultat per april visar på ett överskott om 9 miljoner kronor. Samtliga kulturinstitutioner redovisar överskott. Orsaken till överskottet är konsekvenser av coronapandemin samt vakanshållning av tjänster med anledning av anställningsstoppet. Prognosen för helåret visar på 30,5 miljoner kronor i underskott, där Länstrafiken står för 38,2 miljoner kronor. Förutom ytterligare minskade biljettintäkter på 8,2 miljoner kronor (regionens andel) så har regionen och RKM beslutat om olika nivåer för 2021 års finansiering, skillnaden är 30 miljoner kronor. I Länstrafikens årsprognos ingår en bedömning att ca 13,7 miljoner kronor av den nationella kompensationen kommer tillfalla bolaget.

Social hållbarhet

Delårsrapporten visar att nämnden under perioden har genomfört aktiviteter som bidrar till social hållbarhet. Här kan satsningar på överenskommelsen med civilsamhället nämnas.

Miljömässig hållbarhet

Delårsrapporten visar att nämnden under perioden har genomfört aktiviteter som bidrar till miljömässig hållbarhet. Här kan utvecklingen av hållbarhetsverktyget nämnas.

Ekonomisk hållbarhet

Delårsrapporten visar att nämnden under perioden har genomfört aktivitet som bidrar till ekonomisk hållbarhet. Här kan arbetet med att färdigställa kommande EU-program nämnas.

Beslutsunderlag:

Regionala utvecklingsnämndens delårsrapport per april 2021.

Protokollsutdrag skickas till:

Ekonomidirektör
Regional utvecklingsdirektör

§ 72

Uppsikt över hel- och delägda bolag 2020

Dnr 271-2021

Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionstyrelsen att besluta:

1. Att verksamheten i det delägda bolaget BD Pop AB under 2020 bedrivits i enlighet med det fastställda kommunala ändamålet och befogenheter.
2. Att verksamheten i det delägda bolaget Energikontor Norr AB under 2020 bedrivits i enlighet med det fastställda kommunala ändamålet och befogenheter.
3. Att verksamheten i det delägda bolaget Filmpool Nord AB under 2020 bedrivits i enlighet med det fastställda kommunala ändamålet och befogenheter.
4. Att verksamheten i det delägda bolaget InformationsTeknik i Norrbotten AB under 2020 bedrivits i enlighet med det fastställda kommunala ändamålet och befogenheter.
5. Att verksamheten i det delägda bolaget Investeringar i Norrbotten AB under 2020 bedrivits i enlighet med det fastställda kommunala ändamålet och befogenheter.
6. Att verksamheten i det delägda bolaget Almi Nord Företagspartner AB under 2020 bedrivits i enlighet med det fastställda kommunala ändamålet och befogenheter.
7. Att verksamheten i det delägda bolaget Norrbotniabanan AB under 2020 bedrivits i enlighet med det fastställda kommunala ändamålet och befogenheter.
8. Att verksamheten i det delägda bolaget Arctic Business Incubator AB under 2020 bedrivits i enlighet med de för bolaget fastställda styrdokumenten.

Yttrande till beslutsförslaget

De region- och kommunägda bolagen bidrar med sin verksamhet till Norrbottens utveckling. Regionfullmäktige beslutade i februari 2020 att inrätta en årlig bolagsdag där bolagen ska presentera sin verksamhet för regionfullmäktige för att öka kunskapen om bolagen och synliggöra deras bidrag till länets utveckling. Bolagsdagen har varit planerad till fullmäktige redan under föregående år men har skjutits upp på grund av rådande pandemi och planeras tas upp under ett senare fullmäktige 2021.

Sammanfattning

Regionstyrelsen ska årligen pröva om verksamhet som bedrivits i hel- eller delägda bolag under föregående år varit förenligt med de fastställda kommunala ändamålen och befogenheterna. Prövningen omfattar sex delägda bolag.

Utifrån genomförd granskning bedöms verksamheten som respektive bolag bedrivit under föregående år ha varit förenligt med det kommunala ändamålet och befogenheter.

Arctic Business Incubator AB är prövat utifrån dess styrdokument då Region Norrbotten är minoritetsägare.

Ärendet

Det finns en lagstadgad skyldighet i kommunallagen (6 kap 9-10§§ KL) för regionstyrelsen att pröva om de kommunala bolagen (här avses både hel- och delägda bolag, se 10 kap § 2 KL) följt kommunala ändamål och befogenheter. I årliga beslut ska varje aktiebolag prövas om den verksamhet som bedrivits varit förenligt med de fastställda kommunala ändamålet och utförts inom ramen för de kommunala befogenheterna. Om styrelsen finner att så inte är fallet, ska den lämna förslag till full-mäktige om nödvändiga åtgärder.

Enligt regionstyrelsens reglemente 5 § ska styrelsen senast 30 maj pröva om den verksamhet som bedrivits i de aktiebolag som regionen helt eller delvis äger under föregående kalenderår varit förenligt med de fast-ställda kommunala ändamålen och utförts inom ramen för de kommunala befogenheterna.

Prövningen av 2020 års verksamhet omfattar de delägda bolagen BD Pop AB, Energikontor Norr AB, Filmpool Nord AB, InformationsTeknik i Norrbotten AB, Investeringar i Norrbotten AB, Norrbotniabanan AB och Arctic Business Incubator AB

Bedömningen görs utifrån bolagsordning och ägardirektiv samt information inhämtat från årsredovisningar och uppföljning av ägardirektiv.

Prövning avseende regionens delägda bolag:

BD Pop AB organisationsnummer 556841-3438

Bolagets ändamål är att med iakttagande av kommunal likställighets- självkostnads- och lokaliseringsprincip främja regionens utveckling ge-nom att stödja talanger, stärka den regionala musikbranschen samt simulera tillväxt av kulturella och kreativa näringar inom regionen.

Nettoomsättningen var under året 191 265 kronor och resultatet efter finansiella poster blev 159 238 kronor. Verksamheten har varit i linje med ägardirektiven. Vid årsstämman beviljades bolagets verkställande direktör och styrelse ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2020. BD Pop AB bedöms ha bedrivit sin verksamhet enligt det fastställda kommunala ändamålet och befogenheter.

Energikontor Norr AB organisationnummer556595-9151

Bolagets ändamål är att med iakttagande av kommunal likställighets- självkostnads- och lokaliseringsprincip arbeta för en ökad andel av förnybar energi och energieffektivisering, bidra till utvecklingen av sam-verkan inom

energi- och klimatområdet samt stödja och utveckla regionsamverkan i ett internationellt perspektiv.

Nettoomsättningen var under året 14 518 000 kronor och resultatet efter finansiella poster blev 375 000 kronor. Verksamheten har varit i linje med ägardirektiven. Vid årsstämman beviljades bolagets verkställande direktör och styrelse ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2020. Energikontor Norr AB bedöms ha bedrivit sin verksamhet enligt det fastställda kommunala ändamålet och befogenheter.

Filmpool Nord AB organisationsnummer 556529-8790

Bolagets ändamål är att med iakttagande av kommunal likställighets- självkostnads- och lokaliseringsprincip främja regionens utveckling ge-nom att utveckla den regionala filmbranschen och intresset för film och audiovisuell produktion, som en viktig kulturnäring. Satsningarna ska ge direkta och indirekta intäkter till länets näringsliv.

Nettoomsättningen var under året 28 762 663 kronor och resultatet efter finansiella poster blev 1 455 632 kronor. Verksamheten har varit i linje med ägardirektiven. Vid årsstämman beviljades bolagets verkställande direktör och styrelse ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2020. Filmpool Nord AB bedöms ha bedrivit sin verksamhet enligt det fastställda kommunala ändamålet och befogenheter.

InformationsTeknik i Norrbotten AB organisationsnummer 556537-6877

Bolagets ändamål är att med iakttagande av kommunal likställighets- självkostnads- och lokaliseringsprincip främja regionens utveckling och tillväxt inom bolagets verksamhetsområden. Bolaget ska verka för att det länsgemensamma nätet kommer till en praktisk användning för nä-ringsliv och offentlig service så att en mångfald av tjänster skapas.

Nettoomsättningen var under året 42 500 000 kronor och resultatet efter finansiella poster blev -90 000 kronor. Verksamheten har varit i linje med ägardirektiven. Vid årsstämman beviljades bolagets verkställande direktör och styrelse ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2020. InformationsTeknik bedöms ha bedrivit sin verksamhet enligt det fastställda kommunala ändamålet och befogenheter.

Investeringar i Norrbotten AB organisationsnummer 556903-8119

Bolagets ändamål är att med iakttagande av kommunal likställighets- självkostnads- och lokaliseringsprincip främja regionens utveckling ge-nom att importera etablerare och investerare till Norrbottens län.

Nettoomsättningen var under året 5 084 000 kronor och resultatet efter finansiella poster blev 1 032 000 kronor. Verksamheten har varit i linje med ägardirektiven. Vid årsstämman beviljades bolagets verkställande direktör och styrelse ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2020. Investering-ar i Norrbot-

ten AB bedöms ha bedrivit sin verksamhet enligt det fast-ställda kommunala ändamålet och befogenheter.

Almi Nord Företagspartner AB organisationsnummer 556735-6398

Almi Företagspartner Nord Aktiebolag är ett regionalt dotterbolag inom Almikoncernen. Bolaget har sitt säte i Västerbottens län, Umeå kommun och verksamheten bedrivs i Umeå, Skellefteå samt Luleå. Almis uppdrag är att stärka det svenska näringslivets utveckling och verka för hållbar tillväxt genom att medverka till att utveckla och finansiera små och medelstora företag med lönsamhets- och tillväxtpotential. Verksamheten ska utgöra ett komplement till den privata marknaden och vara tillgänglig i hela landet.

Almi Företagspartner Nord Aktiebolag ägs till 51 procent av moderbolaget i Almikoncernen Almi Företagspartner AB, 556481-6204, till 24,5 procent av Region Norrbotten, 232100-0230, och till 24,5 procent av Region Västerbotten, 222000-2436.

Rörelseintäkterna var under året 30 377 000 kronor och resultatet efter finansiella poster blev 3 403 000 kronor. Verksamheten har varit i linje med ägaranvisning. Vid årsstämman beviljades bolagets verkställande direktör och styrelse ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2020. Almi Nord Företagspartner AB bedöms ha bedrivit sin verksamhet enligt det fastställda kommunala ändamålet och befogenheter.

Norrbotniabanan AB organisationsnummer 556755-2517

Bolagets ändamål är att arbeta för att en ny järnväg (Norrbotniabanan) byggs sträckan mellan Umeå och Haparanda samt därmed förenlig verk-samhet.

Rörelseintäkterna var under året 1 112 000 kronor och resultatet efter finansiella poster blev 80 000 kronor. Verksamheten har varit i linje med ägardirektiven. Årsstämma hålls den 3 juni 2021. Norrbotniabanan AB bedöms ha bedrivit sin verksamhet enligt de för bolaget fastställda styrdokumenten.

Arctic Business Incubator AB organisationsnummer 556668-3198

Bolaget ska bistå entreprenörer och potentiella tillväxtföretag med aktiv och anpassad managementsupport, finansiella, tekniska och kommersiella nätverk, en kreativ tillväxtmiljö och även idka därmed förenlig verksamhet. Majoriteten av bolaget är privat, Region Norrbotten äger 9 procent.

Rörelseintäkterna var under året 15 962 000 kronor och resultatet efter finansiella poster blev 482 000 kronor. Verksamheten har varit i linje med ägardirektiven. Årsstämma hålls den 25 maj 2021. Arctic Business Incubator AB bedöms ha bedrivit sin verksamhet enligt de för bolaget fastställda styrdokumenten.

Beslutsunderlag:
Årsredovisning 2020 BD Pop AB
Årsredovisning 2020 Energikontor Norr AB
Årsredovisning 2020 Filmpool Nord AB
Årsredovisning 2020 InformationsTeknik i Norrbotten AB
Årsredovisning 2020 Investeringar i Norrbotten AB
Årsredovisning 2020 Almi Företagspartner Nord AB
Årsredovisning 2020 Norrbotniabanan AB
Årsredovisning 2020 Arctic Business Incubator AB

Protokollsutdrag skickas till:
Regional utvecklingsdirektör
Ekonomi- och planeringsdirektör

§ 73

Tillägg till aktieägaravtal Arctic Business Incubator AB

Dnr 272-2021

Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige att anta tillägg till aktieägaravtal för Arctic Business Incubator AB.

Yttrande till beslutsförslaget

Arctic Business Incubator AB utgör en viktig del i länets innovationssystem. Den nya ägarbilden bidrar till att stärka inkubatorn.

Ärendet

Region Norrbotten är en av delägarna i Arctic Business Incubator (ABI) som utgör en viktig de i länets innovationssystem. Det skapar förutsättningar för olika idéer och i förlängning arbetstillfällen. ABI, som verkar i hela länet, utgör en viktig del i detta arbete.

I och med att Luleå kommun och Skellefteå Industrihus AB avyttrar delar av sina aktieandelar till Piteå kommun ändras ägarbilden. Det innebär att ett tillägg till aktieägaravtal är framtaget och behöver godkännas av regionfullmäktige. I övrigt förefaller inga förändringar för Region Norr-bottens räkning i avtalet.

Bilagor:
2021-04 Köp och tillägga till aktieägaravtal Arctic Business Incubator AB
Nuvarande aktieägaravtal Arctic Business Incubator AB

Protokollsutdrag skickas till:
Regional utvecklingsdirektör

§ 74

Yttrande avseende remiss – Post- och telestyrelsens rapport om förbättrade möjligheter till god mobil uppkoppling på fjärrtåg

Dnr 254-2021

Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden beslutar att lämna yttrande enligt bilaga.

Sammanfattning

Regeringen beslutade den 19 november 2020 att uppdra åt Post- och telestyrelsen (PTS) att redovisa insatser som kan förbättra möjligheterna till god mobil uppkoppling för resenärer på högtrafikerade fjärrtåg.

Mot bakgrund av den information som PTS inhämtat, och efter samråd med Trafikverket, föreslår PTS insatser som kan genomföras respektive åtgärder som kan vidtas med statliga stödåtgärder under 2021 och 2022 (utan inbördes prioritetsordning):

- Installation eller uppgradering av repeatrar ombord på tåg
- Installation eller uppgradering av WiFi ombord på tåg
- Tester (t.ex. avseende radiotransparenta fönsterglas)
- Åtgärder för att förbättra mobiltäckning i tunnlarna längs Ådals- och Botniabanan

Insatserna utgör ett komplement till de åtgärder som aktörerna redan genomför eller planerar att genomföra för att uppnå en god mobil uppkoppling. Vidare presenteras förslag på hur insatserna bör genomföras och konsekvenser av förslagen samt förslag till hur en stödmodell för medelsfördelning kan utformas.

Region Norrbotten ställer sig positiv till PTS förslag då stabil mobil uppkoppling är viktigt för dagens resenärer. Regionen anser dock att insatserna på sikt även bör inkludera den regionala tågtrafiken för att bättre kunna möjliggöra arbete under tågresa i samband med arbetspendling. För Norrbottens del skulle detta då inkludera persontrafiken på Malmbanan respektive Haparandabanan.

Ärendet

Bakgrund

Tågresenärer vill ha en stabil mobil uppkoppling och kunna ringa med god kvalitet utan avbrott. En god uppkoppling är för passageraren en uppkoppling som uppfattas som likvärdig med den mobila uppkoppling som passage-

raren har hemma, dvs. det ska gå att skicka e-post, surfa, spela, ringa med bild/video och använda chatt- och streamingtjänster etc.

Mobiltäckningen längs de högtrafikerade järnvägsstråken i Sverige är god. För en god mobil uppkoppling krävs emellertid, utöver kontinuerlig mobiltäckning, även tillräcklig kapacitet och funktionalitet. De faktiska möjligheterna att använda mobiltjänster på tåg är dessutom beroende av tågets konstruktion och av vilka tekniska system som installerats ombord för att ta emot eller förstärka den mobilsignal som finns på utsidan av tåget.

Med fjärrtåg avses tåg som körs över längre sträckor och som har färre stopp än regionaltågen. Med fjärrtåg och högtrafikerade järnvägsstråk avses därför i denna rapport tåg som trafikerar linjer med en sträcklängd på minst 200 km och med mycket passagerartrafik.

Mot bakgrund av den ovan angivna definitionen begränsas insatserna för förbättrad mobil uppkoppling till att gälla passagerartrafik på endast vissa stråk. Den sträcka som berör Norrbotten är sträckan Umeå – Luleå (Stambanan genom övre Norrland).

Regionen anser att det är viktigt med stabil mobil uppkoppling på all persontågtrafik, det vill säga även på regionaltrafiken. Därför anser regionen att PTS i framtiden även bör inkludera den regionala tågtrafiken när det gäller insatserna för förbättrad uppkoppling. Detta eftersom det ur arbetspendlingssynpunkt är viktigt med god uppkoppling (ha möjlighet att kunna arbeta på tåget). För Norrbottens del skulle detta då inkludera persontrafiken på Malmbanan respektive Haparandabanan.

Värt att uppmärksamma är att Malmbanan och Haparandabanan numera tillhör EU:s stomnätskorridor ScanMed. Haparandabanan tillhör dessutom North Sea Baltic-korridoren. Ett arbete pågår för synkronisera EU:s utpekade 5G-korridorer i enlighet med sträckningar för stomnätskorridorerna. Detta för att utveckla ett smart och digitaliserat transportnät.

Beslutsunderlag:
Yttrande över Post- och telestyrelsens rapport (PTS-ER-2021:13) om förbättrade möjligheter till god mobil uppkoppling på fjärrtåg

Protokollsutdrag skickas till:
Regional utvecklingsdirektör
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.esd.remisser@regeringskansliet.se

§ 75

Revisionsrapport – Grundläggande granskning av regionala utvecklingsnämnden 2020

Dnr 213-2021

Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden beslutar godkänna vidtagna och pågående åtgärder.

Yttrande till beslutsförslaget

Revisionens rekommendationer är relevanta för den fortsatta utvecklingen att nämndens arbete.

Sammanfattning

Regionens revisorer har gjort en grundläggande granskning av regionala utvecklingsnämnden 2020. Revisorernas samlade bedömning är att regionala utvecklingsnämnden bedriver verksamheten på ett inte helt ändamålsenligt sätt, inte heller helt bedrivs verksamheten på ett ekonomiskt tillfredsställande sätt samt att internkontrollen inte är helt tillfredsställande. Nämnden tar till sig revisionens rekommendationer. Vissa åtgärder har vidtagits och andra är pågående.

Ärendets behandling under sammanträdet

Helena Öhlund (S) föreslår bifalla det liggande förslaget.

Beslutsgång

Ordföranden ställer Helena Öhlunds förslag under proposition och finner att regionala utvecklingsnämnden bifaller förslaget.

Ärendet

Regionens revisorer har gjort en grundläggande granskning av regionala utvecklingsnämnden 2020. Syftet med granskningen var att ge regionens revisorer ett underlag till uttalande i revisionsberättelsen.

Revisorernas samlade bedömning är att regionala utvecklingsnämnden bedriver verksamheten på ett inte helt ändamålsenligt sätt, inte heller helt bedrivs verksamheten på ett ekonomiskt tillfredsställande sätt samt att internkontrollen inte är helt tillfredsställande.

Revisorernas bedömning baseras i huvudsak på följande granskningsiakttagelser:

- Granskningen visar att RUN har planerat och utfört sin verksamhet i enlighet med reglemente och fullmäktiges beslut.

- Det finns en verksamhetsplan innehållande strategiska mål för verksamhet och ekonomi. Till de strategiska målen finns styrmått för uppföljning.
- Det har under året införts direktiv/instruktion för rapportering utifrån nämndens verksamhetsplan.
- Nämnden bedöms delvis vidtagit tillräckliga åtgärder för att nå fastställda mål. För helåret redovisar nämnden delvis måluppfyllelse för de strategiska målen avseende verksamhet medan de ekonomiska målen inte nås. Underskottet härleds i första hand till kollektivtrafikmyndighetens underskott.
- Nämnden har, till skillnad mot föregående år, antagit en internkontrollplan för 2020. Det kan också noteras att en riskbedömning gjorts för de strategiska målen. Revisorerna kan dock inte verifiera att samtliga nämndens verksamhetsområden har riskbedömts. Av protokoll framgår inte heller att rapportering av internkontroll skett.

Revisorernas rekommendationer till regionala utvecklingsnämnden:

- Att nämnden upprättar direktiv/instruktion för verksamhetens rapportering av arbetet med internkontroll till nämnden.
- Att nämnden vid behov fattar beslut för att nå de mål nämnden lagt fast.
- Att internkontrollplanen inkluderar verksamheternas samtliga riskområden.

Regionala utvecklingsdirektören rapporterar vidtagna och pågående åtgärder:

Internkontroll

Regionala utvecklingsnämndens arbete med internkontroll har utvecklats under 2020. Framtagning av internkontrollplan ingår numera i planeringsprocessen. Internkontrollplanen antogs samtidigt som regionala utvecklingsnämndens plan 2021-2023 vid sammanträdet 1 december 2020. Den genomförda riskinventeringen redovisades som en bilaga till internkontrollplanen.

Regionstyrelsen har reviderat Regel för intern kontroll 11 november 2020. Där har tydliggjorts vad som gäller för nämnderna. I anvisningen för internkontroll framgår hur återrapportering från nämnderna ska göras till regionstyrelsen. Nämnden arbetar utifrån anvisningen och återrapporterar utförda internkontrollmoment.

Arbetet med riskinventering och riskbedömning utförs strukturerat där några områden från nämndens verksamhets väljs ut för att riskbedömas utifrån regionens strategiska mål, lagar, förordningar, regler, riktlinjer, anvisningar, rutiner, rapportering, verkställighet och etik.

Internkontroll är viktigt och behöver ständigt utvecklas.

Måluppfyllelse

I delårsrapporterna per april och augusti görs målbedömningar. Revisionen pekar i sin granskning att det inte framgår att nämnden vidtar åtgärder för att målen ska uppnås. Här kan nämnden bli bättre på att synliggöra hur de beslut som fattas syftar till att målen ska uppnås. Som exempel kan nämnas att nämnden vid flera tillfällen under 2020 vidtagit åtgärder för att minska/mildra effekterna av pandemins konsekvenser inom kultur- och nä-

ringslivsområdet. Detta har gjorts utan beskrivning hur det påverkar måluppfyllelsen.

Ekonomi

Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) är ett kommunalförbund med en ansvarig direktion. Regionala utvecklingsnämnden fördelar medel till kollektivtrafiken och starkt begränsad möjlighet att styra över kommunalförbundet. Under 2020 beslutade nämnden att föreslå regionfullmäktige att se över organisationen av kollektivtrafiken och att nuvarande samverkansavtal sägs upp. Fullmäktige beslutade om det i samband med sitt möte 28 oktober 2020. Ett långsiktigt utvecklingsarbete under RKM:s ledning är nu påbörjat. Det förväntas inte ge ekonomiskt resultat under 2021.

Beslutsunderlag:
Grundläggande granskning Regionala utvecklingsnämnden (PWC)

Protokollsutdrag skickas till:
Regional utvecklingsdirektör
Ekonomi- och planeringsdirektör