Kallelse/föredragningslista
Regionala utvecklingsnämnden
2019-11-19

Tid: kl. 08:30-17:00

Plats: Musslan, Östersunds sjukhus

Ordförande
Elise Ryder Wikén (M)

Ledamöter
Karin Thomasson (MP), Vice ordförande
Annika Nordell (L)
Stefan Nilsson (KD)
Jörgen Larsson (C)
Britt-Inger Roos (C)
Johannes Andersson (C)
Robert Uitto (S), 2:e vice ordförande
Maria Jakobsson (S)
Anders Magnusson (S)
Ida Asp (S)
Bo Danielsson (V)
Sune Sjöström (SD)

Ersättare
Katrin Wissing (MP)
Kia Carlsson (L)
Bertil Sivertsson (KD)
Karin Ekblom (M)
Pontus Nissblad (M)
Håkan Larsson (C)
Linn Aldén (C)
Jonas Andersson (S)
Cathrine Blomqvist (S)
Anton Hammar (S)
Tahar Khalfallah (S)
Sonny Hoffman (V)
Marcus Danielsson (SD)

Övriga

1. Program för regionala utvecklingsnämnden den 19 november 2019

Beslutsunderlag

- Program för regionala utvecklingsnämnden den 19 november 2019

2. Val av justerare och tid för justering

Ärendebeskrivning

Tid för justering: 19 november kl. 17.00 (efter avslutat sammanträde)

3. Fastställande av föredragningslista

Ärendebeskrivning

Enligt reglemente för regionala utvecklingsnämnden har preliminär föredragningslista över de ärenden som avses bli behandlade vid sammanträdet utsänts till ledamöter och ersättare.

Förslag till beslut

Preliminär föredragningslista fastställs som slutlig föredragningslista.

4. Informationer (RUN/6/2019)

Ärendebeskrivning

- VM-effekt för kompetensförsörjning, inflyttning och företagens försäljning utanför länet
- Special Olympics World Winter Games 2021
- Peak Region AB
- Workshop Smart specialisering
- Information från regionens samverkansråd
- Information från kurser/konferenser/nätverk

5. Regionala utvecklingsdirektörens rapport (RUN/5/2019)

Ärendebeskrivning

- Läget i organisationen
- Varutransporter i länet
- Lägesrapport: Norgesamarbetet
- Revidering av hyresavtal Norrtåg AB och AB Transitio
- Inrättande av ett garantiinstrument för norra Sverige: flyttas till decembersammanträdet
- Regionala utvecklingsnämndens verksamhetsplan 2020: flyttas till decembersammanträdet

6. Regionala utvecklingsnämndens uppföljning av projekt (RUN/7/2019)

Ärendebeskrivning

- Öppen arena

7. Uppföljning av internkontrollplan 2019

(RUN/85/2018)

Ärendebeskrivning

Regionala utvecklingsnämnden beslutade godkänna internkontrollplan 2019 den 18 december 2018, § 188. Denna plan, i åtta punkter, ska enligt Region Jämtland Härjedalens Riktlinje för intern styrning och kontroll (RS/598/2018) följas upp två gånger per år, i maj och i november.

Risken för minskning av EU:s nästa långtidsbudget och dess påverkan på sammanhållningspolitiken bedöms ha minskat något, utifrån de budgetförslag som föreligger. Risken bedöms behöva kvarstå i nästa års plan, eftersom budgeten förväntas beslutas tidigast under våren 2020.

Beslutad regionplan visar att sannolikhet för nedskärning av regionbidraget till statsbidragsberättigad verksamhet eliminerats för 2020.

Påverkansarbetet för att motverka minskad tilldelning av statliga tillväxtmedel har fortsatt hög prioritet.

Ytterligare insatser behövs för att minska andelen inköp utanför avtal. Brister i regionens mätinstrument är ett fortsatt problem och en stor anledning till att förvaltningsområdet redovisar långt under målvärdet.

Förslag till beslut

Uppföljning av regionala utvecklingsnämndens internkontrollplan 2019 godkänns.

Expedieras till

Regionstyrelsen

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Uppföljning av internkontrollplan 2019
- Internkontrollplan 2019 - Uppföljning november

8. Uppföljning av den regionala innovationsstrategin (Innovativa Jämtland/Härjedalen 2025)

(RUN/502/2019)

Ärendebeskrivning

Regionala utvecklingsnämnden har vid sitt sammanträde i juni 2019, § 101, gjort en översyn av de länsövergripande styrdokument som återfinns inom nämndens ansvarsområde. Översynen resulterade i ett antal förslag som överlämnades till regionfullmäktige för beslut i oktober 2019, § 111. Bland annat beslutade fullmäktige att ge regionala utvecklingsnämnden i uppdrag att före årsskiftet 2019/2020 ta fram ett förslag till Program för Smart Specialisering som ska ersätta nu gällande innovationsstrategi (Innovativa Jämtland/Härjedalen 2025) från år 2021.

Med anledning av fullmäktiges beslut har en uppföljning gjorts av det arbete som skett inom ramen för den regionala innovationsstrategin, och som nu ligger till grund för framtagandet av den reviderade strategin. Den nu gällande strategin (RS/2013–468) arbetades fram av Regionförbundet Jämtlands län i samverkan med aktörer i länet under perioden april till september 2013. Arbetet vägleddes av EU-kommissions RIS3-guide (Research and Innovation Strategies for Smart

Specialisation) och ett underifrånperspektiv med stark förankring i regionens företag, människor och offentlig sektor. En central fråga i analysarbetet var regionens tillgång till, eller avsaknad av, starka forskningsmiljöer och möjligheter till smart specialisering. Strategin fastställdes av dåvarande regionstyrelse i Regionförbundet Jämtlands län i februari 2014, § 13. Strategin innehåller fem prioriterade insatsområden som stöds av tre vägledande mål och en gemensam vision. Strategin kompletterades 2016 med ett innovationsprogram innehållande delområden och förslag på aktiviteter.

En sammanställning av det arbete som genomförts inom ramen för innovationsstrategin och innovationsprogrammet presenteras i dokumentet *Uppföljningsrapport Innovativa Jämtland Härjedalen 2025*.

Förslag till beslut
Regionala utvecklingsnämndens uppföljning av den regionala innovationsstrategin *Innovativa Jämtland Härjedalen 2025* godkänns.

Beslutsunderlag
- Uppföljning av Innovationsstrategin (Innovativa Jämtland/Härjedalen 2025)
- Uppföljningsrapport Innovativa Jämtland Härjedalen 2025
- Report on the implementation of smart specialisation in Sweden
- Innovativa Jämtland Härjedalen 2025 (RS/2013-468)
- Jämtland Härjedalen Innovationsprogram 2020

9. Revidering av samarbets- och uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik (RUN/452/2019)

Ärendebeskrivning
Region Jämtland Härjedalen har ett samarbetsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik med länets åtta kommuner, där målet är att gemensamt och kostnadseffektivt svara för särskild kollektivtrafik. Samarbetet regleras genom uppdragsavtal där omfattningen på samarbetet varierar mellan parterna. Sex av länets åtta kommuner har uppdragit till Region Jämtland Härjedalen som regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) att verkställa kommunens samtliga uppgifter avseende färdtjänstverksamhet, inklusive myndighetsutövning. Alla kommuner har uppdragit till RKM att utföra tjänster kring skolskjutsverksamhet. Genom uppdragsavtal med regionens ansvarsområde sjukresor har RKM även i uppdrag att verkställa uppgiften som huvudman för sjukresor.

RKM har i sin tur uppdragit till Länstrafiken i Jämtlands län AB att ansvara för samordningen, vilket idag sker hos en upphandlad beställningscentral. Innevarande avtal mellan bolaget och beställningscentralen löper ut 2020-09-30.

Region Jämtland Härjedalen har beslutat att bedömning av sjukresebehov ska flyttas från vårdpersonalen. I juni 2019, § 68, beslutade hälso- och sjukvårdsnämnden att gå vidare med ett samarbete med Region Västernorrland om central bedömningsfunktion, samordning och beställning av sjukresor. Lösningen innebär att sjukresorna hanteras genom kommunalförbundet Din Tur och beställningscentralen i Ånge. Nämnden har också i sitt beslut uttryckt att de förutsätter att regionala utvecklingsnämnden i sin roll som RKM avtalar om detta samarbete utifrån gällande

samarbets- och uppdragsavtal. Regionala utvecklingsnämnden fattade därför i september 2019, § 140, beslut om att ta fram förslag till reviderade samarbets- och uppdragsavtal som möjliggör ett samarbete med en annan regional kollektivtrafikmyndighet.

Som en följd av inriktningen att flytta hanteringen av sjukresor till Din Tur har Länstrafiken i Jämtlands län gjort en utredning om färdtjänst i länet (*Utredning om färdtjänst och riksfärdtjänst i Jämtlands län*, RUN/301/2019). Utredningens rekommendation var att på liknande sätt som för sjukresorna flytta bedömningsfunktion och beställningscentral för färdtjänst till Din Tur, och i den mån det är juridiskt möjligt även myndighetsutövningen. Under sommaren 2019 skickades utredningen på remiss till länets kommuner. Majoriteten av berörda kommuner uttryckte sammanfattningsvis en vilja att bibehålla den nuvarande lösningen och att de ser risker med att flytta verksamheten till Din Tur. Juridiskt bedöms det heller inte möjligt att överlåta myndighetsutövningen, enligt lagen om färdtjänst, till kollektivtrafikmyndighet i ett annat län. Färdtjänsthanteringen förutsätts därför inte flyttas till Din Tur.

Ovanstående ställningstaganden från Region Jämtland Härjedalens hälso- och sjukvårdsnämnd och länets kommuner har resulterat i förslaget att hälso- och sjukvårdsnämnden återtar ansvaret för sjukresor i samband med att nuvarande avtal med beställningscentralen löper ut i september 2020. Detta innebär att nuvarande samarbets- och uppdragsavtal behöver revideras från den 1 oktober 2020, eftersom sjukresor då ej omfattas av samarbetet. Ett förslag på nytt samarbetsavtal och uppdragsavtal har tagits fram. Upphandling av sjukresetransporterna förutsätts dock även fortsatt upphandlas samordnat med annan särskild kollektivtrafik.

Förslag till beslut

1. Förslag på reviderat Samarbetsavtal och Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län skickas till länets kommuner för synpunkter.
2. Regionala utvecklingsnämnden återför frågan om att avtala om samarbete kring sjukresor med Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (Din Tur) till hälso- och sjukvårdsnämnden.

Expedieras till

Hälso- och sjukvårdsnämnden
Länets kommuner
Länstrafiken i Jämtlands län AB

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Revidering av samarbets- och uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik
- Förslag till reviderat samarbetsavtal (rev 0.10)
- Förslag till reviderat uppdragsavtal (rev 0.10)
- Sammanfattning av remissyttranden (RUN/301/2019)
- Länstrafikens Utredning om färdtjänst och riksfärdtjänst i Jämtlands län (RUN/301/2019)
- Kopia av protokollsutdrag §140 Regionala utvecklingsnämnden Samarbete med Region Västernorrland om gemensam beställningscentral och central bedömningsfunktion för sjukresor

10. Företagsstöd Klockarfjällets Vy 10 AB (RUN/411/2019)

Ärendebeskrivning

Klockarfjällets Vy 10 AB, org.nr 556839–5528, har den 3 juli 2019 inkommit med en ansökan om företagsstöd för byggnadsinvesteringar. Planerad investering är nybyggnation av turistiskt kommersiellt boende.

Region Jämtland Härjedalen är restriktiva till att bevilja regionalt investeringsstöd till byggnation av fastigheter som är lätt omvandlingsbara till ”kalla bäddar”.

Förslag till beslut

Klockarfjällets Vy 10 AB:s ansökan om regionalt investeringsstöd avslås.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Företagsstöd Klockarfjällets Vy 10 AB
- Borttagen på grund av sekretess

11. Företagsstöd Fjällby Centrala 2A 6-10 AB (RUN/236/2019)

Ärendebeskrivning

Fjällby Centrala 2A 6-10 AB, org.nr 556999-1515, har den 4 april 2019 inkommit med en ansökan om företagsstöd för byggnadsinvesteringar. Planerad investering är nybyggnation av turistiskt kommersiellt boende.

Region Jämtland Härjedalen är restriktiva till att bevilja regionalt investeringsstöd till byggnation av fastigheter som är lätt omvandlingsbara till ”kalla bäddar”.

Förslag till beslut

Fjällby Centrala 2A 6-10 AB:s ansökan om regionalt investeringsstöd avslås.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Företagsstöd Fjällby Centrala 2A 6-10 AB
- Borttagen på grund av sekretess

12. Valärenden (RUN/4/2019)

Ärendebeskrivning

Folkhälsoråd: Val av 1 representant för perioden 2019-11-19 – 2022-12-31.

Beslutsunderlag

- Protokollsutdrag §179 Regionstyrelsen Definitioner och uppdrag rörande folkhälsa samt inrättande av ett regioninternt folkhälsoråd (RS/685/2019)

13. Anmälan av delegationsbeslut

Delegeringsbeslut

- RUN/3:7/2019 Delegationsbeslut fattade av chefer - Anställningar 20190906-20191004
- RUN/492:1/2019 Delegationsbeslut Upphandlingsuppdrag Extern utvärderare till projektet "A Business Region on the move"

- RUN/360:4/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd Gravenfors & Co AB
- RUN/366:3/2019 Delegationsbeslut Samling Näringsliv Jämtlands län
- RUN/451:2/2019 Delegationsbeslut Avsiktsförklaring avseende att stärka företags arbete med design
- RUN/449:38/2019 Delegationsbeslut Projektbidrag 2019:2 (Kultur)
- RUN/447:50/2019 Delegationsbeslut Arrangemangsbidrag 2019:2 (Kultur)
- RUN/448:19/2019 Delegationsbeslut Produktionsbidrag 2019:2 (Kultur)
- RUN/188:5/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd Föllinge Golv AB
- RUN/124:5/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd Åre Skidfabrik AB
- RUN/497:6/2019 Delegationsbeslut Verksamhetsbidrag Gaaltije 2020
- RUN/394:3/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd Gidås Hållbarhetsbyrå AB
- RUN/410:5/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd Collactivate AB
- RUN/362:3/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd JL
- RUN/438:3/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd LS
- RUN/474:2/2019 Delegationsbeslut Extra bolagsstämma Länstrafiken i Jämtlands län AB 2019
- RUN/138:4/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd Åre Skidfabrik AB
- RUN/329:3/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd Åre munvårdsprodukter AB
- RUN/603:4/2018 Delegationsbeslut Företagsstöd Beknitted
- RUN/309:4/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd HB
- RUN/237:5/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd Norrlandsägg AB
- RUN/268:2/2019 Tilldelningsbeslut Trafikutredning

14. Anmälan av inkomna handlingar

Ärendet i korthet

Protokoll regionens samverkansråd: 2019-11-11

Samtliga protokoll finns tillgängliga via https://meetingsplus.regionjh.se/overview

Anmälningar

- RUN/480:1/2019 Uppdrag till Tillväxtverket att analysera och föreslå åtgärder för att underlätta kompetensförsörjning i Sveriges landsbygder
- RUN/486:1/2019 Förberedelse av regionala handlingsplaner Socialfonden 2021-2027 - Begäran om att få ta del av Socioekonomiska analyser
- RUN/474:3/2019 Protokoll extra bolagsstämma Länstrafiken i Jämtlands län AB 2019-10-18
- RUN/496:1/2019 Skrivelse Trafiksituationen Destination Vemdalen
- RS/1781:9/2015 §111 Regionfullmäktige Översyn av styrdokument
- RUN/90:22/2019 Beslut om stöd: Projekt Förnybart i tanken
- RUN/66:4/2019 §111 Regionfullmäktige Översyn av styrdokument
- RUN/303:5/2019 §112 Regionfullmäktige Aktieägaravtal Naboer AB 2020–2023
- RUN/143:17/2019 Meddelande om att Transitios ramavtal teknikkonsulter löper ut
- RUN/400:3/2019 §113 Regionfullmäktige Energi- och klimatstrategi Jämtlands län 2020–2030

- RUN/369:4/2019 §101 Regionfullmäktige Kapitaltäckningsgaranti för Länstrafiken i Jämtlands län AB
- RUN/186:4/2019 Samverkansavtal Skid- och skidskytteuniversitetet i Östersund 2019-09-01 - 2022-06-30 (undertecknat)
- RUN/143:16/2019 Delårsbokslut AB Transitio 2019-01-01--2019-08-31
- RUN/143:15/2019 Styrelseprotokoll nr 153 2019-09-12 AB Transitio
- RUN/315:10/2019 Protokollsutdrag: Strömsunds kommunfullmäktige, beslut om tillägg till översiktsplan - vindkraft (KF 2019-09-18 § 76)
- RUN/496:1/2019.1 Samlade remissynpunkter Trafiksituationen Vemdalen - Bergs komun, med återkoppling från Trafikverket
- RUN/146:53/2019 Protokoll Länstrafiken Jämtlands styrelsesammanträde 191018
- RUN/325:7/2019 Beslut om bidrag ang projektet Tillväxt-och innovationsstrategisk integrering av vattenfrågor i Jämtlands Läns regionala strategier för utveckling (RUS) och innovation(RIS3)

1

Program för regionala utvecklingsnämnden den 19 november 2019

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Sekretariatet
Emma Borg
Tfn: 063-14 76 47
E-post: emma.borg@regionjh.se

2019-10-31

43637

Program för regionala utvecklingsnämnden den 19 november 2019

Tid: **kl. 08.30 – 17.00 Öppet sammanträde**
Plats: **Sammanträdesrum Musslan, Östersunds sjukhus**

08.30	Informationer: VM-effekt för kompetensförsörjning, inflyttning och företagens försäljning utanför länet	
09.00	Special Olympics World Winter Games 2021	
09.30	Paus	
10.00	Forts. Informationer: Peak Region AB	
10.20	Uppföljning av projekt: Öppen Arena	Bodil Englund
10.40	Företagsstöd	Martina Lundholm
11.00	Revidering av samarbetsavtal och uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län	Berit Eriksson
11.20	Information från regionens samverkansråd Information från kurser/konferenser/nätverk	
	Regionala utvecklingsdirektörens rapport	Anders Byström

12.00	Lunch	
13.00	Partigrupper	
14.00	Forts. Informationer:	
	Uppföljning av Innovationsstrategin	Erik Noaksson,
14.15	Workshop Smart specialisering	Maria Kumpula
15.00	Beslutsärenden	

Öppet sammanträde

Från och med regionala utvecklingsnämndens beslut den 15 januari 2019 är regionala utvecklingsnämndens möten delvis offentliga. Allmänhet, media, fullmäktigeledamöter och medarbetare är välkomna att lyssna på föredragningar i frågor där nämnden fattar beslut eller där beslut går vidare till regionfullmäktige.

Medias frågor till politiker eller tjänstepersoner hänvisas till pauser eller efter mötets slut.

7

Uppföljning av internkontrollplan 2019

RUN/85/2018

Regionala utvecklingsförvaltningen
Arne Nilsson
Tfn: 063-146559
E-post: arne.nilsson@regionjh.se

RUN/85/2018

Uppföljning av internkontrollplan 2019

Ärendebeskrivning

Regionala utvecklingsnämnden beslutade godkänna internkontrollplan 2019 den 18 december 2018, § 188. Denna plan, i åtta punkter, ska enligt Region Jämtland Härjedalens Riktlinje för intern styrning och kontroll (RS/598/2018) följas upp två gånger per år, i maj och i november.

Risken för minskning av EU:s nästa långtidsbudget och dess påverkan på sammanhållningspolitiken bedöms ha minskat något, utifrån de budgetförslag som föreligger. Risken bedöms behöva kvarstå i nästa års plan, eftersom budgeten förväntas beslutas tidigast under våren 2020.

Beslutad regionplan visar att sannolikhet för nedskärning av regionbidraget till statsbidragsberättigad verksamhet eliminerats för 2020.

Påverkansarbetet för att motverka minskad tilldelning av statliga tillväxtmedel har fortsatt hög prioritet.

Ytterligare insatser behövs för att minska andelen inköp utanför avtal. Brister i regionens mätinstrument är ett fortsatt problem och en stor anledning till att förvaltningsområdet redovisar långt under målvärdet.

Regiondirektörens förslag

Uppföljning av regionala utvecklingsnämndens internkontrollplan 2019 godkänns.

I tjänsten
Hans Svensson
Regiondirektör

Anders Byström
Regional utvecklingsdirektör

Utdrag till

Regionstyrelsen

Identifiera och värdera risker								Ta fram och besluta åtgärder				Följa upp och utvärdera genomförda			
Id	Krav c-f	Beskrivning av risk (risken att något händer)	Beskrivning av konsekven (kan leda till att följande händer)	Allvarlig-hetsgrad	Sanno-likhet	Risk-poäng	Hantering av risk (behålla, begränsa, eliminera)	Beskrivning av bakomliggande orsaken till risken (varför..? Därför att…)	Åtgärd för att hantera risken	Åtgärd genomförd - datum	Ansvarig för genom-förande	Är åtgärden genomförd?	Allvarlighetsåtgärd	Sannolikhet	Riskpoäng
1	f	Minskning av EU:s nästa långtidsbudget (för perioden efter år 2020).	Påverkar troligen sammanhållningspolitikens struktur- och investeringsfonder och därmed även programområdet Mellersta Norrland. Diskussioner som pågår nu innebär allt från ingen förändring till en 30% reducering.	4	4	16	Begränsa	Junckerkommissionens politik och Storbritanniens utträde ur EU	Påverkansarbete både politiskt och på tjänstemannanivå		Förvalt-ningschef	Fortsatt påverkan genom Europaforum och olika positioner. Just nu innebär förslaget i stort sett oförändrad budget, dock med en förskjurtning från ERUF till sociala fonden. Ett nytt möte om budget 2021-2027 hålls i december	4	3	12
2	f	Nedskärning av regionbidraget till statsbidragsberättigad verksamhet.	Leder till motsvarande nedskärning av statsbidraget.	4	4	16	Eliminera	Region Jämtland Härjedalens besvärliga ekonomiska läge	Prioritering inom givna budgetramar		Förvalt-ningschef	Den regionplan som beslutats av fullmäktige 16 oktober innehåller kompensation för ökade kostnader, vilket gör att sannolikheten för minskade statsbidrag minskat.	4	2	8
3	f	Förändrade direktiv från regeringen när det gäller statliga anslag och fördelningen av tillväxtmedel.	Minskad tilldelning av medel skulle kunna få förödande konsekvenser för vårt län. Medlen är viktiga för utvecklingen och ger våra små och medelstora företag möjligheter att klara utveckling och konkurrens	4	3	12	Eliminera	Starka krafter anser att bland annat vår region får för stor andel av kakan.	Påverkans- och lobbyarbete.		Områdes-chef Näringsliv	Påverkansarbetet fortsätter. Inga konkreta förslag finns ännu.	4	3	12
4	f	Påverkan, påtryckningar och jäv när det gäller tillväxtmedlen.	Kan uppstå svårigheter om personalen utsätts.	3	3	9	Begränsa	Region Jämtland Härjedalen beviljar årligen betydande belopp som projekt- och företagsstöd.	Regelbundna genomgångar, utbildning och stöd till personalen. Uppföljning och kontroll av att regelverket följs.		Områdes-chef Näringsliv	Beslutade regelverk följs och fungerar mycket bra. Införandet av digitala ansökningar ger tid över till uppföljning och kontroll. Utbildning kommer att hållas i jävs- och påverkansfrågor	2	3	6

5	c	Otillåten bisyssla	Konkurrerande verksamhet	2	3	6	Begränsas	Kontrolleras inte alltid	Kontrollera efterlevnad av rutin	2019-12-31	Områdes-cheferna	Problemet har tagits upp i förvaltningsområdets ledningsgrupp. Frågan är obligatorisk i samband med medarbetarsamtal	2	2	4
6	c	Delegationsbeslut, ansökan projekt	Bristande information. Resursslöseri och bristande styrning mot beslutade mål.	3	3	9	Elimineras	Otillräcklig kunskap om delegationsordning och övriga anvisningar.	Fler utbildningsinsatser	2019-12-31	Förvalt-ningschef	Ett ökande samarbete mellan olika tjänstemän och tydlig styrning från fv.områdeschef och nämndsekreterare har givit positiva resultat. Uppdaterad delegationsordning har fått god spridning	3	3	9
7	c	Inköp utanför avtal	Ekonomisk skada	3	3	9	Elimineras	Lätt att göra fel	Göra ingångna avtal kända	2019-12-31	Områdes-cheferna	Samarbetet mellan projektledare ekonomer och upphandlingsenheten har intensifierats. Ytterligare insatser kommer att krävas.	3	3	9
8	d	Fakturahantering i samband med projektavslut. Sent inkomna fakturor samt betalnignsdatum efter projektavslut	Kostnaderna godkänns inte i projektet av finansiären.	3	3	9	Elimineras	Uppdatera befintlig rutin och gör den känd för projektledare	Begränsa kostnader i projekt sista månaden av projektet, skapa ev. rutin	2019-06-30	Förv.contr oller och chefer	Information ges till projektledare vid uppstart av alla nya projekt. Handboken "Ekonomi-administration av utvecklingsprojekt" är uppdaterad	3	2	6

åtgärder
Ska risken ingå i nästkommande års riskanalys?
Troligen - kommande budget är ännu inte klubbad och det görs kanske i december men mest troligt i vår.
Ja
Ja
Ja

Ja
Ja
Ja
Ja

8

Uppföljning av den regionala innovationsstrategin (Innovativa Jämtland/Härjedalen 2025)

RUN/502/2019

Tjänsteskrivelse
(Regionala utvecklingsnämnden)

2019-11-06

Samordningskansliet
Emma Borg
Tfn: 063-14 76 47
E-post: emma.borg@regionjh.se

RUN/502/2019

Uppföljning av den regionala innovationsstrategin (Innovativa Jämtland/Härjedalen 2025)

Ärendebeskrivning

Regionala utvecklingsnämnden har vid sitt sammanträde i juni 2019, § 101, gjort en översyn av de länsövergripande styrdokument som återfinns inom nämndens ansvarsområde. Översynen resulterade i ett antal förslag som överlämnades till regionfullmäktige för beslut i oktober 2019, § 111. Bland annat beslutade fullmäktige att ge regionala utvecklingsnämnden i uppdrag att före årsskiftet 2019/2020 ta fram ett förslag till Program för Smart Specialisering som ska ersätta nu gällande innovationsstrategi (Innovativa Jämtland/Härjedalen 2025) från år 2021.

Med anledning av fullmäktiges beslut har en uppföljning gjorts av det arbete som skett inom ramen för den regionala innovationsstrategin, och som nu ligger till grund för framtagandet av den reviderade strategin. Den nu gällande strategin (RS/2013–468) arbetades fram av Regionförbundet Jämtlands län i samverkan med aktörer i länet under perioden april till september 2013. Arbetet vägleddes av EU-kommissions RIS3-guide (Research and Innovation Strategies for Smart Specialisation) och ett underifrånperspektiv med stark förankring i regionens företag, människor och offentlig sektor. En central fråga i analysarbetet var regionens tillgång till, eller avsaknad av, starka forskningsmiljöer och möjligheter till smart specialisering. Strategin fastställdes av dåvarande regionstyrelse i Regionförbundet Jämtlands län i februari 2014, § 13. Strategin innehåller fem prioriterade insatsområden som stöds av tre vägledande mål och en gemensam vision. Strategin kompletterades 2016 med ett innovationsprogram innehållande delområden och förslag på aktiviteter.

En sammanställning av det arbete som genomförts inom ramen för innovationsstrategin och innovationsprogrammet presenteras i dokumentet *Uppföljningsrapport Innovativa Jämtland Härjedalen 2025*.

Regiondirektörens förslag

Regionala utvecklingsnämndens uppföljning av den regionala innovationsstrategin Innovativa Jämtland Härjedalen 2025 godkänns.

I tjänsten

Hans Svensson
Regiondirektör

Martina Lundholm
Områdeschef Näringsliv

Utdrag till

Organisation/person som protokollsutdrag och/eller yttrande ska skickas till.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Näringsliv
Erik Noaksson
Tfn: 063-14 62 65
E-post: erik.noaksson@regionjh.se

2019-11-13

RUN/502/2019

Uppföljningsrapport Innovativa Jämtland Härjedalen 2025

Bakgrund till och framtagande av den regionala innovationsstrategin

Den regionala innovationsstrategin hjälper oss att prioritera och effektivisera våra begränsade utvecklingsresurser. Regionstyrelsen för Regionförbundet Jämtlands län beslutade 2013 att ta fram en ny regional innovationsstrategi. Regionförbundet ägde då det övergripande regionala ledarskapet för innovationsarbetet och dess verkställande. Bakgrunden var tvåfald. För det första behövde Jämtland Härjedalen bli betydligt bättre på att ta tillvara de möjligheter till samhälls- och näringslivsutveckling som en starkt föränderlig värld medför. Att bli bäst på att se möjligheter utifrån våra regionala förutsättningar är ett arbete som alltid kan och måste göras bättre för att vi ska behålla och utveckla vår konkurrens- och attraktionskraft. Den andra faktorn var att regionala innovationsstrategier är en central del i EU-kommissionens tillväxtskapande dokument *EU 2020* som tar sin kraft i att unionen fram till 2020 ska bli världens mest konkurrenskraftiga ekonomi, baserad på smart, hållbar och inkluderande tillväxt för alla. Innovationsstrategierna för varje land och region var tänkta att definiera den smarta tillväxten och vara vägledande vid programbeslut rörande EU-medel, framförallt kopplat till de regionala strukturfonderna, under perioden 2014–2020.

EU-kommissionen har tagit fram en manual för RIS3 som Regionförbundet följde och tillämpade utifrån ett regionalt perspektiv. Framtagandet av nuvarande forsknings och innovationsstrategi för smart specialisering (RIS3), Innovativa Jämtland Härjedalen 2025, utgick från våra förutsättningar med en mycket hög grad av småföretag med stark entreprenörsanda och liten koppling till institutionsdrivna akademiska miljöer. Arbetet hade därför hela tiden ett mycket starkt fokus på ett ”underifrån-upp-perspektiv” och gräsrotsengagemang med hög delaktighet och närvaro i alla länets kommuner, med stark förankring i regionens företag, människor och offentlig sektor. En central fråga i analyserna var regionens tillgång till, eller avsaknad av, starka forskningsmiljöer och möjligheter till smart specialisering. Under perioden april till september 2013 hölls ett stort antal dialogmöten anordnade av Regionförbundet i samarbete med samverkansavdelningen på Mittuniversitetet, Almi Mitt Företagspartner samt Mid Sweden Science Park. Uppskattningsvis 400 individuella möten och inspel gjordes via seminarier och workshops, frukost- och lunchmöten, webbenkät och besök på kommunernas näringslivskontor. I dessa möten diskuterades innovation brett med fokus att landa i en innovationsstrategi med fem prioriterade insatsområden. Dessa stöds av tre vägledande mål och en gemensam vision för regionens innovationsarbete, med fokus på 2025. Innovationsstrategin är frukten av dessa

möten och har en disposition som tydligt ska ge igenkänning och kraft till det handlingskraftiga arbete som behöver göras fram till 2025.

Innovationsstrategiskt handlingsprogram med fokusområden som driver på innovationsstrategin

Traditionellt brukar myndigheter ta fram ett handlingsprogram med förslag på aktiviteter och aktörer som är tänkta att utföra de eller vara ansvariga för en process. I vår nyskapandeprocess ville vi göra annorlunda. Vi ville skapa en regional arena för dialog om vilka frågor som är mest viktiga för oss att samskapa kring utifrån våra gemensamma behov och önskningar om samhällsutvecklingen. Frågor om möjlighet till stöd för nyskapare, cirkulär ekonomi som motor för utveckling, kreativa mötesplatser och science park samt kreativa byråkrater var de sju fokusområden som lockade allra mest.

Innovationsprogrammet, *Jämtland Härjedalen Innovationsprogram 2020,* växte fram utifrån dialogen i dessa möten under 2014–2015 med stöd från Tillväxtverkets nationella innovations- och klusterprogram. Processen i sin helhet finns redovisad på Region Jämtland Härjedalens innovationsblogg http://www.regionjh.se/nyskapande.

Vissa möten genomfördes ihop med Region Västerbotten inom Innovationsloopen. Kunskap växte om kreativa byråkrater och kreativa mötesplatser på lärresor till Regionerna Västra Götaland, Halland, Södra Småland, Sörmland, Region Midtjylland i Danmark samt Cleveland i USA. Utifrån detta sätt att arbeta öppet, tillitsfullt och inkluderande var det Region Jämtland Härjedalens förhoppning att vi med stöd av innovationsprogrammet skulle skapa en kulturell förändring kring samskapande och dialog som gör att möten och medborgardrivna framstegsteam kontinuerligt möts och tar utvecklingen framåt.

Innovationsprogrammet byggde på de två kärnprocesser som i RIS3-manualen beskrivs som EDP och ”bottom-up”. På svenska blir detta entreprenörsdriven process (EDP) och att arbeta med att stödja nyskapande och innovation utifrån ett ”underifrån-upp-perspektiv” snarare än ett ”uppifrån-ned-perspektiv” som det förhärskande institutionsdrivna innovationssystemet i den anglo saxiska världen är uppbyggda, med ett fokus på att styra det offentliga stödet till de akademiska institutionerna, vilket gör det svårt för småföretagare i landsbygd att få del av stödet utifrån sina behov och förutsättningar.

Den entreprenörsdrivna EDP-processen och den ”underifrån-upp”-drivna processen beskrivs ytterligare i innovationsprogrammet.

Genomförande och kvalitetssäkring av RIS3-processen

Efter slutförande och leverans av det regionala innovationsprogrammet har Region Jämtland Härjedalens tjänstepersoner inom alla områden verkat för att operationalisera handlingsprogrammet. Störst fokus och genomförandeeffekt har det gränsöverskridande innovationsprojektet SMICE fått som startades maj 2017 inom INTERREG Sverige-Norge-programmet tillsammans med Tröndelags Fylkeskommune som projektägare på norsk sida. Projektet har som mål att skapa en ny gränsöverskridande ”Samskapande Mittnordisk Innovationsplattform för Cirkulär Ekonomi” med ett brett partnerskap inom akademin,

näringslivet och civilsamhället (läs mera på www.smice.nu). Projektet adresserar många aktiviteter inom fyra av de sju fokusområdena med cirkulär ekonomi som utvecklingsmotor som bärande tema. Projektet har varit mycket framgångsrikt och avslutas i maj 2020 men en förhoppningsvis tydlig fortsättning i att utveckla gemensam innovationsinfrastruktur för genomförandet av båda regioners RIS3-strategier och föreslagna aktiviteter.

För att säkerställa kvalitet och att vi arbetar efter EU:s vedertagna principer för RIS3 har vi sedan 2014 varit medlemmar i den EU-gemensamma plattform för RIS3 som finns inom Kommissionens verksamt vid Joint Research Center (JRC) i Sevilla, Spanien. Region Jämtland Härjedalens innovationsstrateg har vid upprepade tillfällen varit nedbjuden, på Kommissionens bekostnad, för att redovisa och få feedback på det RIS3-arbete som Region Jämtland Härjedalen har gjort mellan åren 2014–2018. Region Jämtland Härjedalen har framförallt uppmärksammats på de handlingskraftiga och operativa insatser som vi gjort inom området EDP och ”underifrån-upp-perspektivet” utifrån vår glesa kontext i ett lands- och glesbygdsperspektiv. Ett betydande underlag från dessa resor finns samlat och erfarenheterna ingår som en naturlig del i den revidering av RIS3 som nu pågår.

På Region Jämtland Härjedalens innovationsblogg finns mycket av de tidigare processerna, och utförliga underlag med analyser, publicerade och beskrivna för den som vill läsa mer. Där finns även de uppföljningar publicerade om innovationsprogrammets genomförande. Utifrån den revidering av länets RIS3 som nu är beslutad och pågår kan vi konstatera att den ligger helt rätt i tid med den tidigare förslagna revideringstiden på handlingsprogrammet vart annat år och med en revidering av RIS3 vart femte år. En stor del av de aktiviteter som innovationsprogrammet föreslog 2016 är nu genomförda. Samtidigt är de övergripande målen för RIS3 i högsta grad fortfarande aktuella (med tillhörande övergripande aktiviteter) vilket kommer överföras och uppdateras i den reviderade versionen av RIS3.

Independent expert report

Report on the implementation of smart specialisation in Sweden

David Paulsson
2019-10-06

Report on the implementation of smart specialisation in Sweden

1. Introduction 1
2. Smart specialisation in Sweden – an introduction 2
   2.1. The Swedish innovation context in brief 2
   2.2. The regional context in Sweden 3
   2.3. Timeline of smart specialisation 5
3. Stocktaking 5
   3.1. Snapshot of smart specialisation in Swedish regions 6
   3.2. Snapshot – some observations 12
   3.3. Challenges 14
      3.3.1. Structural challenge I: The regional size and critical mass 15
      3.3.2. Structural challenge II: The role of the regional authority 15
      3.3.3. Institutional challenge I: Lack of mandate or mission 16
      3.3.4. Institutional challenge II: ERDF Implementation 18
      3.3.5. Operational challenge I: The innovation support system 19
      3.3.6. Operational challenge II: Research links 21
   3.4. Meta-reflections 22
4. Enabling condition 23
   4.1. Up to date analysis of bottlenecks for innovation diffusion, including digitalisation 23
   4.2. Existence of competent regional/national institution or body, responsible for the management of the smart specialisation strategy 23
   4.3. Monitoring and evaluation tools to measure performance towards the objectives of the strategy 24
   4.4. Effective functioning of entrepreneurial discovery process 25
   4.5. Actions necessary to improve national or regional research and innovation systems 25
   4.6. Actions to manage industrial transition 25
   4.7. Measures for international collaboration 26
   4.8. Capacity for compliance 26
5. Multilevel coordination 27
6. Recommendations 30
   6.1. Low resource recommendations 30
   6.2. Medium resource recommendations 31
   6.3. High resource recommendations 32

References 33

1. Introduction

This report will take stock and review the implementation of smart specialisation strategies in Sweden. *Smart specialisation* has at the time of writing formed the basis for research and innovation investments under the European Regional Development Fund for almost a full programming period (2014-2020). On the one hand, the time period passed should present an opportunity to draw some well-founded conclusions about the implementation to date. On the other hand, these conclusions would need to be reviewed with some margin before the next programming period, in order to influence decision-making on European, national and regional level. This report seeks to provide a foundation for such a review.

The report have been commissioned by the European Commission and the main purpose is that it should present *a detailed report mapping the implementation of smart specialisation in Sweden, with special focus on challenges, obstacles and best practices and including recommendations on how these challenges and obstacles can be overcome, considering regional, national and EU funds and initiatives.*

The purpose is further elaborated in four main objectives, as the report should include:

1. A stocktaking exercise of the implementation of RIS3 in Sweden, regionally and nationally, with special focus on challenges, obstacles and best practices
2. Recommendations on how these challenges and obstacles can be overcome, considering regional, national and EU funds and initiatives.
3. Access the capability of Sweden to comply with the Enabling condition on Smart specialisation set out in the draft CPR.[1]
4. Discuss how well the coordination of the smart specialisation strategies between regional and national level as well as the cross-regional coordination works and prepare advice for optimisation.

The report will be structured in four main parts. First, a short introduction will provide some basic information on, and relating to, smart specialisation in Sweden in chapter 2. This chapter is based on reports as well as databases. Second, the actual stocktaking will be presented in chapter 3. This chapter is mainly based on interviews with all regional authorities and supported by a review of regional strategy documents. Third, the stocktaking will form the basis for an analysis of capacity for compliance with the enabling condition, as well as the multilevel coordination in Sweden in chapters 4 and 5 respectively. Fourth and lastly, a set of recommendations will be presented in chapter 6. The recommendations will focus on the national and interregional level. To cover specific challenges identified in single regions or to formulate recommendations to specific regions is beyond the scope of this report. However, challenges that are shared by several regions will be addressed. The different chapters are quite well integrated in each other, whereby selective reading of different sections might entail some difficulties. However, there are cross-references in the text so that readers should be able to navigate the report from different starting points.

[1] It has been pointed out during the development of this report that the enabling condition and related criteria have been modified, for instance in the Council position on the proposal for the Common Provisions Regulation. In correspondence with the terms of reference for this assignment however, it will be the formulations of the criteria for Enabling condition set out in the draft CPR that will serve as the basis for this analysis.

2. Smart specialisation in Sweden – an introduction

This chapter will provide some background on smart specialisation in Sweden through some general research and innovation facts and figures as well as a short chronicle on smart specialisation policy implementation.

2.1. The Swedish innovation context in brief

Sweden is an innovation leader in the European innovation scoreboard and the leading nation according to the 2019 edition (Hollanders, Es-Sadki, & Merkelbach, 2019). As of 2016, Sweden had the highest gross expenditure on research and innovation (GERD) in the EU. Sweden also performs well in similar rankings (c.f. Cornell University, INSEAD and WIPO, 2019) consequently placing near or at the top of different measurements of innovation. Sweden also generally performs well in index measuring institutions and framework conditions for business (c.f. The World Bank, 2019 and Schwab, 2018).) In terms of entrepreneurship, Sweden's measured performance is more mixed however, with moderate levels of entrepreneurship across various dimensions (Bosma & Kelley, 2018).

The Swedish innovation system is relatively concentrated on the university sector (Hallonsten & Slavcheva, 2018). Most of the public funding is directed at universities and universities also have some of the same tasks that research institutes have in other countries (OECD, 2016). Universities are technically governmental agencies and therefore they all have national mandates and missions. However, while universities are the biggest public research actors, there are also research institutes and the institute sector have undergone a reform during the past decades, where, in a simplified sense, four separate institutes were merged in the national umbrella organisation RISE. It is also important to note that an important driver of Sweden's high investment in research and innovation is business investments, which traditionally have been centred around a few major R&D-intensive companies. This is still largely the situation although the economy has diversified in recent decades, mainly in the knowledge-intensive service sector (Hallonsten & Slavcheva, 2018).

There are some tendencies that Sweden's development in the research and innovation is lagging. Expenditure on R&D is decreasing in Sweden, mainly because of declining business expenditure. Furthermore, OECD has identified challenges in the Swedish innovation system, in strengthening the university research base, creating links between research and innovation, integrating societal challenges in innovation policy, as well as weak governance in prioritisation and strategy development (OECD, 2016). Some of these challenges are echoed by the JRC in the RIO Country Report on Sweden (Hallonsten & Slavcheva, 2018). Furthermore, for several decades there has been an observation based on statistical data about the existence of a "Swedish paradox" (Bitard & Edquist, 2008). The idea stipulates that Sweden is a leading nation mostly based on input in R&D, such as funding, but lacking in output, such as new-to-market products and services. The phenomena is however quite debated, both the observation itself as well as possible conclusions (Ejermo & Andersson, 2013).

The most important public funders of research and innovation are The Swedish Research Council (Vetenskapsrådet) and Vinnova, the Swedish Innovation agency. As the names suggest, the former focus on research while Vinnova focus on innovation and commercialisation. Vinnova has an annual budget of about 3 billion SEK (ESV). The Swedish Agency for Economic and Regional Growth (Tillväxtverket) is the managing authority for the European Regional Development Fund (ERDF) which has a total budget of slightly over 8 billion SEK and about 2,6 billion SEK in thematic objective 1 (TO1) for the programming period. The ERDF is managing through 8 regional programmes at NUTS2-level and 1 national programme, as well as a programme on Local Led Development, combining funds from ERDF and European Social Fund (ESF)[2].

[2] The Ministry of Enterprise and Innovation in Sweden raised a question during the interview for this report about how the LLD-programme would be affected by smart specialisation and the new enabling condition.

2.2. The regional context in Sweden

There are 21 regions in Sweden at NUTS3-level. This level of government has for some time been somewhat weak in relation to both the national and local levels of government. Swedish multilevel government have been likened to an hourglass where the regional level represents the narrow neck between the bulbs (SOU, 1998, pp. 94-95). The responsibility for regional development was until the late 1990s' allocated to the county administrative board (Länsstyrelse), which is a state level body operating at the regional level. However, during a 20-year period from the late 1990s' to 2019, Swedish regions underwent a reform, where the regional development responsibilities were gradually transferred away from the state to regional organisations. These regional organisations, formally known as county councils (Landsting), are the only directly elected regional decision-making bodies. The most important responsibility area of the organisations has traditionally been healthcare, as well as regional public transport. The transfer of the regional development responsibility has been accompanied by a name-change, were the organisations changed names from "landsting" to "regions". Regions have their own tax base through a regional tax. In legal terms, regions are not above municipalities in the multi-level government structure and the municipalities and regions have the same legal status, separated by division of tasks.

In some regions, the responsibility was transferred directly from the county administrative boards but in many regions, the regional development responsibility was first transferred to associations of local authorities, and only then to the current regional organisations. Therefore, at some points during the past decade, the regional development responsibility was divided among three different types of organisations in different regions. Today following the transfers, the regional development responsibility is homogenously situated in directly elected regional assemblies. However, while this institutional set-up has been in place in some regions for 20 years, other regions have still not had a full year of experience.

The regional development responsibility is grounded in the Swedish regulation on regional growth (SFS 2017:583). The basic responsibility is to develop a regional development strategy (commonly referred to as RUS), to manage and distribute nationally allocated development funds (commonly referred to as 1.1.-funds) and to monitor and report implementation and progress to the national government. There is nothing in the regulation that specifies a responsibility for research and innovation or smart specialisation. However, the law states that regions shall contribute to EU cohesion policy and the national strategy on regional growth and attractiveness. The current national strategy runs from 2015-2020 and one of four priorities is innovation and entrepreneurship (Näringsdepartementet, 2015). Hence, regional research and innovation policy is a regional responsibility indirectly by reference to cohesion policy and the national strategy. The regional development funds or 1.1.-funds that are allocated to the regions totals about 1 billion SEK per year, and innovation and entrepreneurship is the main area of expenditure; the priority constituted about two thirds of allocated funds for the years 2014-2017. These funds are allocated based on needs and the allocation is compensatory, rather than competitive.[3]

The institutional set-up of the ERDF combines decision-making of several governmental levels. The funds are allocated to NUTS2-regions. The only administrative function of the NUTS2-regions in Sweden is in relation to European structural and investment (ESI) funds and the only policy document that the NUTS2-region develops is the Operational programme (OP). As mentioned in the previous section, the programmes are managed by Tillväxtverket through regional offices. Decisions on projects are then made by partnerships

However, this question is mostly outside the subject treated here, and the LLD-programme will not be treated in the rest of the report.

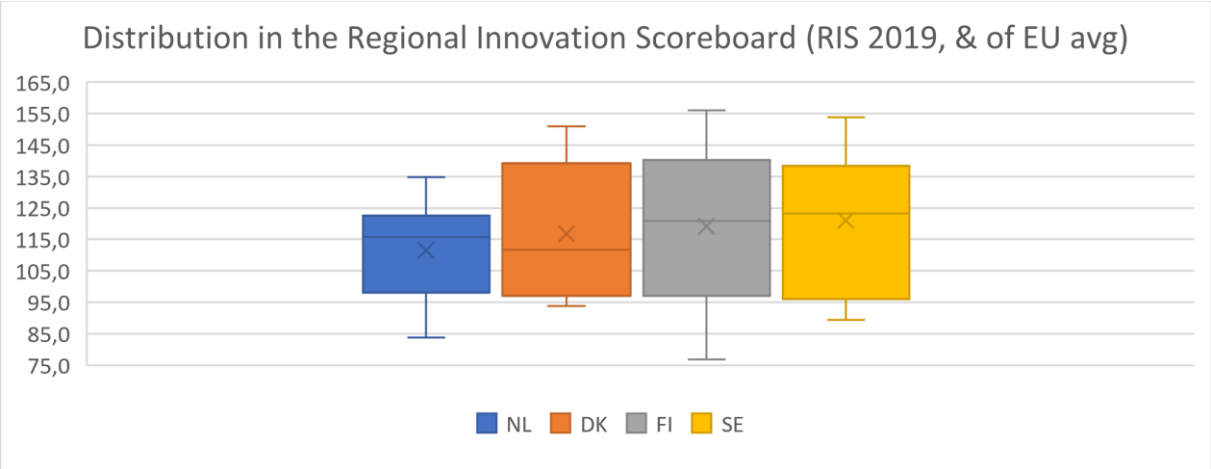
[3] For a good overview of regional development funds, see the report "Regionalt utvecklingskapital" by Swedish association of municipalities and regions from 2017, where funds are categorised into national compensatory funds (i.e. 1.1.-funds), competitive funds (i.e. Vinnova, Horizon 2020), ESI-funds and own resources (taxes, fees or other). It displays a very uneven distribution of development resources, where both the sum in totals and per capita varies greatly, as well as the mix between compensatory and competitive funds.

of politicians from the regional authorities in the NUTS2-area and other stakeholders from the concerned NUTS3-regions. However, the "regional level" in all aspects but ESI-funds, concerns NUTS3-regions[4], where authorities responsible for regional development are based.

In the Regional innovation scoreboard, 4 of 8 NUTS2-regions are innovation leaders, 3 are strong innovators and one is a moderate innovator. Like the European innovation scoreboard, the regional innovation scoreboard is a composite index 18 different measures of innovation, covering both inputs such as funding and human resources and outputs such as patents and sales. The composite scores of Swedish regions span from 89 % of EU average to 154 % of EU avg. Among Innovation leaders in Europe, the distribution mirrors Denmark and Finland quite well, but is considerably more uneven than the Netherlands.[5] (see Table 1). The regional differences are echoed in the 2019 Country Report for Sweden where regional differences are highlighted, and a growing divide is observed with regards to skills, investment and productivity (Commission, 2019).

Universities[6] are present in all NUTS2 regions and NUTS3 regions. However, the universities differ a lot. The total income for all universities that are present in the regions spans from 19 billion SEK in Stockholm to 1 billion SEK in Mellersta Norrland and the order of regions in terms of university funds corresponds almost perfectly to the positioning in the regional scoreboard.

Table 1 – Distribution in the Regional innovation scoreboard



It should however be noted that the innovation performance can differ a lot depending on the type method used. There is current research that seeks to measure different types of innovation as well as considering different combinations of resources (labour and capital) in different regional context. While Stockholm is still an innovation leader, other regions such as Jämtland and Gotland, which are regions that are in the bottom half of the Regional Innovation Scoreboard in Sweden[7], also appear at or near the innovation frontier in Sweden. One point of using this index, which is utilising Data Envelope Analysis, is to facilitate measurements of both expansion of the innovation frontier, but also diffusion or uptake of existing innovation, as well as shifts in the regional resource combination (Wincent, Ylinenpää, Anokhin, & Grauers Berggren, 2015).

[4] This is not to say that joint initiatives between regions in a NUTS2-regions are completely lacking. Just that the only *institutionalised* function of NUTS2-regions is in relation to ESI-funds.
[5] Measured as standard deviation of regional scores.
[6] Universities covers two different kinds of universities. *Universitet* which is a conventional university and *högskolor* which are smaller universities that, while similar in most respects, have some limitations in authority.
[7] There is a discrepancy between the meassurements since the Regional innovation scoreboard is based on NUTS2-areas. In a more currect formulation, Jämtland and Gotland are part of NUTS2-regions that are in bottom half in the Regional innovation scoreboard.

2.3. Timeline of smart specialisation

In order to put the Swedish implementation of smart specialisation into context, this section will start with a short timeline of smart specialisation on European level. While the history of smart specialisation as a European policy is somewhat well-established it is worth reiterating. In 2005, then Commissioner for research and innovation Janez Potočnik appointed an expert group tasked with providing advice on the role of knowledge in promoting sustainable growth, how to foster knowledge and what role should be played by different actors in its promotion. One of several outputs from the Knowledge for Growth expert group was the recommendation that smart specialisation should be adopted as a guiding concept in European policy (c.f. Foray & Van Ark, 2007 and Foray, David, & Hall, 2009). During the coming years, the concept was integrated in cohesion policy. In 2010, the communication from the Commission outlining the role of regional policy in the implementation of the Europe 2020 strategy included the recommendation that regions should develop smart specialisation strategies (COM (2010) 553). As a result, the S3-platform of the JRC was established the following year to support national and regional governments in implementation. Finally, research and innovation strategies for smart specialisation (RIS3) was included as an ex-ante conditionality for thematic objective 1 on investment in research and innovation in the regulation on the European Regional Development Fund (ERDF) (Regulation (EU) No 1303/2013). Consequently, several RIS3[8] was developed at alternately regional and national level across Europe and have continually shaped regional and cohesion policy since. Smart specialisation as a concept will therefore likely outlast the European strategy it was initiated to support.

In Sweden, the adoption of smart specialisation and implementation started late in this process. The ongoing programme evaluation of TO1 in ERDF in Sweden, which have a dedicated task to evaluate smart specialisation within the context of ERDF TO1, have pointed out that the process of developing RIS3 and the integration of smart specialisation in the OP's was a late exercise which impeded well-consulted and thorough involvement and decisions (Ramböll, 2018).

There was initially no national coordination or mechanisms to support regional work on RIS3 during the initial phases. Therefore, the development of smart specialisation at regional level largely had to be based on the individual capacities and ambitions of the regions. There were however some forums for dialogue between regions and between regional and the national level (such as the so-called RND FoU network) as well as learning- and capacity building projects, like the projects Smart regions (2012) and Smarter regions (2014) that was carried out by Reglab[9], a network organisation for regions.

A national support was established in 2016 through the appropriation directions from the national government to Tillväxtverket. The mission covers for the period 2016-2020 and states that the agency should support regions in their work on smart specialisation and disseminate knowledge and experiences from this work. This mission has so far been operationalised into information being gathered and made available on the agency homepage on smart specialisation, as well as the establishment of a network dedicated to smart specialisation in 2018. The agency launched a call for a "S3-pilot" in 2018 directed at clusters working in and with prioritised focus areas from regional RIS3's. 22 clusters have been selected for a program aimed at developing the cluster organisations.

There is some variation in the way that smart specialisation was incorporated in the formal programming texts at the NUTS2-level. Out of 8 regional ERDF-programmes, 3 have clarified S3-priorities in the OP, while the remaining programmes largely refer to other documents.

[8] It is not uncommon to use the expression RIS3-strategy. However, since the acronym is short for Research and Innovation Strategies for Smart Specialisation (R I S^3) the last, additional "strategy" is a tautology. Throughout this report "RIS3" will denote the smart specialisation strategy/ies.

[9] See http://www.reglab.se/

3. Stocktaking

The following chapter is based on interviews as well as available documentation on smart specialisation in Sweden. The wide majority of the interviews were conducted with representatives from regional authorities and in total 28 persons participated in 22 interviews. The regional authorities themselves decided who participated in the interview based on a brief but quite thorough description of the purpose and content of the report. Most of the respondents were policy advisors or development managers with responsibility for research and innovation. In some cases, the chief executive for regional development participated in the interview. In one case the respondent was a former policy advisor because of certain circumstances. All respondents are civil servants. Additionally, a group interview with representatives from the regional representation offices in Brussels was carried out.

Furthermore, interviews were carried out with Tillväxtverket at national level and the Ministry of Enterprise and Innovation, since both have important mandates related to smart specialisation. While Vinnova does not have a formal mission related to smart specialisation, an interview was carried out with a representative from the organisation since the mission of the agency is closely related to smart specialisation.

The interviews lasted between 30-80 minutes and the majority was about 60 minutes. All interviews were semi-structured interviews. For the regional authorities, the same general questions were prepared. All these interviews started out by an open question where the respondents were asked to describe the regional work on smart specialisation in their own words. Mostly depending on this answer, some questions became more emphasised while others became less accentuated during the remainder of the interview.

For the remaining interviews, more tailored interview guides were prepared, even though the general format was the same with an open starting question and a flexible approach to more specific questions later. All interviews ended with an opportunity for the respondent to either add something that they believed had been missed through the conversation, and the opportunity to underline something that had been brought up.[10]

3.1. Snapshot of smart specialisation in Swedish regions

Below is a region-by-region snapshot of smart specialisation in Swedish regions. It is sorted by NUTS2-region but is oriented around the regions at NUTS3-level. For each region there is some basic information as well as a short account of the current status of the smart specialisation process. Particularly, status seeks to clarify different stages of design and decision-making. Please note that many strategies are in some phase of design and re-design. Therefore, the basic information should not be considered alone as the status will be likely to affect the strategy and priorities in the near-term in several cases.

For each NUTS2-region the categorisation from the Regional Innovation Scoreboard 2019 as well as the total budget for the ERDF 2014-2020 is detailed. For each region, the working RIS3-documents are listed. For those regions that have strategies which are explicitly identified as smart specialisation strategies, the strategy document will be listed along with a link.[11] If the region is currently in a formal[12] process of developing a strategy, the strategy document will be categorised as being “in development”. In those regions where the basis for smart specialisation (such as priorities) are not found in an explicit smart specialisation strategy, but as an integrated part of another document (such as a regional development strategy), the document will be listed without a link.

[10] Most respondents used this opportunity to underline something that had already been mentioned, and very few brought up a dimension that had not been touched upon. This indicates that the respondents felt that the interviews were quite comprehensive.

[11] An important indicator is if the respondent(s) self-identified a strategy document as the regional RIS3 when asked openly to describe the regional work on smart specialisation in the beginning of each interview.

[12] “Formal” will here mean a process that has been initiated by a political decision and has a foreseen timeline.

SE12 – East Middle Sweden

RIS 2019	Innovation Leader +
ERDF 2014-2020	€ 70 million

Uppsala

Population	378 246	**Status of smart specialisation** In Uppsala the political leadership has decided to initiate a process to develop a RIS3 planned be finalised in 2020. The process has been started by Region Uppsala but is in the early stages. The priorities to the left have been working priorities from the Regional Development Strategy and are therefore not related to the ongoing process.
Working RIS3	Regional development strategy	
Priorities *(From the regional development strategy)*	-Life science -Energy/environment -Advanced production -Tech -Green business -Tourism	

Sörmland

Population	295 459	**Status of smart specialisation** Sörmland adopted its RIS3 about two years ago and has been working on implementation since, focusing efforts on the three priorities to the left which are detailed in the strategy.
Working RIS3	Strategi för smart specialisering i Sörmland	
Priorities	-Advanced manufacturing for harsh environments -Bio-based industries -Digital services	

Östergötland

Population	462 379	**Status of smart specialisation** Östergötland adopted its RIS3 in 2014 and has since been working with implementation based on the strategy and the priorities. The strategy process was extensive and involved a lot of prioritisation to narrow down the final priorities. There are working groups both at the levels of the priorities and the strategy level.
Working RIS3	Smart specialisation strategy for Östergötland	
Priorities	-Effective Logistics -Business models for system solutions -Smart, robust and secure connected products and systems -Visualisation and simulation -Advanced materials	

Örebro

Population	303 096	**Status of smart specialisation** Örebro adopted its RIS3 two years ago, in 2017, and has been working on implementation since. The strategy took two years to develop from a political decision in 2015. The region has been working a lot with the university and innovation support system to strengthen the selected priority areas.
Working RIS3	Innovationsstrategi Örebroregionen	
Priorities	-Autonomous, digital and intelligent production systems -Food in the intersection of culinary arts, health and sustainability	

Västmanland

Population	274 516	**Status of smart specialisation** Västmanland adopted the current strategy in 2013 and has been working on the four priorities since, in order both the strengthen the areas as well as to create cross-priority collaboration and initiatives. Some strategy work is foreseen in relation to the development of a new regional development strategy, but the current work on smart specialisation is foreseen to proceed with a great deal of continuation.
Working RIS3	Affärsplan Västmanland	
Priorities	-Automation -Energy -Rail -Welfare and health	

SE12 – South Sweden

RIS 2019	Innovation Leader
ERDF 2014-2020	€ 61 million

Blekinge		
Population	159 837	**Status of smart specialisation** Blekinge has recently started a process to develop a smart specialisation strategy and is currently producing a pilot study on smart specialisation in Blekinge, with a focus on stakeholder dialogues, that is planned to result in a defined strategy. Blekinge currently has an innovation strategy that in many respects mirrors a smart specialisation strategy but the strategy currently in development is supposed to integrate the concept at a more fundamental level.
RIS3 (approved)	In development	
Priorities *Working priorities*	-ICT -Digitalisation -Material processing	

Skåne		
Population	1 365 964	**Status of smart specialisation** Skåne has had its RIS3 in place since 2011 and parts of the strategy provided input to the RIS3-guide by the JRC. Work has been centred around the issues-driven priorities to the left and a lot of work has also gone into questions of governance, for instance the regional innovation council. There is currently a process to develop a new smart specialisation strategy which is likely to contain new or developed versions of the established priorities as well as some new areas.
Working RIS3	An International Innovation strategy for Skåne	
Priorities	-Smart and sustainable cities -Personal health -Smart materials	

SE32 – Middle Norrland

RIS 2019	Moderate + Innovator
ERDF 2014-2020	€ 154 million

Västernorrland		
Population	245 371	**Status of smart specialisation** Västernorrland has politically decided to develop a smart specialisation strategy and are current in process of designing it. While the region has not had a strategy, the region has discussed and worked on smart specialisation since before the start of the current programming period. Innovation policy has also been shaped by a focus on sector- and cluster-linked priorities. The region has also participated in several initiatives and projects linked to smart specialisation.
Working RIS3	In development	
Priorities *Working priorities, based on the regional development strategy*	-Wood -IT	

Jämtland-Härjedalen		
Population	130 517	**Status of smart specialisation** Jämtland-Härjedalen has an innovation strategy and an innovation program that were adopted in 2013 and 2015 respectively. Both the strategy and the program were highly influence by smart specialisation and EDP in particular. The region is currently in the process of revising the strategy during 2019. The region places special emphasis on entrepreneurial drivers and activities in innovation policy.
Working RIS3	Innovative Jämtland Härjedalen 2025	
Priorities	-Entreprenurial drivers -Sports, tourism, outdoor -Manufacturing industry -Business services	

SE21 – Småland and the islands

RIS 2019	Strong + Innovator
ERDF 2014-2020	€ 66 million

Jönköping		
Population	361 759	**Status of smart specialisation** Jönköping is in the latter stages of the development of a smart specialisation strategy. The process was done in conjunction with the wider revision of the regional development strategy and both the development strategy and the RIS3 – working as a sub-strategy – are planned to be decided in the autumn of 2019. The priorities to the left are horizontal priorities from the current innovation strategy, and while this strategy will remain as a complement, the RIS3-priorities are not related to these, and will be oriented around strong regional sectors.
Working RIS3	In development	
Priorities	Attitudes to innovation	
From the current innovation strategy	-Effective processes for innovation -Collaboration for innovation	

Kronoberg		
Population	200 252	**Status of smart specialisation** Kronoberg are not in a process of developing a smart specialisation strategy. The region has an innovation strategy which highlights two focus areas (see left) but it is not identified as a RIS3 and the regional work is more centred around the regional development strategy, which provides the main methods and tools for development.
Working RIS3	Regional innovation strategy	
Priorities *From the current innovation strategy*	-Sustainable housing -Competitive production	

Kalmar		
Population	244 856	**Status of smart specialisation** Kalmar is currently in the process of developing a smart specialisation strategy, planned to be ready for consultations in the beginning of 2020. Kalmar previously had a strategy process in 2014-2015 that did not ultimately result in a strategy but included analysis and focus group. The priorities to the left were however outputs from this process and work has been oriented around these since. The current process is linked to the regional reorganisation which took place in 2019.
Working RIS3	In development	
Priorities *Working priorities*	-Housing -Food -Tourism	

Gotland		
Population	59 253	**Status of smart specialisation** Gotland has integrated smart specialisation in its regional growth program where the two priorities to the left have been formulated. The region is currently planning a revision to the program and intends to keep the current format, with smart specialisation being integrated in the research and innovation priorities in the regional growth program.
Working RIS3	In development	
Priorities *From the regional growth program*	-Tourism -Food	

9

SE23 – West Sweden

RIS 2019	Innovation Leader +
ERDF 2014-2020	€ 45 million

Halland		
Population	330 310	**Status of smart specialisation** Halland has not worked actively with smart specialisation during the current period and is considering developing a more explicit smart specialisation strategy. However, Halland has worked with sector-linked priorities in research, innovation and business development since about 2005, and the priorities to the left frames current policy. Therefore, similar policy to S3 has been in place for some time, currently underpinned by the regional growth strategy, but it has not been substantially influenced by smart specialisation.
Working RIS3	Regional growth strategy	
Priorities *From the business development strategy*	-Tourism -Health innovations -Green growth	

Västra Götaland		
Population	1 713 907	**Status of smart specialisation** The RIS3 of Västra Götaland is integrated in the regional development strategy, VG2020, under the priority area "Leading knowledge region". Västra Götaland has effectively been working with sector-linked priorities in R&I since 1999. For the current programming period – which is also the current period for the regional development strategy - a more comprehensive analytical work than previously was carried out to identify priorities. In total, the region has highlighted 13 areas. The 6 priorities to the left are areas of strength and development based on regional competitive advantage. Additionally, the region has 2 priorities that are cross-cutting and 5 that are necessary for the regional development (see p. 3 in folder on left). The priorities frame regional policy and the region has initiated dedicated funding programmes to support several areas. The region is also in the early stages of a revision to the current strategy.
Working RIS3	VG2020 See also folder Smart specialisation in Västra Götaland	
Priorities	-Life science -Sustainable transportation -Green chemistry -Marine environment & the maritime sector -Material sciences -Textiles	

SE11 - Stockholm

RIS 2019	Innovation Leader +
ERDF 2014-2020	€ 37 million

Stockholm		
Population	2 352 549	**Status of smart specialisation** In Stockholm, two processes have been initiated to develop a smart specialisation strategy during the current programming period but both have been halted due to changes in personnel and regional re-organisation. Stockholm is currently developing a Business and Growth strategy were smart specialisation will be integrated. Stockholm's work with the ERDF during the programming period has been done according to a special model called "Stockholmsmodellen" where stakeholders seek to identify and develop strategic calls and project around focused priorities, thereby functioning as a form of working S3 in relation to ERDF.
Working RIS3	ERDF OP	
Priorities *(Working priorities)*	-Advanced production -Health and care -Smart city	

SE31 – North Middle Sweden

RIS 2019	Strong Innovator
ERDF 2014-2020	€ 147 million

Värmland		
Population	281 646	**Status of smart specialisation** Värmland has had its smart specialisation strategy in place since 2015. It was developed using analysis and a consultative process during 2014-2015. The priorities to the left have been in place and framed policy since. The priority at the top is a horizontal priority. The remaining priorities are in turn internally prioritised, meaning Forest-based bioeconomy is the highest priority. Värmland is involved a joint work on smart specialisation at the NUTS2-level in North-Middle Sweden, currently centred around the Industrial transition pilot. Värmland is currently considering potential revisions for the next programming period, and questions such as strategy alignment or integration.
Working RIS3	Värmland's Research and Innovation Strategy for Smart Specialisation 2015-2020	
Priorities	-Value-creating services -Forest-based bioeconomy -Digitalisation of welfare services -Advanced manufacturing and complex systems -Nature, culture and place based digitalised experiences -System solutions with photovoltaics	

Dalarna[13]		
Population	287 350	**Status of smart specialisation** Dalarna has had its smart specialisation strategy in place since 2014. It was developed through a consultative process in the region, following a study visit by the regional authority, the university and a cluster to the S3-Platform in Seville. Dalarna is involved a joint work on smart specialisation at the NUTS2-level in North-Middle Sweden, currently centred around the Industrial transition pilot. Some initial steps in a revision process have been taken but it is in the early stages.
Working RIS3	Mobilize for growth – agenda for smart specialization in Dalarna	
Priorities	-Advanced industry -Innovative experience production -Energy efficient society -Health and welfare	

Gävleborg		
Population	286 774	**Status of smart specialisation** Gävleborg adopted its strategy in 2017. It was developed in a consultative process with regional stakeholders as well as analysis of strong business sectors. Gävleborg is involved a joint work on smart specialisation at the NUTS2-level in North-Middle Sweden, currently centred around the Industrial transition pilot.
Working RIS3	Regional innovationsstrategi för smart specialisering Gävleborg	
Priorities	-Digital services and processes -Material technology and sustainable production -Smart sustainable cities and societies -Sustainable and inclusive organisation of work -Bioeconomy	

[13] In Dalarna, the position of policy advisor for research and innovation or similar is currently vacant. Therefore, the person formally occupying this position (until the end of 2018) was interviewed.

SE33 – Upper Norrland

RIS 2019 Strong + Innovator
ERDF 2014-2020 € 212 million

Västerbotten		
Population	270 528	**Status of smart specialisation** Västerbotten has an innovation strategy effectively working as a RIS3 covering the period 2014-2020. The sector-linked priorities to the left are formulated in this strategy and frames the current innovation policy. The region places emphasis on cross-sectoral work, and activities that are located in the intersection of the priorities. The region is furthermore in the early stages of a revision to the current strategy.
Working RIS3	Innovationsstrategi Västerbotten	
Priorities *From the regional development strategy*	-Innovations in health care -Life science -Technology and service development in industry -Testing -Sustainable energy and cleantech Tourism -Digital services	

Norrbotten		
Population	250 533	**Status of smart specialisation** Norrbotten has adopted a new smart specialisation strategy in May 2019. The strategy has been developed over 3 years and is also based on a larger process of developing sound analysis for regional development in Norrbotten. The process has therefore been based on a lot of analysis but also involvement of all stakeholders in the region. The priorities to the left are termed smart diversifications highlighting the importance of diversification of the business and innovation structure in the region. The region is highly specialised around nature-based economy, which is a foundation of the strategy.
Working RIS3	Norrbottens innovationsstrategi 2019-2030	
Priorities	-Artic test-beds -Energy technology -Space technology -Cultural and creative industries -Tourism	

3.2. Snapshot – some observations

The region-by-region snapshot do in some respects show a diversity among Swedish regions. There is no general model for how a RIS3 looks in Sweden. The timing furthermore differs as strategies have been adopted across the entire programming period. Therefore, there is also great variety in experience as well as current phase of design or implementation.

It is however also noticeable and indeed important to note, that there are clear commonalities as well. Smart specialisation has clearly already been integrated in most regional research and innovation policy and is continuously becoming more consolidated. Over half of the regions already have an explicit RIS3, in the sense a strategy guiding research and innovation policy that has been influenced by, and/or has integrated, smart specialisation to a large extent. Out of the remaining regions, most are in a process of developing an explicit RIS3. The remaining regions have elements of smart specialisation, such as working priorities integrated in different strategy documents, like regional development strategies.

The current priorities also indeed seem to frame the implementation of the ERDF according to program evaluation of ERDF TO1. The review evaluates smart specialisation in the respective programme (the 8 regional programmes as well as the national programme). The evaluation has delivered two reports (2016-2017 and 2017-2018 respectively) and the main finding was the same for both reports. The ERDF-projects

are generally in alignment with RIS3-priorities - between 83% and 100% for all regions except Stockholm[14] in the latest report. However, it should be noted that it is very difficult to draw any conclusions based on the mapping beyond the correspondence between priority and project. The evaluators also point out that the priorities often are broad and quite numerous.

While there is a general integration of smart specialisation in Sweden, it is important to not confuse the general adoption of smart specialisation with a lack of dissimilarities in the ways that this has been done. Several differences, some of which were pointed out in the very beginning of this sections, are present. Below some important differences will be elaborated, that are important to keep in mind when turning to challenges.

Strategy: Attitudes to smart specialisation

Based on interviews, the main variance in attitude to smart specialisation is less about how positive or negative regional representatives are towards smart specialisation, but rather how comprehensively regions relate to the concept. Several regions have integrated smart specialisation comprehensively in their research and innovation policy. Some of these regions have worked quite closely to the six-step process from the original guide to S3 developed by the S3-platform, and one respondent said they literally did the process "by-the-book". On the other hand, some regions believed that the concept did not necessarily present a fundamentally new approach, as they had worked with "areas of strength" (see next section regarding the terminology) and an inclusive and consultative process prior to the launch of smart specialisation as a European initiative. Therefore, while smart specialisation does not represent a problem to these regions, it is neither perceived to represent a fundamentally new solution. The scepticism is therefore not mainly directed at the concept as such, but rather its status as a policy. Following all the interviews, there is only one region where smart specialisation is perceived negatively at a more fundamental level and in its core concept. However, even this region stated that this was largely due to the conditions in the regions, mostly the size of the region, and that smart specialisation strategy might play a role at national level.

It is not obvious what the drivers of these different views are. One respondent, who had the view that smart specialisation did not represent something fundamentally new, believed that the concept might play a bigger role and indeed prove a more profound change in regions with less capabilities in research and innovation that were more in need of capacity building in the regional innovation (support) system. This view makes sense in principle but based on the interviews, there seems to be little correspondence between attitude to smart specialisation and structural factors - such as size, geography, innovation performance, ERDF-funds, general funding for R&I or even contextual Swedish issues such as type of regional organisation and timing of reorganisation. It is of course possible to do an in-depth review of different possible explanatory factors using more sophisticated variables, but I would like to propose what could be a sensible explanation to variance in attitudes based on the available information, namely spill-overs and diffusion for regions in close collaboration. NUTS2-areas seems to be a quite good predictor for partly the integration of smart specialisation but also the attitude regarding the importance or comprehensiveness of smart specialisation. In seven out of eight NUTS2-regions, the attitudes to smart specialisation were very similar between the regions within the respective NUTS2-area. It is therefore possible and even likely that attitudes and approaches to smart specialisation have been diffused between regions involved in collaboration and same administrative structures. In the interviews many respondents refer to direct collaboration and discussion on the issue of smart specialisation in the NUTS2-area.

[14] In Stockholm the number is 67% but it should be noted that due to particularities in Stockholm, the number of projects is very low (n=3) compared to the other regions (n=7-17). Therefore, a better way of putting it than "67%" is that one project in Stockholm did not correspond to priorities according to the codification by the evaluator.

Priority level: Types of priorities

There is quite a lot of variance at the level of priorities in Sweden along at least two dimensions.

First and most simply, there is quite a big spread in terms of what a priority is and can be. Some regions have sectoral priorities that closely correspond to a conventional sector (see for instance most regions without a current explicit strategy and Västmanland). Some have priorities that are cross-sectoral or economic domains that cuts across conventional sectors (see for instance Västra Götaland, Norrbotten and Sörmland). Others are better characterised as knowledge domains (see for instance Värmland, Örebro and Östergötland). Some priorities are furthermore issue-driven in that they to a large degree are defined by a societal challenge (often some but not all priorities, see Skåne and Dalarna). The point is not that some regions have better priorities, but that there is a lot of variance which impacts the work on smart specialisation, and which could become important when looking at the interregional level.

One possibly important semantic issue here is the Swedish phrase "styrkeområde" which directly translates to "area of strength" or "strength area". Despite differences, most regions use this phrase in relation to smart specialisation priorities. Area of strength may refer to all the different types of priorities above – and it can refer both to the priority that is codified in a strategy, as well as the sectors/domain/field that the priority refers to and that exist independently of a priority. While it therefore is possible that the phrase facilitates a mutual exchange based on different approaches, it is also possible that the phrase is disguising possibly important differences.

Second, there are several perspectives on what "specialisation" is supposed to be. One way to conceptualise the responses could be by separating those that see S3 as input to specialisation and those that see it as output from specialisation. In the former approach, smart specialisation is about strengthening an existing or novel area with the aim of developing a (further) specialisation and excellence within it. In the latter approach, it is about utilising regional specialisation to develop other areas through related variety. The perhaps clearest example of the latter approach is Norrbotten, where the priorities represents existing and potential possibilities to diversify the regional economy, which is highly specialised in nature-based economy, such as mining. The priorities are even referred to as smart diversification. While no other region currently has an approach that is this explicit in using specialisation as the start instead of the end, most regions have somewhat of a mixture between the two conceptual approaches. All priorities that are knowledge domains or issues-driven (see above) has an inherent logic to utilise specialisation both in existing fields of economic activity, but also in new applications. However, this logic is not limited to regions with a certain type of priority – for instance Västmanland that uses sectoral priorities, works a lot with finding connections and cross-fertilisation among the sectors. Then there are several (perhaps most) regions which has priorities which are mostly about developing excellence within a selected specialisation but where these are often supported by horizontal tools, such as digital services, and has new applications as a secondary goal. The only region that expressed a view that smart specialisation was solely about delivering input to specialisation and clear specialisation being the goal of the process, was the one region that expressed heavy scepticism towards the concept.

3.3. Challenges

Below are challenges that have been identified through interviews with the regions. All challenges have been identified by more than one region, although sometimes in different ways. The challenges are structured in 6 sections that collects several challenges that touch on the same topic. The 6 sections have been ordered loosely based on their characteristics. Section 1 and 2 deal with structural factors, where challenges likely need to be managed rather than solved. Sections 3 and 4 deal with institutional factors where challenges can be solved mainly through institutional and organisational development, as opposed to operational activities, such as projects. Sections 5 and 6 deal with a variety of challenges that (to some extent and in some cases) can be addressed within the current structural and institutional framework through operational work.

3.3.1. Structural challenge I: The regional size and critical mass

Several regions highlight the limited size of the region as a challenge in implementing smart specialisation, particularly regarding critical mass. Swedish regions are quite small which can be seen in the snapshot on the previous pages. 18 of 21 regions have less than 500 000 inhabitants and the median population is 286 000. Limited size in terms of business and knowledge structure can mean slightly different things. In some regions it is translated to hindrances to specialisation and in others overspecialisation which also relates to the differences in perception of specialisation outlined above. However, the main point is quite similar – that it is difficult to identify areas (plural) where there is a regional competitive advantage in the business and knowledge base, that can be supported in the regional context and innovation support system, and that links with overall objectives of regional policy, all at the same time. One respondent illustrated this quite well with an example; The region is home to a global research hub of a major multinational corporation which is in some ways are attached to the regional context through dependence on skills supply from the regional university. Therefore, this should be a good foundation for an area of strength in smart specialisation. However, to develop the area – it would be necessary to connect more cutting-edge start-ups to the regional ecosystem in the same field. This is however difficult and would only be possible by linking up with national and European initiatives. Links outside the regions is of course inherent in the idea of developing smart specialisation in order to achieve added-value and upscaling place-based strengths. The point here is however that these links may be necessary in smaller regions in order to establish a place-based strength in the first place. In other regions, particularly research was highlighted as an area where the university and research in the region is insufficient to support development in all, or in some cases any, of the priorities.

These conditions can impact regional attitudes to smart specialisation. Only one region explicitly thought that this should be a national exercise in order to achieve critical mass, but several regions were questioning or were somewhat sceptical that the region was the appropriate scale. Furthermore, both respondents from Tillväxtverket and Vinnova believed that the lack of critical mass at the regional level does make the work on smart specialisation difficult to scale up. Both respondents pointed out that the capacity to work qualitatively with the priorities is limited since there in total are over 80 priorities in Sweden and therefore a lot of fragmentation. For Tillväxtverket, the volume of priorities, combined with the variation in types of priorities noted above, complicates coordination and the search for common themes. The multitude of priorities also provides communicative challenges at the national level. For Vinnova, which do not have a mission to work on smart specialisation but have made attempts to utilise regional work on smart specialisation in some initiatives, such as the Vinnväxt-programme, also finds that the landscape in Sweden is too fragmented to base activities around smart specialisation.

At the same time, there were also regions who did not identify the scale or regional level as a fundamental or inherent problem and stressed that complementary actions could facilitate the regional process. One general conclusion, almost regardless of attitude seems to be that more interregional collaboration is a solution, both nationally and internationally.

3.3.2. Structural challenge II: The role of the regional authority

The role of the regional authority, and possible limitations in regional resources, was highlighted as a challenge by some regions. The perhaps clearest explanation of this challenge was provided by a respondent who is now working with the regional S3-process in Skåne, but who had previously worked in the S3-platform in Seville. When asked what the main difference in perspectives was between his role at the platform and in the region, the respondent explained that regions in general in Europe are bigger in size (see 3.3.1.) and that they have a larger budget. A larger budget, both in own resources and in ERDF-funding, in turn means that bigger regions can concentrate on a more limited set of core funding instruments and funding streams, which can then be complemented by additional, but secondary, instruments, such as national and centralised European instruments.

In contrast, funding of regional development in Sweden is quite fragmented and the ability to impact the different funding streams is varying. The budget or funding under direct control of the regional authority is also limited in relation to other actors in the innovation system[15], such as universities and business, but also for instance municipalities (echoing the hourglass analogy from p. 2 in this report). ERDF resources are in turn also smaller and shared between several regions.

Perhaps interestingly, while this issue was raised from different perspectives by several regions when discussing the size of the region, the problematised role of the regional authority within the region was most pronounced by the biggest regions. Stockholm identified lack of financing as one of the main reasons why previous S3-processes had stalled in Stockholm. Västra Götaland did not particularly identify available regional funds as a main challenge (the region has relatively large own funds) but did still express caution regarding over-belief in the ability of regional authorities to design and create change. The region perceived a risk that as smart specialisation has grown both in intensity (larger role in regional policy) and extension (expansion to new policy areas), the clarity of the concept has been slightly compromised. The lack of conceptual clarity has in turn made it harder to critically evaluate the potential limitations of the policy and what can be expectedly achieved in different contexts. The region summarised the view with a quote from a business representative in the region who stated that the regional authority should "dig where you stand, and water where it grows", which in some ways is a contrasting perspective to that of analytical and detailed policy design and planning.

Taken together, the remarks point to limitations in regional ability to implement, and therefore to design, strategic initiatives. This is linked but not limited to the availability of funding. This challenge may in turn be accentuated if the smart specialisation framework is not adapted to regional conditions.

3.3.3. Institutional challenge I: Lack of mandate or mission

Most regions, independently of what role smart specialisation has played in regional policy during the past programming period, brings up the lack of a clear mandate or mission regarding smart specialisation strategies as a major challenge. This is particularly pronounced in relation to the national level. In short, the negotiations prior to the last programming period left the regions without a clearly defined mandate regarding S3, since an explicit RIS3 in all regions was not in practice a conditionality going into the current period. Since the start of the programming period, regions have been free to develop strategies and the development has been supported by the national level (through the mission of Tillväxtverket running 2016-2020). However, there has not been any explicit decision or definition about what roles the regional strategies will play, for instance if regions will need these strategies to fulfil the conditionality in relation to the ERDF, or if these regional strategies are voluntary exercises and the RIS3 that fulfils the conditionality should be designed at a different level (national or NUTS2).

The respondents from the Ministry of Enterprise and Innovation saw the issue from a slightly different perspective. The ministry voiced two main points regarding smart specialisation. First, the ministry believed that is was important that the discussion about smart specialisation should be one about content and not about form. Primarily, the issue should not be the strategy documents themselves or the related naming or terminology, but about whether ongoing work is aligned to the process and objectives of smart specialisation regardless of shape or form. Second, the ministry favours a bottom-up approach to smart specialisation, where regions have the initiative to decide on and create a contextualised approach to the issue. Taken together, these perspectives have led to government to not opt for a form of hard or hierarchical governing model. Instead, it has sought to facilitate smart specialisation and to be involved in the work through the mission to Tillväxtverket to support smart specialisation in Swedish regions and to allow for observation and feedback through this set-up. The ministry also noted that the approach had

[15] Västra Götaland could be said to be an exception as the region makes comparably big use of own resources. See SKL report on regional development capital for overview.

allowed for an organic process with quite good results during the programming period. In general, the ministry also believed that it was important to build on existing work, forums and strategies.

There are a lot of findings in this report to support this perspective. It is apparent from the overview in the snapshot above that regions have opted for different forms to work with smart specialisation. Several regions also stated that they did not believe that it would be good or suitable to demand separate smart specialisation strategies or requirements regarding form. Regarding the bottom-up approach, the widespread adoption and integration of smart specialisation in Sweden during the current programming period also lends support to the notion that the policy have facilitated a botton-up adoption of smart specialisation.

Still, most regions stated that they would welcome more activity from the national level and there are several challenges that were associated with the lack of mission or mandate from the national level. To begin with, the lack of a clear mandate or mission has left the support by the Tillväxtverket in a slightly ambiguous middle ground. In many ways the support presupposes smart specialisation strategies, both in practice but also in the description of the task from the Ministry of Enterprise and Innovation. The mission states that the agency should "support actors with regional development responsibility in their work on smart specialisation and diffuse knowledge and lessons from this work" [my translation]. The "work on smart specialisation" is therefore taken for granted. One respondent formulates the problem succinctly; "They haven't demanded a smart specialisation strategy but then assumed that we have one".

The views on the support itself (may) reflect this situation to some extent. The views on the support offered by Tillväxtverket are mixed but mostly good. Several regions believe that the support by Tillväxtverket provides an important service that benefits the regional processes. Some stated that the support had developed a lot since 2016 and several believed that the persons responsible for the support at the agency did very well under the conditions. These views mirror the perception of Tillväxtverket who believed that the most successful features of the support had been the bottom-up operational and collaborative activities with the regions.

On the other hand, the regions that voice scepticism fall in two general streams. First, there are regions that point to a lack of direction, for instance that there has been a lot of exchanges but little utilisation of this knowledge base in the way of new initiatives or next steps. Second, some regions find that the support does not have a clear target group as Swedish regions are very different, both in terms of experience, but perhaps most importantly in preconditions and dynamics in the innovation systems. Meanwhile, Tillväxtverket stated that one key challenge in the support had been a lack of resources, particularly to scale up work on for instance analysis and monitoring and evaluation.

In general, the support seems to have been effective in stimulating knowledge exchanges and mutual learning between regions. The support could however ostensibly be improved by a clearer direction that would allow for a progression of activities, as well as activities that can be more tailored to regional needs. In a simplified sense, this situation is coherent with the bottom-up approach to smart specialisation in Sweden. The issues that are essentially bottom-up – primarily knowledge exchange – works well, while activities that require some degree of centralised or top-down decisions – such as staking out a direction or identifying a specific target group – have room for potential.

The lack of a mission might furthermore be a challenge within the regional organisations and their work on regional development. Several respondents contrasted the role of RIS3 to that of the regional development strategy (commonly referred to as RUS), as the development of the latter is mandated in law. The status of RIS3 is more uncertain and varies between regions. Today, the most common approach is that the smart specialisation strategies are adapted as sub-strategies to the RUS within the field of business and innovation policy. However, in some regions the smart specialisation concept is integrated in the RUS, and in others the two strategies do not have a clear relationship. A similar challenge that some respondents raised was challenges in getting the whole organisation and other policy areas involved in smart specialisation.

It is important to note that these issues – internal anchorage and the relationship between RIS3 and RUS - might still be issues that exist and persist regardless of the mandate or mission that is given to regions. The point is that several regions raised the challenges in relation to the lack of a mandate, and that a clearer mandate to work on RIS3 might make the issues easier to address.

In general, regions request more clarity from the Government Offices regarding smart specialisation. If strategies are voluntary, then what will be the alternative RIS3 which will fulfil the conditionality in ERDF and how will the work already done by regions be utilised in this process? Are strategies voluntary in principle but still necessary to fulfil the conditionality, effectively making strategies necessary for regions in accessing the ERDF? Or are the strategies mandatory also in the Swedish context? All these options would in theory be possible but would lead to very different organisational considerations and possibilities. Extending this perspective, it is also possible that a more coherent policy would facilitate increased coordination and enable more joint work on different aspects of smart specialisation, where such work is warranted.

3.3.4. Institutional challenge II: ERDF Implementation

There are some challenges that are identified in relation to the ERDF. The perspectives are mixed however in at least two important respects.

First, some regions find the NUTS2-level to be a largely challenging level of decision-making. The geography can be slightly arbitrary in terms of functionality and strategy. The level also forms an additional administrative level which works according to its own programme logic that does not necessarily harmonise with regional strategies as well as national and European programs. However, a lot of regions do see the NUTS2-level as providing a lot of potentials and see the level as a net-benefit. This group of regions see the level as a good level for stimulated exchange and collaboration. Exchange can lead to diffusion of certain lessons and experiences, as well as generating cross-regional collaboration.

Second, another aspect which was viewed differently was the “structural funds partnership” which is the decision-making body for the ERDF. Views on the partnership differed between very positive and critical, while some regions expressed views that were somewhere in-between. Some regions said the system with the partnerships worked very well for anchoring and deciding on projects. Others pointed out that there were challenges in the decision-making around ERDF, where it could be difficult to align the decision-making to regional strategies. Often however, these regions did not identify the partnership model specifically as a bottleneck, but rather the shared decision-making between regions, where regional distribution of funds often becomes a consideration, independently of strategic value of projects. Meanwhile, one region believed that the partnerships have fulfilled a role during the current programming period that were no longer needed, and that the decision-making could be better aligned to regional strategies without the partnership. To elaborate on the last point, the respondent suggested that the partnerships were important vehicles to include a greater scope of stakeholders in the decision-making on ERDF, which was needed at the launch of the current programming period when the majority of regions were not at that point directly elected regional assemblies. However, now that all regions are such bodies, these organisations have a greater legitimacy as well as responsibility in decision making in the ERDF, and the inclusion and anchoring could be carried out through other channels – for instance in the development of the smart specialisation strategy – and the actual decision-making in implementation could be made by the regional authorities.[16]

One common concern however, which was independent of the views on NUTS2-regions as well as the partnerships, was the concern that it was too difficult to work across different NUTS2-regions. First, it is

[16] The suggestion that the partnership model in Sweden is impeding strategic decision-making does have recent support in research. A recent doctoral dissertation from Gothenburg University comparing the implementation of equality policies in the ESF between Sweden and Spain, found that a more bureaucratic governance had helped Spain achieve more impact in equality policies in the ESF than in Sweden were the networked partnership model was used (Carlsson, 2019).

difficult to source funds from one regional programme for activities outside the geography of the respective area. Second, some regions called for a national programme that was more in line with regional ambitions to facilitate projects across regions. The current national programme had good ambitions but there were ultimately too little resources that were dedicated to interregional projects, as most of the funding had been committed to specific research infrastructure.

Another point that was raised by some respondents was a lack of harmonised or equal assessments by Tillväxtverket regarding the formal checks of projects. The points here refer to the regional offices of the agency, not the national support treated earlier in this report. While the structural funds partnerships are responsible for final decision-making on projects, the regional offices of the agency do the formal checks regarding compliance with the regulation and the OP, as well as providing recommendations to the partnerships. Some respondents claimed that the assessments of formal checks can vary between different regional offices, and that these evaluations are unpredictable and unharmonized. Please note that the preceding point does not mean that there is dissatisfaction with the regional offices of the agency as such. Most respondents that brought up the regional offices claimed that they had a good dialogue with their respective offices. In one NUTS2-area the regional office of the agency had initiated dialogues with the policy advisors responsible for smart specialisation in the regions early in the evaluation process to seek clarifications and recommendations about the submitted project's alignment to the RIS3's. Therefore, the main conclusion from the interviews is that the main problem is not the workings of the respective regional offices, but rather a lack of evenness in assessment, that may muddle expectations. At the same time, it is important that the assessments are only harmonised regarding the formal and regulatory checks. Harmonisation beyond these checks would risk moving towards a one-size-fits-all model to strategic choices and to some degree defeat the purpose of contextualised OP's.

Lastly, there were some challenges at the level of implementation that were mentioned by some regions. Some regions mentioned the scarcity of good project owners who could develop and deliver on important projects. This issue will be treated in the subsequent section (see 3.3.5.).

Several of the aforementioned points was also highlighted in the program evaluation of ERDF TO1, were an evaluation of smart specialisation is integrated. The evaluator provides recommendations on using smart specialisation more strategically in the next programming period, in particularly regarding three domains. First, mobilise a larger and more diverse set of actors in the programme, particularly to lessen the concentration of resources in universities. Second, develop more cross-regional collaboration, particularly to exploit overlapping priority areas to build more critical mass. Third, to deepen analysis of regional strengths, particularly in relation to other regions in Europe and internationally, and to more clearly define a policy-mix or set of actions relating to the priorities that can form the basis for funding. The first two points correspond very well to findings in this report and to some degree the last point as well.

3.3.5. Operational challenge I: The innovation support system

Throughout this report, the differences between Swedish regions have been pointed out from several perspectives. Considering the quite extensive differences in both size and innovation capacity and performance, the innovation support system also differs quite a lot. Some regions have quite developed innovation support systems that are "organisationally thick", with an established cluster portfolio and the presence of science parks, incubators, universities, institutes, other stakeholders, and a system that facilitates and stimulates interaction between these actors. Other regions are thinner in the innovation support system. Some regions are more dependent on quite few actors in the strategy implementation. Some regions also pointed out that the thin organisational structure is tied to the structure of the regional economy. In regions with a highly entrepreneurial economy, where the system consists mainly of small-scale actors, mainly entrepreneurs and small business, the kind of institutionalised organisations and intermediaries that are often relied on as change agents are often lacking. It might furthermore not be a suitable model to simply initiate and build capacity around institutional actors in such innovation system,

whether if it is done through capacity building around existing stakeholders such as regional universities or attempts to develop new intermediary functions. The two regions that have the most intensely entrepreneurially driven regional innovation systems both found that current national and EU funds, as well as other support, was not adapted to the needs as well as potentials of such systems.

In general, based on the interviews the regional innovation support system could be conceptualised with the matrix to the right. The x-axis refers to the number of agents in the innovation support system. The y-axis refers to the character of the innovation system – if it is based around institutionalised organisations or based around entrepreneurial individuals or small business.[17] There were several comments and challenges in relation to three of the four potential types or categories in the matrix, and these will be treated in turn below. All scenarios might also be present in the same region when it comes to different priority areas.

Figure 3.1 – Types of innovation support systems

	Organisationally thick	**Organisationally thin**
Institutional regional innovation system (IRIS)	Type 1	Type 2
Entrepreneurial regional innovation system (ERIS)	Largely absent in interviews	Type 3

In organisationally thick regions (type 1 above), some respondents raised issues regarding the existence of incumbents in the system. This can be an issue in prioritisation, where certain actors to some degree are dependent on funding from regional sources, and are therefore, sometimes correctly and sometimes exaggeratedly or incorrectly, threatened by new priorities. It can also be an issue in trying to widen the inclusion of new stakeholders in processes and forums. The main issue is thick systems should be to avoid capture by incumbents and keeping the process open. This may be addressed through formalised and transparent governance, as well as a clear definition of what a priority is, and how priorities are identified.

The situation is furthermore related to financing in the Swedish innovation and support system. The respondent from the national innovation agency pointed out that current funding is overbalanced towards initiating new initiatives and projects rather than funding the management of existing initiatives. While, this point might in some way conflict with the suggestion that there are many incumbents in the system, the points can be linked quite closely. If there are little funds for consolidation and management of existing and successful initiatives, then these initiatives will also be dependent on seeking new funding after every project cycle, thereby targeting the same funds that could be used for novel and experimental approaches. The other side of the issue is that the longevity of existing initiatives will be more uncertain. Therefore, a good approach forward could be to review possibilities for differentialized funding for initiation and then management of innovation hubs, clusters, science parks and other initiatives in the support system. A similar conclusion can be found in the evaluation of the ERDF, where the evaluators suggested differentialized program logics for different types of projects. Currently all projects, even though they can have very different objectives and internal logics, are reviewed according to the same logic.

Another side to this issue is how smart specialisation as an approach, and how the smart specialisation strategy (or equivalent), impacts the work of intermediaries and other incumbents in their operational activities. This issue ties quite directly into business involvement and practical implementation. There is currently ongoing work on this issue in Sweden through the S3-pilot (see page 5), initiated by Tillväxtverket. Tillväxtverket arranged a meeting between regions and clusters in June 2019 to discuss issues related to clusters and smart specialisation. The meeting was well-received by both clusters and regional representatives and provided a good foundation to elaborate on the new role for clusters in the context of smart specialisation. However, the way regions work with clusters differs to a large extent and there is no

[17] See for instance (Ylinenpää, 2009) for an introduction to the IRIS/ERIS typology.

common cluster policy in Sweden, neither a national one nor a policy that is shared by all or most regions. In this context, several respondents have highlighted the national Vinnväxt-programme, that is managed by Vinnova, in the interviews as a very suitable program to support smart specialisation, even though the programme pre-dates smart specialisation as a policy. However, while regions have noted that Vinnväxt is a good tool for smart specialisation, a representative from Vinnova mentioned that the experiences of utilising smart specialisation in Vinnväxt had so far been mixed, and suggested that further development in the area of smart specialisation is likely necessary before the link can be strengthened further.

In regions with a thinner organisational structure, both type 2 and 3 in the matrix above, a similar form of path-dependency may form around a reliance on few actors that have the capacity to act as change agents in the support system. One respondent exemplified this perspective by stating that it would not be clear what additional activities could be enabled even if the budget for smart specialisation was doubled or more, as the amount of potential project owners is limited. If the regional economy and innovation system is still closer to the IRIS-model with institutional and larger-scale actors (type 2), the region may to identify and stimulate new possible project owners. This could be done through forums to widen the scope of stakeholders that are actively involved, as well as new types of initiatives, for instance smaller, experimental projects. Regions may also utilise the national initiatives, such as the S3-pilot, as a way of up-scaling early-stage or small-scale initiatives. Once again, utilising national and European networks can be a way to improve the capacity of new or small-scale regional support actors. One respondent explicitly stated that the region sought to introduce a regional innovation intermediary to European initiatives, with the primary intent to develop the intermediary as a regional actor.

Activities that seek to identify and stimulate new intermediaries or change agents could also be pursued if the system is more entrepreneurial (type 3). However, both the respondents that identified the region as highly entrepreneurial, found that current support, both financial and knowledge- or learning-based, did not adequately consider the contextual specificities of these regions. Therefore, it might be a more balanced approach to start by explicating these differences and seek to engage in a learning process about potential activities as well as how support functions can be developed in these kinds of systems. This would also provide important input to national agencies in the design of support programmes.

A more targeted sharing of experiences between regions in similar situations might be beneficial. There are already a good number of forums for the sharing of good practices in Sweden that works well. However, as was mentioned under 3.3.3. some regions find that the national support could be more adapted to regional differences. The matrix and types used here could provide a starting point for a differentialized approach. Of course, it is possible to use a different way of categorising regional dynamics since the matrix is a substantial simplification. However, whatever the method of differentializing, it should be based on regional dynamics as opposed to static conditionalities such as size or geography, as this report have found that many views correspond better to the former than the latter variables.

3.3.6. Operational challenge II: Research links

Some regions also identified challenges in the links to research in RIS3. As mentioned in chapter 2.1., public funding of research in Sweden is centred on universities. In some regions, the research base is simply too small or not in complete correspondence with identified place-based strengths. In these cases, regions are dependent of finding links to external universities to complement the regional knowledge base.

Challenges are not however limited to regions with a smaller research base. There may also be issued in regions where there is a university present that has a well-developed resource base that can provide a starting point or lever in developing place-based strengths. One respondent pointed out that there is very little in terms of mission for universities to participate in regional processes, despite their importance to regional research and innovation. Consequently, the prospects are linked to individuals in the universities and their priorities. Many regions named an individual at the university in the respective region when they talked about the university and elaborated on this person's attitudes to collaboration and smart

specialisation. While most of the respondents found the person, often the vice-chancellor of the university, had a positive attitude and influence, the engagement seems to be very dependent on individual attitude and approach. Therefore, dedicated calls, other resources or special missions were suggested as possible activities that could involve universities to a greater extent. Meanwhile, it should be noted that several regions stated that the collaboration with universities were working very well and that the universities played a big part in the EDP or equivalent, and identification and selection of priorities.

3.4. Meta-reflections

In this final section of the stock-taking, I will provide some reflections about the interviews. The rest of this chapter has mainly relayed material communicated by the respondents, although of course following editorial treatment and analysis by the author. In this section I will try to analyse what was *not* or *sparsely* mentioned in the interviews. Of course, this entails certain risks as the respondents was guided by the questions. Therefore, it is advisable to be cautions when drawing conclusions from this section. However, it should be noted that all interviews started by an open question to let the respondents describe the regional work on smart specialisation in their own words and it ended with an open question.

First, the **international[18] dimension** of smart specialisation could have been expected to play a bigger part in the interviews. In general, the respondents only elaborated on the international dimension of smart specialisation once a question was asked directly relating to the region's international work. When prompted however, many respondents stated that the role of smart specialisation in their international work was very important and had in general facilitated connecting with other regions and initiating collaboration. Several regions are members of the Vanguard initiative and the thematic S3-platforms. Others highlighted the role the strategy played in international projects more widely as well as export and investment promotion. Others pointed out that the international dimension also benefitted the region by increasing the engagement and capacity of the regional stakeholders. This was also echoed by respondents from the regional representation offices of the regions in Brussels. Although, they found that smart specialisation had played different roles in different region's work in European collaboration – the regions that had been involved in for instance the Vanguard initiative and S3-platforms found that smart specialisation had been a good support and facilitated communication and coordination between regions. Some of the respondents also pointed to the reciprocal dynamic where international engagement became a basis for increasing quality and capacity within the region as well.

However, few respondents from the regions mentioned the international dimension in relation to the strategy design and development. In general, the international and interregional dimension seems to be more oriented towards actions or activities, rather than an integrated dimension in the strategy, which could entail explicit objectives, priority identification, communication strategy and similar efforts. Therefore, there seems to be a good ground to build on in terms of developing the international dimension in Sweden, but a bigger integration of the international dimension in the strategy could be beneficial.

Second, perhaps most unexpectedly, there were quite few that identified **political leadership** as a main challenge. The reason it is unexpected is because this has been identified as an important challenge when Tillväxtverket conducted its first round of dialogues with the regions about smart specialisation in 2017. Few regions highlighted the issue and the ones that did often associated it with the lack of mission or mandate (see. 3.3.3.), essentially saying that this would be less of an issue in case there were firmer guidelines from the national level. I do not know if this indicates that (1) political leadership is currently at a good level regarding these issue, (2) that the leadership is still limited but is not a major obstacle, perhaps as regional processes have developed, or (3) that it is still an issue that was just missed by this study.[19]

[18] International should here be read as international from the perspective of Sweden, thereby also referring to perspectives about Europe and collaboration within Europe.

[19] While it of course is possible that this study has underestimated the lack of political leadership, there are in my perspective little to suggest it. I talked to most regions for at least 60 minutes where often about 2/3rds

4. Enabling condition

In the following chapter the experience in Sweden will form the basis for a discussion about the capacity for Swedish regions to comply with the proposed enabling condition on smart specialisation. The enabling condition consist in practice of seven criteria or components which will be treated in turn below. The assessment is based in part on the stock-taking in the previous chapter. Where necessary, new information from interviews and other sources will be introduced. Formally, the draft CPR states that the RIS3 "should be supported by" the following seven features. Each feature will be briefly discussed under the respective heading, and then a final short summary will treat the issue of compliance more directly.

4.1. Up to date analysis of bottlenecks for innovation diffusion, including digitalisation

It should be noted that analysis in general has played a big part in the present strategies and the strategies that are being prepared in Sweden. All regions referred to analysis underpinning current priorities during the interviews. Some regions also pointed out that one of the main differences in working with smart specialisation has been a more comprehensive analytical work. However, regions have very different resources for analysis, for instance through the size of the regional analytical department. The resources are in many ways linked to the size of the regional authority, which in turn is linked to the size of the region. However, as one region suggested, smaller regions often have greater contact with regional stakeholders precisely because the region is smaller. Therefore, the lack of formal analytical resources is in some way compensated by better up-to-date information sharing between stakeholders. Still, fragmentation might remain an issue.

Analysis has furthermore been put forward as a potential area to work with collectively on the national level. Partly as knowledge exchange to share different methods that are relevant to smart specialisation. There have also been suggestion that hands-on support from some kind of centralised analysis function with analysis would have the double benefit of providing better tools and data to regions that currently lack the necessary resources for analysis, while at the same time ensuring some degree of harmonisation of tools and comparability of data between regions.

A version of this coordinated approach to analysis is joint analysis in the same NUTS2-area. East Middle Sweden for instance used funds that remained at the end of the 2007-2013 programming period to produce studies for current programming period, which in turn have informed the NUTS2-regions joint work on smart specialisation since.

Sweden could therefore consider collaboration around analysis. It would provide a less fragmented analytical landscape in Sweden and facilitate interregional initiative and activity. This would also support regions with smaller analytical departments and capabilities.

4.2. Existence of competent regional/national institution or body, responsible for the management of the smart specialisation strategy

There are both regional and national bodies that have the experience and competence to manage smart specialisation strategies in Sweden. Additionally, in the next programming period as mentioned elsewhere in this report, all regional organisations will furthermore be the same kind of organisation.

Sweden would however benefit from a clearer division of responsibilities. There has been no formal division of responsibility in Sweden during this period and while almost all regions will have a strategy before the next period based on current plans, there are a couple of regions where the situation is not as clear. It is

were dedicated to the regional process and experience. All regions got questions regarding issues that are related to political leadership, such as the place for S3 in relation to the regional development responsibility, and in some cases (depending on the conversation) I prompted specifically about the political leadership in the region. While, it is entirely possible and even likely that the issue was underestimated in single regions, I do find it unlikely that the issue was systematically overlooked under these conditions.

23

therefore more a matter of formally explicating and dividing responsibility in Sweden to the relevant organisations, rather than an issue about the organisations themselves.

There might be one exception to the point above, however. There have been suggestions that smart specialisation strategies could be situated at the NUTS2-level, mostly as the regional ERDF-programmes are situated at that level. On this level, there is currently no organisation that could manage the smart specialisation strategy. The ERDF-programmes are managed by the regional offices of Tillväxtverket, but this agency would for a variety of reasons not be a suitable manager of the strategies (as long as the strategies are regional responsibilities).[20] Instead, to manage the strategy at NUTS2-level would entail some kind of shared responsibility as there is no single body at this level currently that could have an exclusive responsibility for the strategy. Arrangements to manage such a strategy could be made, for instance through an agreement between the regions in the NUTS2-area with a division of responsibilities, staff that are jointly funded, a formal association tasked with coordination, rotating responsibilities or a combination of these, or more, solutions. Variants of these arrangements has already been made to some degree in both East Middle Sweden and North Middle Sweden, related to smart specialisation. However, the work on these arrangements would need to be initiated soon if they are to be operational by the next programming period.

4.3. Monitoring and evaluation tools to measure performance towards the objectives of the strategy

There is a good foundation for monitoring and evaluation of smart specialisation in Sweden. Some regions do already have dedicated work on monitoring in smart specialisation which goes beyond the scope of the criteria, developing extensive systems for monitoring. There is furthermore a good system for follow-up regarding most programs and funds. Aside from monitoring and evaluation of the ERDF-programmes, regions are annually reporting performance in relation to regional 1.1.-funds. There is furthermore a quite extensive supply of datasets relating to regional development and several bodies and agencies, for instance both Tillväxtverket and Vinnova, are continually gathering and presenting fundamental data as well as work on monitoring and evaluation within regional development and research and innovation.

However, in general the different monitoring systems have yet to be integrated with smart specialisation strategies, although this differs between regions. Few strategies have explicit quantifiable or otherwise observable targets. Furthermore, as Tillväxtverket points out, a big issue is that monitoring and evaluation cannot be reduced to quantitative measurements and that there has not been a model to conduct qualitative follow-up to smart specialisation. Furthermore, the variation in capabilities that was observed regarding analytical capabilities are also present regarding monitoring and evaluation.

Therefore, the necessary foundation and experience is present, and compliance would be a matter of using existing information in a structured way in relation to smart specialisation. The most important starting point would be to ensure that monitoring of smart specialisation is integrated in the regions monitoring system, including the yearly reporting of the 1.1.-funds, as well as a coherence between monitoring and evaluation in the ERDF and the objectives of the strategies. To elaborate on the last point, in the current program evaluation of the ERDF, smart specialisation is integrated but the work on smart specialisation is not evaluated in relation to the objectives of each strategy but rather in relation to generic measurements of smart specialisation, such as the degree of funding concentration to priority areas. The point is not that the latter approach is wrong – and the evaluation does indeed cover and analyse smart specialisation in general quite meritoriously – but that follow-up should be complemented with the former approach as well.

[20] The suitability has not to do with the competency of the agency but rather the highly complex and probably fragmented governance-structure this arrangement would bring.

When monitoring and evaluation of these three central logics – the RIS3, 1.1.-funds and ERDF – have been harmonised to some degree, it might be possible to develop the wider work on monitoring and evaluation by integrating data from more sources, such as available data from Vinnova.

4.4. Effective functioning of entrepreneurial discovery process

As mentioned in the stock-taking, as well as in section 4.1. above, Swedish regions do put a lot of emphasis on close dialogue and an inclusive approach to smart specialisation. The limited size of Swedish regions does facilitate a close relationship between regional stakeholders. Bigger regions also use inclusive processes and utilise networks and joint working groups for instance. Therefore, Swedish regions are in a good position to utilise and continuously improve the EDP. Based on the interviews for this report, all regions engage in exploratory and inclusive approaches to discovery.

There might be a few concerns to look out for, however (most of which are not specific to Sweden). First, regarding the effectiveness, the regions should be cautious that the processes are not over-balanced in the favour of incumbents in the system, echoing the points under 3.3.5.. The mechanisms for the EDP should be transparent to ensure inclusiveness in the process. Second, the link between the EDP and priority-setting could also be slightly clarified.

4.5. Actions necessary to improve national or regional research and innovation systems

Sweden already has a quite well-developed research and innovation system both at the national and regional level. The involvement of the support system in different forums and dialogues around regional policy is common. There are also constantly ongoing activities and processes to improve the system. One indicator can be taken from the ERDF program evaluation, which coded projects in the ERDF and found that 33% of projects in some manner sought to develop the innovation support system. The ongoing S3-pilot from Tillväxtverket should also be mentioned as an activity that works directly with clusters and organises forums for knowledge exchange between support actors and regions.

Going forward, based on the material gathered for this report, there are some actions that could be relevant to examine. First, for the next programming period, the ability to cooperate across administrative boundaries (most prominently NUTS2-regions) should be facilitated to stimulate better connections between regional systems. This could involve both more flexibility in the use of funds from the regional programmes as well as a national ERDF-program. Second, the coordination between regional and national level could be increased regarding the innovation system. Apart from the need for coordination regarding mission and mandate as elaborated elsewhere, this coordination is particularly important because of the structural challenges in point 3.3.1. and 3.3.2., which often limits the agency of regional authorities. Regional authorities should also consider these limitations when designing actions. Third, building on the second point, smart specialisation would benefit from a more structured engagement by the university sector. The university sector is central to Swedish research and innovation policy and while links with research do work well in several regions, these links are ostensibly centred around the engagement of individuals. Some degree of institutionalisation would be desirable.

4.6. Actions to manage industrial transition

Industrial transition is quite well integrated in the strategies and the logics. There are several approaches to the issue. Some regions seek to transform strong industries in the region, while others seek to utilise the knowledge and competence in strong industries to diversify the regional economy. There are no findings suggesting that regions are either cementing traditional industries using conventional sector-support, or that regions are prioritising areas without taking the industrial texture of the region into account. These actions have been boosted nationally by the adoption of a strategy for reindustrialisation in 2016 called Smart industry ("Smart industri"), where actions have been initiated through a regional sub-program – Smart industry in the regions ("Smart industri I regionerna"). In general, this program seems to have been

integrated quite well with smart specialisation by the regions. While there is no formal connection between smart specialisation and Smart industry, the close connection between the two should mean that there are many lessons that can be utilised from the programme. North Middle Sweden is furthermore currently one of the regions that are involved in the Industrial transition pilot, organised by DG Regio.

4.7. Measures for international collaboration

Most regions have some kind of measures for international collaboration and as stated earlier, many regions see interregional collaboration as a necessary condition for their work on smart specialisation, considering regional limitations in building critical mass. However, this is a point of quite big variance. Some regions are quite heavily involved in international collaboration, for instance 5 regions are members of the Vanguard Initiative and additional regions participates in the thematic S3-platforms and other networks. Meanwhile, some regions formulate internationalisation more in terms of ambitions and possibilities but with few tangible activities.

Therefore, the general capacity is present, and most regions are already involved in actions connected to their work on smart specialisation. Some regions could however seek to design and explicate more tangible measures. As mentioned earlier as well, the international collaboration could be more integrated into the logic of the smart specialisation strategies.

4.8. Capacity for compliance

In general, the capacity to comply with the enabling condition is good in Sweden. There are suggestions for complementary actions regarding most of the criteria, but few of these would essentially be necessary to ensure compliance. The seven criteria could be grouped in three categories.

Please note that the subsequent analysis is done on the premise that the RIS3's will be evaluated at NUTS3-level, i.e. at the regional level. It would likely not change much if RIS3's are evaluated at NUTS2-level but the analysis would be completely different if it is evaluated at the national level.

First, there are criteria which should be completely unproblematic and that could be good examples in a European context. Industrial transition could highlighted be a good practice. Many regions have integrated the actions emanating from the strategy Smart industry in Sweden with smart specialisation placing industrial transition quite high on the agenda and almost all regions carried out activities within the context of the initiative Smart industry in the regions. Furthermore, while challenges with the general size of Swedish regions have been detailed in the report, the size and proximity between actors is also a strength regarding the EDP, as all regions have established networks and continuous exchanges in the regional innovation system.

Second, there are those criteria that are largely unproblematic but where some concerns should be observed. There is little suggesting issues to comply regarding analysis, actions to improve the innovation system and international collaboration. Still, even if compliance might not be the primary issue, the concerns that are detailed under the previous headings should be considered and addressed through the suggestions here or other relevant actions.

Third, the remaining criteria are responsible bodies to manage the strategy and monitoring. As mentioned above the former criteria is mainly about clarifying responsibility. Regarding the latter, a functional monitoring system would benefit from higher integration between the follow-up of the ERDF and the regional smart specialisation strategies. However, some regions have ambitious monitoring systems for smart specialisation that fulfils this role without an alignment with ERDF reporting and evaluation so there might be alternative arrangements that can address the issue as well. It does however seem unlikely that all regions could design their own monitoring systems before the next programming period. Even more importantly, even if it is possible, it should be much more efficient to seek a match between existing monitoring activities and smart specialisation than to develop individual monitoring tools and systems in all regions.

5. Multilevel coordination

As is evident throughout this report, there are several dimensions and challenges relating to the coordination between national and regional level, as well as at the cross-regional level. This section will not seek to reiterate all that has been mentioned regarding the issue (see primarily 3.3.3. and 3.3.4.) but will focus on the room for optimisation of coordination.

Before turning to the coordination, it is important to review the possible divisions of responsibilities between the levels, as coordination will be dependent on what the responsibilities and roles of the different levels are. To begin with, we will turn to the likely most relevant level for the RIS3's. Despite several potential deficiencies, it is difficult to see a viable option to the current system with RIS3 at regional level for the next programming period. There have been some suggestions, explicit and implicit that smart specialisation strategies could be designed and implemented at another level with greater critical mass, such as a NUTS2-area. However, there are several practical issues with such a change. First, most of the work on smart specialisation has so far been made at regional level. A change would likely prove disruptive to ongoing processes. Second, there is no single body at the NUTS2-level who could be responsible for the strategy. Therefore, the strategies would have to be collaborative between all the regions in the respective NUTS2-area. To develop such a strategy, which would be quite an experimental approach, is unlikely to be possible in the timeframe before the next programming period without compromising the progress that has been done on smart specialisation during the current period.

It is furthermore noteworthy that the NUTS2-regions that have seen the most progress in joint NUTS2-level work on smart specialisation – East Middle Sweden and North Middle Sweden – are also the NUTS2-regions with the highest concentration of explicit smart specialisation strategies among the individual regions. Therefore, it is likely that joint NUTS2-level work requires some foundational work at the level of the individual regions, that can then be up-scaled or complemented at NUTS2-level. For a practical discussion about the next programming period, the role of smart specialisation on NUTS2-level is likely to be better seen as a way of complementing the regional work, as opposed to replacing it.

Still, it is important to note that all these considerations are practical in nature. In general, with some exceptions, the lack of scale at the regional level makes it questionable if NUTS3 or the regional level is appropriate from a functional perspective. Some of the issues are internal, as regions encounter lack of critical mass in prioritisation and a thin structure of change agents. Other issues are external, such as the existence of over 80 priorities in Swedish regions in total, making it harder to coordinate and to some degree to find opportunities for linkages with other policies. Also, this complementary function of the NUTS2-level will in either scenario be necessary in order to ensure alignment between the RIS3's and the ERDF OP's. A first step could be for all regions to initiative the type of pre-studies that East Middle Sweden conducted prior to the present programming period, to identify joint priorities. These studies could consider analysis, priorities and possible governance models for the NUTS2-area. Particularly regarding priorities, the regions would have a choice if they would identify meta-priorities that in some way synthesise current regional priorities, or if they would seek to identify priorities for the NUTS2-area, independently of current regional strategies. There are pros and cons with both approaches and the best approach would likely be dependent on regional factors. The results of these processes can then at minimum feed into the programming of the OP, and depending on the progress or development, form the basis for a RIS3 at the NUTS2-level.

An additional observation was that in some interviews, most prominently with the respondents at the national level, a general question about the eventuality of having RIS3 at the national level was a reoccurring theme. During the writing of this report however, I have identified little reason or support for having a formal RIS3 at the national level. There are a variety of roles that stakeholders at the national level could have with regards to smart specialisation which will be elaborated on shortly. But actually designing and implementing a national RIS3 has unclear added-value for both theoretical and practical reasons, and throughout the interviews, only one regional respondent suggested it could be viable exercise, while several

respondents voiced opposition to the approach. With this perspective, the guiding question for the national level would be less about finding or formulating what smart specialisation *is* at the national level, and more about how smart specialisation *can be supported and utilised* at the national level.

The findings in this report suggest that a continuation of the current framework for the ERDF, that is 8 regional programmes at NUTS2-level and a national programme, is viable. Progress have also been made in the dialogue between both Tillväxtverket nationally and the regional offices around smart specialisation, as well as the dialogue between the regional offices and the regions about the alignment between the programmes and the RIS3's, which should provide a good foundation for the coming programming period.

However, in the coming programming period, the national programme should be scaled up in practical terms to facilitate cross-regional cooperation. While Tillväxtverket pointed out that some progress has been made, with six cross-regional projects currently decided, this report suggest that the scope for these projects should be wider and could be used even more strategically. A national programme that from the beginning of the programming period is completely dedicated to facilitating cross-regional cooperation should be highly conductive to the implementation of smart specialisation. Apart from the national programme, the regional programmes should also open up more for cross-regional collaboration. There is already a possibility of using 15% of programme funds outside of the programming area. This possibility should be promoted and used more regularly to facilitate functional and efficient collaboration within similar and complementary knowledge and economic domains. The findings in this report suggest that dialogue between regions is working well, but that operational activities often become concentrated to the NUTS2-area because of administrative boundaries. With a national programme as well as more flexible regional programmes, the currently strategy-oriented dialogue between regions could be complemented by a more operational dimension, aimed at identifying and exploiting cross-regional opportunities through joint projects. There are already good channels for these exchanges through the smart specialisation network, the RND-network, as well as the meetings within the S3-pilot. Tillväxtverket also noted that these networks are based on a high degree of trust and openness which strengthens their potential.

Lastly, the aspect of multilevel coordination with the likely most room for improvement is the coordination between national and regional level that is not immediately connected to the management of ERDF. As detailed under 3.3.3. the perhaps most important issue is the perceived lack of engagement from the Government Offices in the issue. Several regions direct criticism towards the national level, primarily the Government Offices for a lack of responsiveness and activity in the area. It should be noted that the criticism is mostly about input-factors, in the sense that the Government Offices are not perceived to be seeking input from the regions about smart specialisation and is neither providing input to the regions. Some regions also highlight that they would welcome more demands from the national level. While many regions have opinions about the output, such as activities and initiatives that are initiated at the national level, the fundamental issue seems to be about input.

One respondent from the Ministry for Enterprise and Innovation stated that the demand for national coordination in smart specialisation to some degree is understandable and that the regional need to contextualise and systematise several initiatives from national and European level, that may in themselves be uncoordinated, can entail difficulties. Meanwhile, there is still a challenge from the national level in balancing governing on one hand, with a focus on content and not form, as well as enabling bottom-up approaches in regions, on the other. One related initiative and model that in some way sought to balance these issues was the Government's Innovation Partnership Programmes (Samverkansprogrammen). These are programmes that identifies and prioritise strategic challenge-driven areas. 5 programmes ran from 2014-2019 and 4 new programmes were announced in the summer of 2019. The programmes seek to utilise existing funding in the innovation system in government, business and academia and therefore explore activities bottom-up in partnership with stakeholders within strategically defined areas.

Still, there are several discernible challenges which follows from the lack of coordination at national level. First, there is no policy and no clear understanding of expectations about the responsibility to design and manage smart specialisation strategies. Most regions have or will have strategies ready before the next programming period according to current plans, but this is mostly due to regional initiative. What role these strategies will have in the upcoming programming is still not clear.

Second, the support tasked to and managed by Tillväxtverket is put in a middle ground, where the agency is tasked with supporting regions in their work on a policy initiative where there are no national expectations or demands to start from. Partly, the regions are then practically assumed to have something they were not asked to design, which dilutes expectations. Partly, since there is no national policy, the support must be driven by demands from the regions. The regions are however very heterogeneous in their approach and progress on smart specialisation, in part precisely because of the lack of a national policy in the first place. This would make the demand-based approach particularly difficult to implement.

Third, the lack of a national coordination does diminish the coordination between regions and national agencies and stakeholders that do not have a mission regarding smart specialisation. The probably most illustrative example is Vinnova, the Swedish innovation agency, which currently lacks a mission or role regarding smart specialisation. There are some examples of initiatives and programs that may benefit from a closer link to smart specialisation. One example that was mentioned by some regions was the Strategic innovation programs (commonly referred to as SIP's), where smart specialisation could work as a valuable link both for input to programs as well as tools for execution and implementation, but which to this point has been difficult to connect to smart specialisation. Tillväxtverket also highlighted the difficulty in getting the work on smart specialisation to harmonise with the SIP's, as well as the work of other agencies and governmental strategic initiatives. Tillväxtverket also mentioned that the coordination with the Innovation Partnership Programmes mentioned above had been difficult. Since the Swedish innovation system is quite dependent on the university sector, national coordination could furthermore facilitate greater cooperation or integration of universities in smart specialisation.

As was pointed out under 3.3.3. it is very likely that the approach from the Government Offices during the current programming period – to favour bottom-up initiative from regions and to opt for not governing smart specialisation strictly may have had benefits in allowing for the work to expand in a more contextualised manner. However, to address the challenges elaborated on here, a clearer role for the national level in the governance of smart specialisation in Sweden is at least advantageous and likely necessary. In general, as processes have developed, more questions that require a wider interplay between regional and national level are being introduced. Furthermore, the situation could also be seen from a distributional perspective. If smart specialisation is a regional - and only a regional - policy in all major aspects, then the development of smart specialisation will also be dependent on the resources at disposal in the respective regions. Many of the smaller regions with limited resources will therefore be likely to experience challenges in the development of smart specialisation more intensely.

To clarify, the point is not that the government should do the opposite and opt for a harder steering of the process. Rather, the government should re-evaluate its role in the wider governance of regional smart specialisation and explore possibilities to allow for a continued development of smart specialisation in dialogue and collaboration with the regions. The bottom-up perspective and insistence on content over form are both compatible with a more integrated role in the governance. The issue of regional-national coordination should be addressed as soon as possible, most pressingly regarding the responsibility for smart specialisation strategies, since this will be an important part of the upcoming preparation, negotiation and programming for the next programming period. It is important to note as well that the respondents who were involved or at least present in the regions during the negotiations for the current programming period believed that the communication and process could have been managed in a better way and with better results. The current and upcoming process provides be a good opportunity to establish and exploit a better coordination between the levels.

29

6. Recommendations

Below are recommendations on how possible actions that can be taken to address the challenges in implementing smart specialisation in Sweden. The recommendations are structured in different sections depending on the resources that each recommendations is estimated to require. Resources does not necessarily equal financial resources but rather signifies how dependent the recommendations are on decision-making among various levels and institutions.

It should be noted that clarifying the responsible level for smart specialisation (treated under 6.1.I.) will impact a lot of the remaining recommendations. Therefore, several recommendations below are written under the assumption that smart specialisation will be a regional or interregional responsibility, but this is still is an assumption.

6.1. Low resource recommendations

These recommendations would be possible to implement with no or few changes in regulatory framework, mandates or funding and are therefore largely independent of other processes.

I. **The Government Offices should explicate its position or expectation regarding the responsible level for developing smart specialisation strategies in Sweden.** There are essentially three possible levels for responsibility: (1) regional authorities, (2) NUTS2-level or (3) national level. A fourth (4) possibility could be a varied approach, where a strategy is developed at NUTS2-level in some regions where possible, but where it remains on NUTS3-level in other regions. The findings in this report suggest that option 1 or 4 are the most feasible. Option 2 should be good form an optimisation standpoint but might be impractical. There is little support for option 3 based on the findings in this report. However, the primary recommendation is that a choice between these possibilities should be made - which choice is only a secondary recommendation. Either way, the Government Offices should keep its current position that smart specialisation is about content rather than form and the responsibility could be oriented around the enabling condition.

II. **Tillväxtverket should communicate the proposed enabling condition to the bodies that are responsible for the strategies.** Unless the RIS3 will be located at the national level, the enabling conditions should be communicated to the regions – in particular those regions that are developing a strategy (to ensure their possibility to adapt their strategy processes) and to regions that does not have an explicit strategy (so that they can review current strategies and plan for possible complementary actions to ensure compliance). This can be done through the website, bilateral dialogues with the regions, through the regional offices of Tillväxtverket, a thematic meeting in the smart specialisation network, or a combination of the above. While, the proposed enabling condition is not finalised, the proposal could already be communicated. Once the final enabling condition is decided, the communication can shift to structured information gathering and more qualitative dialogue.

III. **Regions should generally continue current activities on smart specialisation.** However, all regions can already start to evaluate the enabling condition and the different criteria and consider possible actions to complement or exploit opportunities related to the criteria.

IV. **Region can already start to discuss smart specialisation in the NUTS2-area.** There are potential benefits to developing joint work on smart specialisation in NUTS2-areas regardless of the level of final responsibility.

V. **Tillväxtverket could focus the continued S3-support on some of the challenges specified in this report and should consider tailoring certain areas to different types of regions.** It is possible to use a lot of the challenges that are elaborated in this report as basis for exchanges in the national S3-network. The recommendation from this report is to focus on issues that can be found in the intersection between the enabling condition and other contextual challenges such as (1) the role of the national level in improving regional innovation systems, (2) how to compare and harmonise regional analysis to facilitate joint activities and collaboration from a value-chain, or similar,

perspective, (3) how to practically facilitate monitoring and evaluation in regions, (4) how Swedish interregional initiatives can be initiated and scaled up to facilitate greater integration of European instruments in smart specialisation. All of these topics, not least 1 and 2, could benefit from being treated, at least in part, between different types of regions. Tillväxtverket can consider using the forum with representatives from clusters and regions within the S3-pilot for exchanges and work on these and other topics. All topics could benefit from trying to formulate an objective or possible progression going forward, thereby providing more direction to the forum.

VI. **In one of the relevant forums, such as the RND FoU network or the smart specialisation network: the regions, Ministry of Enterprise and Innovation, Tillväxtverket and potentially Vinnova should begin an in-depth discussion about how the regional-national coordination can improved regarding smart specialisation.** Such a discussion would likely benefit from a discussion around some quite specified challenges – for example the link between smart specialisation and national programmes such as the SIP's; the possibilities of coordinating analysis, monitoring and evaluation; and how participation and utilisation in centralised European funding programmes, primarily the proposed Horizon Europe programme, could be facilitated by coordinated activities in Sweden. The themes listed under point V. above could also work as inspiration or as an outset.

6.2. Medium resource recommendations

These recommendations would need some changes in funding and regulatory conditions but involves few interests and are possible to enact in the short-term.

I. **The Government should include a mission in the appropriation directions to the regions that they are responsible for the integration of smart specialisation in regional R&I policy.** This is an elaboration on point I. above, where this responsibility is codified and integrated in the regular governance of regional development. Of course, the recommendation will vary if a decision is made that smart specialisation will be managed at the national level. Once again, the mission should be about contents and not form. One suggestion that would be compatible with an emphasis on content would be to formulate the mission in terms of responsibility to ensure that the region is fulfilling the enabling condition on smart specialisation.

II. **The current national support task should be expanded to a shared mission between Tillväxtverket and Vinnova.** It would allow for both more coordination at the national level, as well as the possibility for a division of tasks. Tillväxtverket could continue to facilitate a knowledge exchange, learning as well as ensuring the link with the management of the ERDF. Vinnova could more directly address the challenges related to the innovation support system, expand the knowledge base for analysis and monitoring, ensure a link to other important programmes, such as the SIP's as well as the link to other European funds and programmes, as Vinnova is the primary NCP (National contact point) for innovation-oriented sub-programmes under the framework program.

III. **All NUTS2-areas, most likely driven by the regions, should initiate pre-studies or similar about joint analysis, priorities and governance of smart specialisation in the respective NUTS2-area.** In keeping with previous comments in this report, the important issue is not the form or kind of a pre-study, but that some kind of joint process and discussion is undertaken in each NUTS2-area. These should also go beyond looking at meta-priorities but also focus on governance and monitoring. Pre-studies similar to those done in East Middle Sweden towards the end of the previous programming period could be a practical model to do so, but there are other potential models which could be more tailored to different regions.

IV. **Have the pre-studies under the last point form one basis for the upcoming OP.** The pre-studies should influence the OP by clarifying priorities and framing monitoring of the programme so that the monitoring can be used to monitor the strategies.

V. **Develop a national program in the next programming period that is more aligned with smart specialisation, with the primary aim the develop cross-regional linkages and provide a linkage or interface towards European initiatives, such as the thematic platforms.** To clarify, the programme would not and likely should not be aligned to a specific strategy or certain priorities. The important point is that the programme should be aligned to smart specialisation in the sense that it has the objective of supporting projects that develop and up-scale interregional projects based on strategies at the regional level.

VI. **Initiative a national call, most likely managed by Vinnova, to increase linkages between the university sector and smart specialisation in the regions.**

VII. **Ensure a harmonisation between monitoring and evaluation of 1.1-funds, ERDF and smart specialisation.** In part, a harmonisation of programme logics and indicators would be a major facilitation of monitoring and evaluation. In part, the harmonised programme logics should also facilitate the administrative burden of projects.

VIII. **Evaluate the structural funds partnership model.** This report has not investigated the question about the partnership model in full, but currently the Swedish NAO (Riksrevisionen) has a mission to evaluate the effectiveness of the partnership model. A timeline has yet to be published for the mission but the findings could form the basis for a discussion about the partnership in relation to smart specialisation, for instance in the RND-network.

6.3. High resource recommendations

These recommendations would require changes in funding and regulatory conditions that may involve conflicting interests and would likely demand a larger process prior to being enacted.

I. **Develop smart specialisation strategies in a greater geography, such as NUTS2 or other functional regions.** In order to address the lack of critical mass at regional level and fragmentation at national level, strategies could be developed in a greater geography. For some regions, the NUTS2-region could be a feasible area, both for practical and functional reasons. However, for other regions it might be possible to review other possibilities. This process would need to be based on regional initiative but would likely not be possible without national support, both in mandate and in resources.

II. **Expand the national role in smart specialisation to more national agencies and initiatives, such as other research and innovation funders, Innovation partnership programs and the national innovation council to facilitate a systematic integration of smart specialisation in the Swedish innovation system.** This could involve support in resources, personnel and/or knowledge base to the process as well as active work to exploit regional smart specialisation as a resource in national objectives and operations.

III. **Integrate smart specialisation in a potential review of the universities role in the Swedish innovation system.** This report has not been able to review the role of the university sector in relation to smart specialisation in Sweden to the point where it can form the basis for fundamental recommendations beyond the possibility of a national call (see 6.2.VI.), especially considering the complexity involved in governance and mandates of HEI's. However, the recent public inquiry on governance and resource allocation to the university sector (SOU 2019:6) proposed a new inquiry specifically on the role of universities in the innovation system. A possibility would be to include special focus on smart specialisation as a part of such an inquiry, should it become a reality.

References

Interviews

Region Blekinge, Anna-Lena Cederström och Daniel Sköld, 2019-07-05

Region Dalarna, Monika Jönsson, 2019-09-06

Region Gotland, Lina Holmgren, 2019-10-01

Region Gävleborg, Carina Åkerberg, 2019-08-16

Region Halland, Ann-Mari Bartholdsson, 2019-06-28

Region Jämtland Härjedalen, Erik Noaksson, 2019-09-30

Region Jönköpings län, Kristina Athlei, 2019-06-24

Region Kalmar, Mattias Nylander, 2019-06-26

Region Kronoberg, Anders Unger och Karin Palmér, 2019-07-01

Region Norrbotten, Per-Erik Andersson, 2019-06-14

Region Skåne, Jens Sörvik, 2019-06-25

Region Stockholm, Maria Lindqvist, 2019-06-19

Region Sörmland, Emma Hansson, 2019-06-18

Region Uppsala, Erik Asplund, 2019-06-28

Region Värmland, Anders Olsson, 2019-06-17

Region Västerbotten, Jörgen Niemann, 2019-08-29

Region Västernorrland, Malin Vedin och Susanne Sahlin, 2019-07-03

Region Västmanland, Mikael Nilsson Hjort, 2019-07-01

Region Västra Götaland, Andrea Lagundzija och Hanna Blomdahl, 2019-06-25

Region Örebro län, Mikael Jorstig, 2019-06-28

Region Östergötland, Mattias Flodström, 2019-08-19

Regional representation offices in Brussels, Adam Andersson (Småland Blekinge Halland South Sweden), Andrea Lagundzija (Västra Götaland Brussels Office), Ingrid Jansson (Region Värmland European Office), Johanna Bond (Central Sweden European Office) and Ludvig Olanders (Region Östergötland Brussels Office), 2019-09-19

Tillväxtverket, Cecilia Johansson and Ewa Andersson, 2019-09-12

Näringsdepartementet, Åsa Lövelius Kebert and Karl Westberg, 2019-09-24

Vinnova, Göran Andersson, 2019-09-23

Articles, documents and reports

Bitard, P., & Edquist, C. (2008). Reconsidering the paradox of high R&D input and low innovation: Sweden. In P. Bitard, C. Edquist, L. Hommen, & A. Rickne, *Evolution of Institutions, Organizations and Technology* (pp. 237-280). Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.

Bosma, N., & Kelley, D. (2018). *Global Entrepreneurship Monitor 2018/2019 Global Report.* Retrieved from https://www.gemconsortium.org/report

Carlsson, V. *Jämställdhetspolitik och styrformens betydelse : Europeiska socialfonden i svensk och spansk förvaltning.* Gothenburg: Förvaltningshögskolan, Göteborgs universitet.

COM (2010) 553. *COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS Regional Policy contributing to smart growth in Europe 2020.*

Commission. (2019). *Commission Staff working document: Country Report Sweden 2019.* Retrieved from https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/2019-european-semester-country-report-sweden_en.pdf

Cornell University, INSEAD and WIPO. (2019). *Global Innovation Index 2019: Creating Healthy Lives - The Future of Medical Innovation.* Ithaca, Fontainebleau, and Geneva: Cornell University, INSEAD, and WIPO. Retrieved from https://www.globalinnovationindex.org/home

Ejermo, O., & Andersson, M. (2013). Tre versioner av den svenska paradoxen. In Å. Karlén, & J. Gustafsson, *Det innovativa Sverige: Sverige som kunskapsnation i en internationell kontext* (pp. 37-68). Stockholm.

Foray, D., & Van Ark, B. (2007). *Smart specialisation in a truly integrated research area is the key to attracting more R&D to Europe.* Retrieved from http://ec.europa.eu/invest-in-research/monitoring/knowledge_en.htm

Foray, D., David, P., & Hall, B. (2009). *Smart specialisation - The Concept.* Retrieved from http://ec.europa.eu/invest-in-research/monitoring/knowledge_en.htm

Guzzo, F., Gianelle, C., & Marinelli, E. (2018). *Smart Specialisation at work: the policy makers' view on strategy design and implementation.* JRC Technical Reports JRC114141.

Hallonsten, O., & Slavcheva, M. (2018). *RIO Country Report 2017: Sweden.* Luxembourg: Publications Office of the European Union. Retrieved from https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/rio-country-report-2017-sweden

Hollanders, H., Es-Sadki, N., & Merkelbach, I. (2019). *European Innovation Scoreboard 2019.* Luxembourg: Publications Office of the European Union. Retrieved from https://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/facts-figures/scoreboards_en

Näringsdepartementet. (2015). *En nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020.* Stockholm. Retrieved from https://www.regeringen.se/498c48/contentassets/98919a0ca0f1427491a3eef22a7d177c/swedens-national-strategy-for-sustainable-regional-growth-and-attractiveness-20152020---short-version.pdf

Näringsdepartementet. En nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020. Stockholm. Retrieved from https://www.regeringen.se/informationsmaterial/2015/10/en--nationell-strategi-for-hallbar-regional--tillvaxt-och-attraktions-kraft-20152020/

OECD. (2016). *OECD Reviews of Innovation Policy: Sweden 2016.* Paris: OECD Publishing. Retrieved from https://dx.doi.org/10.1787/9789264250000-en

Ramböll. (2018). *Utvärdering av nio program, Regionala utvecklingsfonden, Tematiskt mål 1 - Delrapport 2 om målet: Stärka forskning, teknisk utveckling och innovation.* Retrieved from https://tillvaxtverket.se/download/18.4b0b6bb11677dcddd156de18/1544708708371/Rapport_utv%C3%A4rdering_TM1_utkast9.pdf

Regulation (EU) No 1303/2013. (2013). *OJ L 347, 20.12.2013, p. 320–469*.

Schwab, K. (2018). *The Global Competetiveness Report.* Geneve: The World Economic Forum.

SFS 2017:583. Förordning om regionalt tillväxtarbete. Stockholm: Näringsdepartementet.

SOU. (1998). *SOU 1998:166 Regional frihet och statligt ansvar - en principiell diskussion.* Stockholm: Fritzes Offentliga Publikationer.

SOU 2019:6. En långsiktig, samordnad och dialogbaserad styrning av högskolan . Stockholm: Norstedts Juridik AB.

The World Bank. (2019). *Doing Business 2019: Training for Reform.* Washington: World Bank Publications. Retrieved from https://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB2019-report_web-version.pdf

Wincent, J., Ylinenpää, H., Anokhin, S., & Grauers Berggren, Y. (2015). Att mäta innovationsutveckling i svenska regioner. In Å. Karlén, & J. Gustafsson, *Det innovativa Sverige 2: Innovation och attraktion i stad och på landsbygd* (pp. 65-84). Stockholm.

Ylinenpää, H. (2009). Entrepreneurship and innovation systems: towards a development of the ERIS/IRIS concept. *European Planning Studies*, 1153-1170.

Regional strategy documents

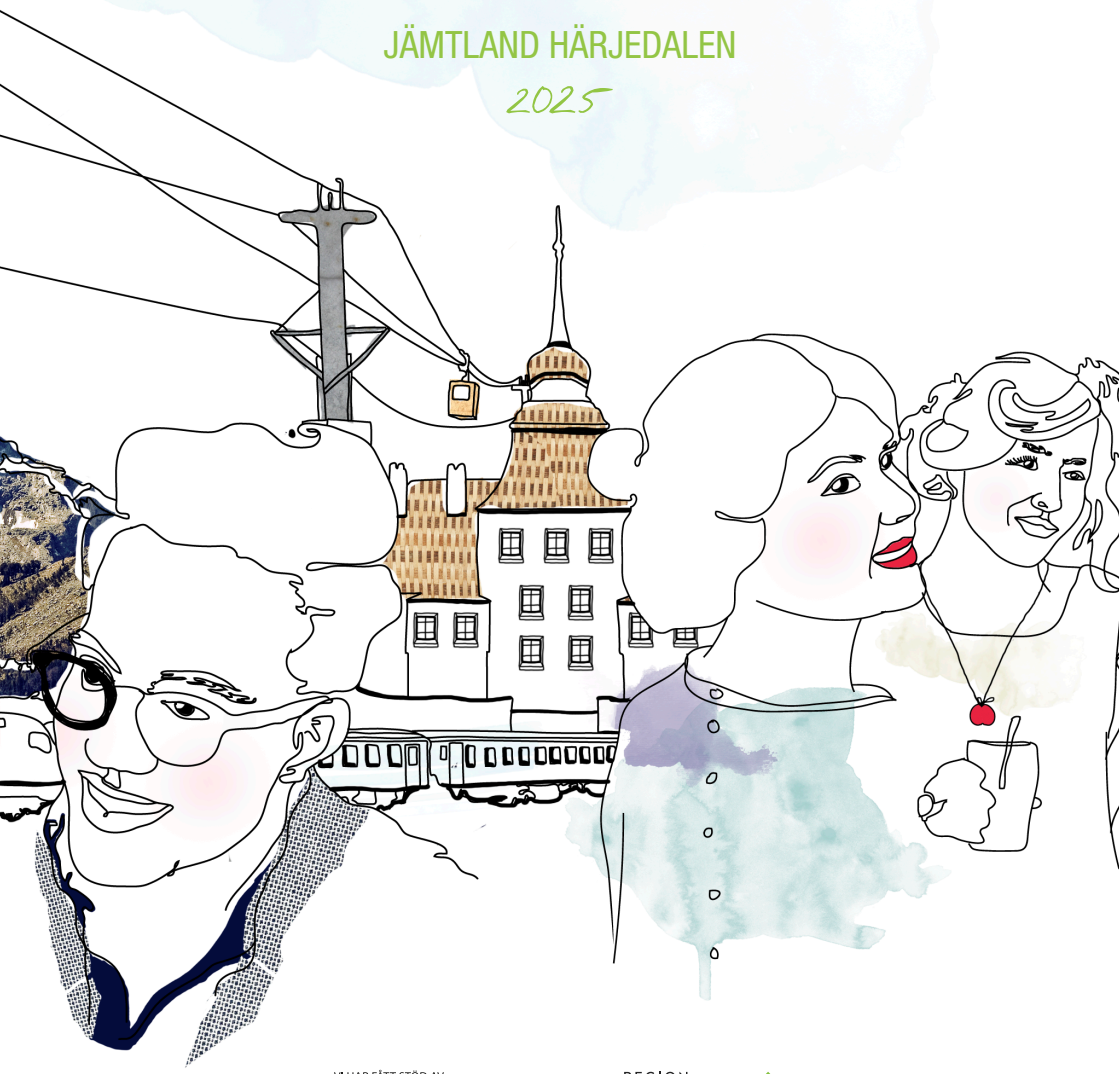
- See the respective strategy documents listed under 3.1. Snapshot of smart specialisation in Swedish regions.

En innovationsdriven samhällsutveckling i världsklass

Innovativa

JÄMTLAND HÄRJEDALEN

2025



VI HAR FÅTT STÖD AV
TILLVÄXTVERKET

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

DÄRFÖR EN STRATEGI FÖR *innovation*

Bakgrunden till innovationsstrategin är tvåfald. För det första behöver Jämtland Härjedalen bli bättre på att ta tillvara de möjligheter till samhälls- och näringslivsutveckling som en föränderlig värld medför. Den andra faktorn är att regionala innovationsstrategier är en central del i EU-kommissionens tillväxtskapande dokument EU 2020, som tar sin kraft i att unionen fram till 2020 ska bli världens mest konkurrenskraftiga ekonomi, baserad på smart, hållbar och inkluderande tillväxt för alla.

Detta dokument är resultatet av diskussion och inspel från uppskattningsvis 400 individer – genom möten, webbenkät och workshops under perioden april till september 2013. Arbetet landade i fem prioriterade insatsområden som stöds av tre vägledande mål och en gemensam vision.

Den regionala innovationsstrategin hjälper oss att prioritera och effektivisera våra gemensamma utvecklingsresurser.

Vad är det vi pratar om egentligen?

INNOVATION

En principiellt ny idé – inom vilket område som helst – som vinner insteg i samhället.

ÖPPEN INNOVATION

Utvecklande av bättre idéer från de bästa källorna i världen, genom samarbete med personer utanför den egna organisationen.

INNOVATIONSSYSTEM

Det komplexa system av aktörer och nätverk inom vilket innovationer uppstår eller fångas upp.

INNOVATIONSSTÖDSYSTEM

De aktörer och nätverk som har som uttalat uppdrag att stödja innovation.

KLUSTER

En avgränsad miljö inom vars ”gränser” aktörer med gemensamma intressen skapar värden för varandra.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR *innovation* I JÄMTLAND HÄRJEDALEN

En förenklad SWOT-analys

STYRKOR

- Attraktiv livsmiljö knuten till sport och friluftsliv.
- En för Norrland unik tillväxtregion mellan Åre och Östersund.
- Upplevd stark handlingskraft med stolta medborgare.
- Etablerad klustermiljö kring turism, sport och friluftsliv.
- Stor tillgång till lokalt producerad förnybar energi i ett robust elnät.

SVAGHETER

- Långa avstånd.
- Företagens investeringar i forskning och utveckling är lägst i landet.
- Brist på regionalt privat riskkapital.

MÖJLIGHETER

- Stor utveckling i regionen kring Trondheim.
- Testbädd för distansoberoende tjänsteverksamhet, såsom hälso- och sjukvård, i glesa miljöer.
- Dra nytta av megatrender inom, hållbarhet, design, livsstil och digitalisering.

HOT

- Oförmåga att kraftsamla och samarbeta i Jämtland Härjedalen.
- Minskning av studieplatser och utbildningar på Mittuniversitet.
- Avbefolkning.

MÖJLIGHETER

Etablerat varumarke och attraktiva livsmiljoer

Jämtland Härjedalen berör och är ett inarbetat varumärke, nationellt och internationellt. Det är attraktivt och känt för sin unika livsmiljö med närhet till friluftsliv och sportarenor i världsklass, hög livskvalitet och låg brottslighet. Turism, sport och friluftsliv är starka näringslivsgrenar och utgör en stark klustermiljö i regionen med stöd av forskning på ETOUR, Nationellt Vintersportcentrum samt Sportstech på Mittuniversitetet Campus Östersund. Tillverkande industri, produktion av förnybar energi, gastronomi, kulturella och kreativa näringar, social innovation samt IT är andra viktiga områden där nätverk och samverkan börjat etableras.

UTMANINGAR

Långa avstånd, minskande befolkning och svaga kunskapsmiljöer

Jämtland Härjedalen har betydande utmaningar i långa avstånd, som är karakteristiska för glesbygd, med begränsad regional köpkraft och långt till nationella och internationella marknader. Demo- grafin domineras av en åldrande befolkning, negativt födelsenetto och begränsad inflyttning. Jämtland Härjedalen har svaga kunskapsmiljöer, ett ungt universitet med delade campusorter, låga övergångstal till högre studier, övervägande små och medelstora företag med begränsade resurser för forskning/innovation och liten akademisk koppling.

För att värna en uthållig och stark kunskaps- och kompetensförsörjning till Jämtland Härjedalen behöver fler strategiska nätverk initieras tillsammans med de bästa kunskapsmiljöerna, som kan leda till framtida klusterbildningar och ökad attraktionskraft av kompetens och talangfulla individer. Mittuniversitetet har en central roll i att mäkla akademisk kunskap i öppna innovationssystem och att Campus Östersund utvecklas till norra Sveriges mest attraktiva studentmiljö – med regionens specialisering som grund. Hälso- och sjukvårdens innovationspotential måste tillåtas integrera med Mittuniversitetets forskning. Långa avstånd och glesa miljöer kan exempelvis ses som testbäddar för distansoberoende teknik- och tjänsteutveckling. På så vis kan vi skapa jordmån för att fler klusterinitiativ initieras för att stärka regionens långiktiga konkurrensförmåga.

Innovativa JÄMTLAND HÄRJEDALEN TILL 2025:

Jämtland Härjedalen behöver gå från att vara en känd region med bra livsmiljö till ett världsledande varumärke som symboliserar modern innovationsdriven samhällsutveckling, driven av en öppen, hållbar och attraktiv livsstil.

Fem värdegrundsord vägleder oss till vår önskade position:

Attraktivitet

2025 är Jämtland Härjedalen globalt känd som en av de mest attraktiva platserna att bo, studera, driva företag och verka i utifrån livsstil, aktivitetsutbud och kreativitet.

Hållbarhet

Jämtland Härjedalen är 2025 erkänd för sitt proaktiva hållbarhetsarbete och rika naturresurser som skapar handlingsutrymme och anpassningsförmåga till framtida plötsliga förändringar (resiliens) och konkurrenskraft för kommande generationer.

Öppenhet

2025 är Jämtland Härjedalen ledande på att öppet och gränsöverskridande kommunicera med omvärlden för att ta del av, och skapa nytta med, all global tillgänglig information och kunskap som finns.

Dynamik

Jämtland/Härjedalen har till 2025 gjort sig känd som en av de mest dynamiska och åtråvärda platserna att leva och bo i utifrån sin innovativa samhällsutvecklade attityd till att se – och ta tillvara – individuell kompetens, talang och drivkraft.

Mångfald

2025 är Jämtland Härjedalen känd för sin mångfald, vars kreativitet och handlingskraft utgår från alla människors lika värde, där styrka och framgång sitter i att vara olika till ålder, kön, etnicitet och bakgrund.

Vägledande mål

SMART SPECIALISERING UTIFRÅN VÅRA VILLKOR

Fokus på öppen innovation som skapar ökade idé- och kunskapsflöden

- Ökat globalt kunskapsutbyte genom öppen innovation.
- Ökad tillgång till global akademisk kunskap och forskarnätverk genom Mittuniversitetet och andra regionala kunskapsmiljöer.
- Bättre nyttjande av digital teknik för att stimulera till klusterinitiativ inom distansoberoende kunskapsöverföring och tjänsteutveckling.

Ökad samverkan och fler strategiska samarbeten för innovation

- Fler branschöverskridande innovations- och affärssamarbeten.
- Fler innovations- och affärssamarbeten inom Nordens Gröna Bälte.
- Uthållig klustersatsning på turism, sport och friluftsliv.

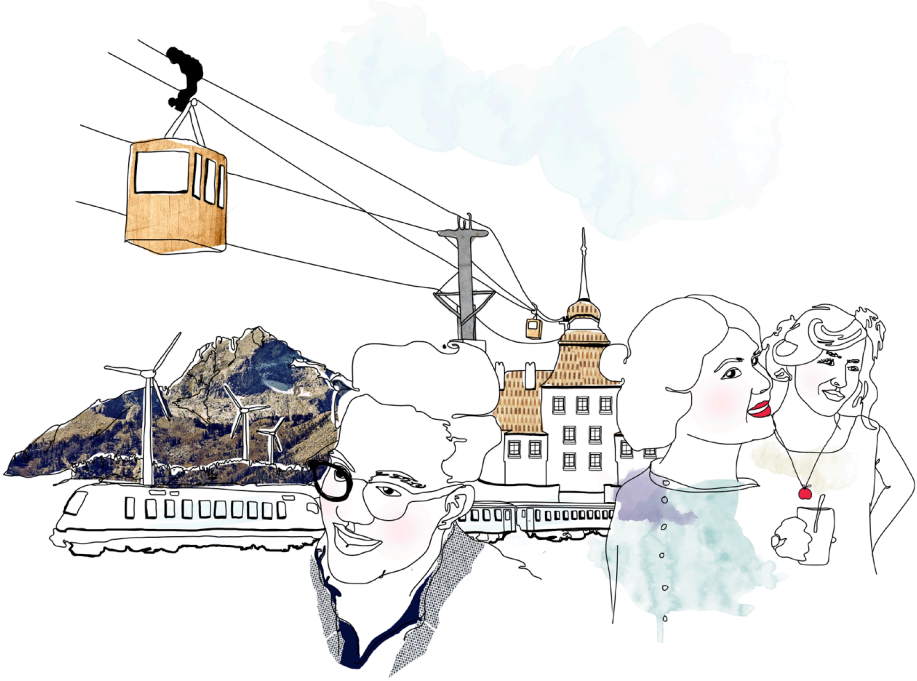
STÄRKT OMVÄRLDSBILD AV VAD SOM GÖR OSS UNIKA

Världens bästa livsmiljö finns i Jämtland/Härjedalen

- Målinriktad marknadsföring av regionens unika livsmiljö kopplad till utbudet av sport, friluftsliv och kultur.
- Kraftsamling för ett levande och spännande Campus Åre/Östersund som kan stärka Mittuniversitetets attraktionskraft.
- Skapa attraktivitet för både kvinnor och män utifrån regionens möjligheter till prisvärt boende, bra möjligheter till kommunikationer, utbildning och att driva företag samt trygga livsmiljöer med låg brottslighet.

Fler kreativa mötesplatser som skapar dynamik, samarbeten och attraktionskraft

- Fler innovationer från offentlig sektor som når marknaden och gör samhällsnytta.
- Målinriktad satsning på att överbrygga regionens stora avstånd som skapar kreativa dynamiska mötesnoder i hela regionen.
- Ledande på att stödja och synliggöra spännande och kreativa kvinnor och män.



EFFEKTIV ANVÄNDNING AV GEMENSAMMA RESURSER

Effektivare resursanvändning och uppföljning av offentliga medel

- Träffsäkrare projekt och klusterinitiativ som ger maximal effekt av investeringarna.
- Bättre på att söka och få EU-medel, och all annan form av extern projektfinansiering, som kan verka som utvecklingskapital i innovationsprocesser.
- Ökad tillgång till riskvilligt kapital i alla former.
- Ökad andel kvinnor som direkt eller indirekt är stödmottagare.

Kraftsamla långsiktigt kring uppdrag, finansiering och organisation av regionens innovationsstöd

- Tydligare rollfördelning och organisation.
- Förbättrad långsiktighet och finansiering.
- Tydligare erbjudanden till företagen om aktivt stöd på företagens villkor.

Insatsområden

DETTA SKA VI FOKUSERA PÅ TILL 2025

Fem insatsområden är tänkta att styra mot våra tre vägledande mål. Precisering av stödbara aktiviteter kommer ske i den handlingsplan som kompletterar den regionala innovationsstrategin.

Positiv SAMHÄLLSUTVECKLING

Öka prioriteringen av innovation för att hantera global konkurrens.

- Öka förståelsen för innovation på alla nivåer.
- Prioritera ledarskap som främjar innovation.
- Regionförbundet tar en tydlig ledarroll och ansvar för genomförandet av innovationsstrategins handlingsplan.
- Stärka den regionala identiteten för att sälja globalt.
- Småskalighet i världsklass – skapa konkurrensfördelar genom innovativa förädlingskedjor, exempelvis livsmedelsproduktion.
- Jobba brett men våga prioritera – specialisering kan leda till en låsning och möjligheter går förlorade.
- Strategisk opportunism – förmåga att ta tillvara på möjligheter.

Attrahera och stödja kreativa kvinnor och män.

- Synliggör spännande och kreativa människor som finns i Jämtland/Härjedalen.
- Kroka arm med olika individer – vi måste jobba bättre tillsammans.
- Stimulera innovation för ekologisk och social hållbarhet.
- Involvera unga i innovationsarbetet – kraftsamla kring Ung Företagsamhet.

» Mentorprogram inom innovation

» Lyft goda exempel omvärldsanalys

» Utveckla indikatorer

» Marknadsför vår unika livsmiljö

» Stöd tjänste- och social innovation

Öppenhet OCH DYNAMIK

Skapa nätverk och samarbeten i toppklass

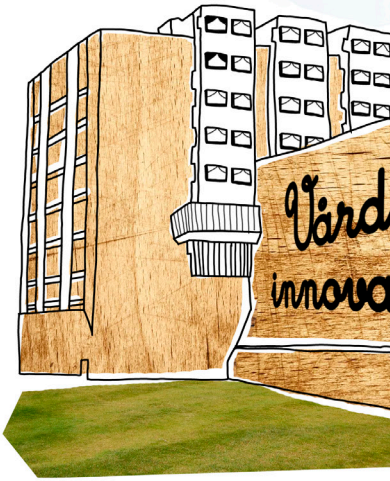
- Bryt barriärerna mellan akademi/näringsliv/offentlig sektor/civilsamhälle.
- Fler samarbeten inom och mellan olika näringslivsbranscher.
- Fler klusterinitiativ mellan hälso- och sjukvården och Mittuniversitetet.
- Sträva efter klusterbildningar över större geografiska områden.

Mer innovationsvänlig offentlig verksamhet

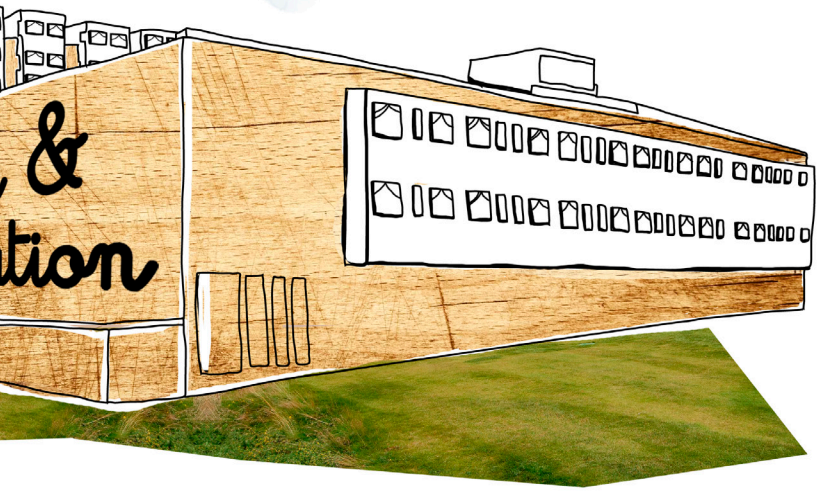
- Gör innovation till en strategisk fråga på ledningsnivå i all offentlig verksamhet.
- Skapa en innovationssluss för att effektivare fånga upp och stödja nya idéer.
- Se all offentlig sektors medarbetare och brukare som potentiella innovatörer med de offentliga verksamheterna som kuvöser för innovativ utveckling.
- Använd offentliga verksamheter som test- och referensmiljöer för innovationer.
- Använd offentlig upphandling och innovationsdriven upphandling som drivkraft för innovation.

Öppen innovation som skapaer attraktivitet.

- Identifiera och kraftsamla kring samhällstrender som påverkar regionens attraktivitet och koppla detta till all innovationsutveckling.
- Skapa en kultur som främjar och förutsätter öppenhet kring idéer och innovationer.
- Bli exceptionellt bra på att hitta, tillgängliggöra och samarbeta med den bästa kompetensen globalt.
- Stimulera området social innovation kopplat till de kunskapsmiljöer och statliga myndigheter som finns i Jämtland/Härjedalen.



» Test- och demonstrationsanläggningar
» Inför krav på innovatlon och innovativt tänkande i alla upphandlingsunderlag
» Sociala innovationer kopplade till regionens demografiskautamningar
» Guldgala för innovation inom offentlig sektor



Kunskap

Attrahera kompetens och kreativa individer

- Attrahera individer med potential och utbilda inom det som behövs.
- Enbart forskningsområden i linje med regionens strategidokument kan få stöd ur EU:s regionalfonder – skapa ett brett innovationsforum som vägleder vilka projekt- och klusterinitiativ som ska stödjas.
- Skapa norra Sveriges mest attraktiva campusmiljö i Östersund.
- Bli bättre på att fånga upp studenter från de regionala kunskapsmiljöerna efter utbildningen.

Öka tillgängligheten till kunskapsmiljöer

- Öka kompetensen inom innovationsområdet och integrera innovation i hela utbildningssystemet.
- Mittuniversitetet och andra regionala kunskapsmiljöer tillhandahåller stöd för att mäkla kontakter, kunskap och forskningskompetens till företagen.
- Marknadsför student- och doktorandarbeten som länk mellan forskning och näringsliv/offentlig sektor.
- Skapa förutsättningar för samfinansierade industridoktorander ute i regionens företag.
- Skapa klusterinitiativ med kunskapsmiljöerna i Nord- och Sör-Tröndelag.

» Yrkesutbildningar och stöd till medflyttade familjemedlemmar

» Stöd för forskar- och specialistkompetens

» Sommardesignkontor

» Webbportal för aktiv inflyttning

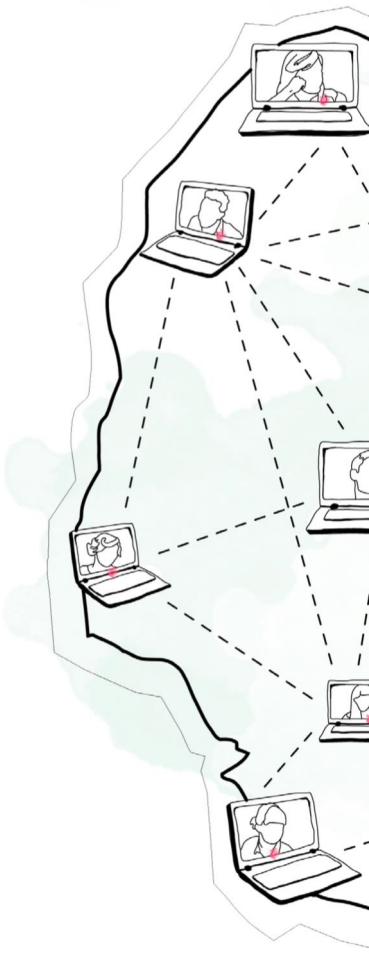
Kreativa MÖTESPLATSER

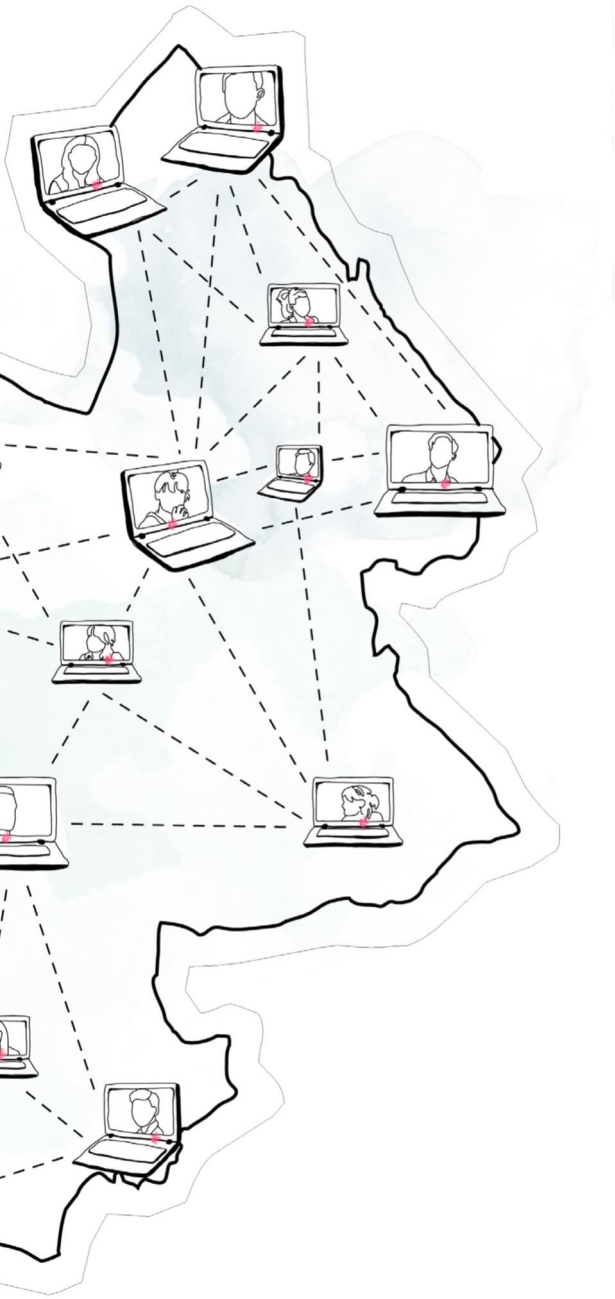
Skapa möten och korsbefruktningar

- Fördjupad regional samverkan och specialisering utvecklas via kommunernas funktion för näringslivsfrågor.
- Funktionen Mid Sweden Science Park utvecklas till regionens centrala mötesplats för samarbeten mellan akademi/näringsliv/offentlig sektor/civilsamhälle.
- Stärk och ta tillvara på de platser i Jämtland/Härjedalen som idag attraherar entreprenörskap, kompetens och kapital.
- Utveckla kreativa mötesformer på befintliga arenor – bästa idéerna föds över en fika.

Minska effekten av långa avstånd

- Initiera en klustersatsning inom distansoberoende tjänsteutveckling som ett led i att överbrygga regionens stora avstånd exempelvis inom sjukvården.
- Stöd insatser för att skapa en funktionell region med axeln Åre/Östersund som en testbädd.
- Attrahera kompetens och ge stöd till företag och branscher som är platsoberoende.





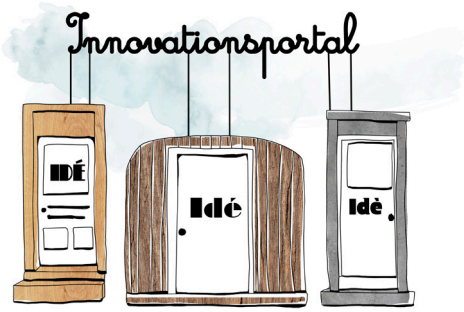
» Sätt kunden i fokus

» Handelskontor i Trondheim och Stockholm

Handlingskraftigt
INNOVATIONSSTÖD

Förbättrat, tydliggjort och ett mer effektivt innovationsstöd

- Prioritera och konsolidera de regionala resurser som finns, uthålligt och långsiktigt.
- Använd och stärk upp företags- och branschorganisationer för att fånga upp behovet av innovationsstöd och bygg klusterinitiativ utifrån dessa.
- Kraftsamla kring funktionen Mid Sweden Science Park med bemannade noder ute i kommunerna.
- Skapa en tydligare rollfördelning och effektivare regional samordning mellan kommunerna, Almi Mitt Företagspartner, Mittuniversitetet, hälso- och sjukvården, regionförbundet och Mid Sweden Science Park.
- Tydliggör vägarna in.



Finansiera innovation

- Samverka för att få tillgång till utvecklings- och riskvilligt kapital.
- Styr om FoI-medel från akademin till näringslivet så att företagens FoU-investeringar ökar.
- Säkerställ stöd under hela innovationsprocessen.
- Sätt kunden i fokus – ökat stöd till kundfinansierade innovationsprocesser.
- Stimulera nya finansieringslösningar exempelvis gräsrotsfinansiering (så kallad crowd funding).

» Aktiv och uppsökande verksamhet
» Förenkla handläggningsprocesserna
» Aktivt stöd i projektansökningsförfarandet
» ”One-stop-shop” funktion för investerare
» Använd strukturfondsmedel för att växla upp företagsstöd
» Utlys tävlingar och priser för innovation

JÄMTLAND HÄRJEDALEN TILL 2025: *innovations-strategi*

EFFEKTIV ANVÄNDNING
AV GEMENSAMMA RESURSER

Hållbarhet

EN INNOVATIO
SAMHÄLLSUTV
VÄRLDSK

Öppenhet

Dynamik

Handlingskraftigt innovationsstöd

Öppenhet och dynamik

STÄRKT OMVÄRLDSBILD AV VAD
SOM GÖR OSS UNIKA

SMART SPECIALISERING
UTIFRÅN VÅRA VILLKOR

Kunskap och kompetens

Kreativa mötes-platser

Positiv samhälls-utveckling

JÄMTLAND HÄRJEDALEN ÄR *fantastiskt* MEN BEHÖVER BLI ÄNNU BÄTTRE

Den regionala innovationsstrategin hjälper oss att prioritera och effektivisera våra begränsade utvecklingsresurser.

Regionstyrelsen för Regionförbundet Jämtlands län har beslutat att ta fram en ny regional innovationsstrategi. Regionförbundet äger det övergripande regionala ledarskapet för innovationsarbetet och dess verkställande. Bakgrunden är tvåfald.

För det första behöver Jämtland/Härjedalen bli betydligt bättre på att ta tillvara de möjligheter till samhälls- och näringslivsutveckling som en starkt förändrlig värld medför. Att bli bäst på att se möjligheter utifrån våra regionala förutsättningar är ett arbete som alltid kan och måste göras bättre för att vi ska behålla och utveckla vår konkurrens- och attraktionskraft. Den andra faktorn är att regionala innovationsstrategier är en central del i EU-kommissionens tillväxtskapande dokument EU 2020 som tar sin kraft i att unionen fram till 2020 ska bli världens mest konkurrenskraftiga ekonomi, baserad på smart, hållbar och inkluderande tillväxt för alla. Innovationsstrategierna för varje land och region är tänkta att definiera den smarta tillväxten och ska vara vägledande vid kommande programbeslut rörande EU-medel, framförallt kopplat till de regionala strukturfonderna under perioden 2014-2020.

EU-kommissionen har tagit fram en manual (RIS-3) som regionförbundet har följt och tillämpat utifrån ett regionalt perspektiv. Ledande har varit ett underifrånperspektiv med stark förankring i regionens företag, människor och offentlig sektor. En central fråga i analysen är regionens tillgång till, eller avsaknad av, starka forskningsmiljöer och möjligheter till smart specialisering. Under perioden april till september 2013 har ett antal dialogmöten anordnats av regionförbundet i samarbete med samverkansavdelningen på Mittuniversitetet, Almi Mitt Företagspartner samt Mid Sweden Science Park.

Uppskattningsvis 400 individuella möten och inspel har gjorts via seminarier och workshops, frukost- och lunchmöten, webbenkät och besök på kommunernas näringslivskontor. I dessa möten har innovation diskuterats brett med fokus på att landa i en innovationsstrategi med fem prioriterade insatsområden. Dessa stöds av tre vägledande mål och en gemensam vision för regionens innovationsarbete, med fokus på 2025. Innovationsstrategin är frukten av dessa möten och har en disposition som tydligt ska ge igenkänning och kraft till det handlingskraftiga arbete som behöver göras fram till 2025.

VI HAR FÅTT STÖD AV TILLVÄXTVERKET

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Sammanställt av: *Erik Noaksson*, innovationsstrateg, Region Jämtland Härjedalen, erik.noaksson@regionjh.se, 063-14 65 62
Karolina Nätterlund, verksamhetsledare Designcentrum, Region Jämtland Härjedalen, karolina.natterlund@regionjh.se, 063-14 67 28
Illustrationer: Sara Helene Gedda

JÄMTLAND HÄRJEDALEN

INNOVATIONS-program 2020

– Steg för nyskapande

som leder mot innovationsstrategins vision
"En innovationsdriven samhällsutveckling
i världsklass 2025"

Möjliggörande *regionalt ledarskap!*

Fler nyskapande kreativa människor som skapar nytta för varandra i vår härliga region är vad det regionala innovationsprogrammet vill inspirera till. Våra offentliga resurser räcker inte till för alla behov som väntar på en lösning. Samma sak hos företag, i civilsamhället och den akademiska världen! Vi måste därför samskapa, lägga våra kloka huvuden ihop för att skapa den samhällsutveckling vi vill att våra barn och barnbarn ska möta. Det finns ingen den, eller någon, det är du och jag som ska göra det!

Region Jämtland Härjedalen är här en möjliggörare som med innovationsprogrammet vill inspirera till samskapande utifrån de aktiviteter som du och andra jämtar och härjedalingar har talat om för oss är viktiga att vi arbetar med de kommande fem åren.

Regionen kommer ta sitt ledarskap genom att skapa förutsättningar för regelbundna dialogbaserade mötesplatser i hela regionen där medborgardrivna framstegsgrupper tar sig an dessa aktivteter.

Regionen kan här förhoppningsvis bidra med finansiering och stöd av olika slag. Men det är bara om vi arbetar ihop och smart nyttjar våra befintliga resurser som vi kommer att lyckas.

Fokus för innovationsprogrammet är samskapande, tillit och frivillighet. Regionen kan inte tvinga utan bara locka till engagemang. Vi har nu en modell för detta som flera regioner, länder och universitet vill ansluta till. Det är vår stora förhoppning att denna process ska göra just dig intresserad så att vi får möjlighet att träffas och fira vår gemensamma framgång vid den årliga Mötesplats Jämtland Härjedalen som vi vill se hända från 2016!

Känn dig varmt välkommen till Region Jämtland Härjedalen - en region att längta till och växa i!

Robert Uitto
regionråd

Björn Eriksson
regiondirektör

Anders Byström
biträdande regiondirektör

Innehåll

Del 1 Innovation - varför och hur?

Varför behöver vi vara nyskapande i Jämtland Härjedalen? 5
Mål 6
Vilka är nyskaparna? 8
Stödsystemet 10

Del 2 Innovationsprogram 2020

Vilka får det att hända? 13
Innovationsprogram 2020 14
Stöd för nyskapare 14
Kreativa möten 16
Kreativa byråkrater 18
Utveckla talanger 20
Grejen med Jämtland Härjedalen 22
Gränslösa grannar 24
Cirkulär ekonomi som utvecklingsmotor 26

Verktygslåda för nyskapande 28

Här hittar du dom rapporter och underlag som legat till grund för arbetet:
www.regionjh.se/nyskapande

Del 1

Innovation

- varför och hur?

NYSKAPANDE & KREATIV I JÄMTLAND HÄRJEDALEN

- vårt regionala innovationsprogram visar oss vägen!

Traditionellt brukar myndigheter ta fram ett handlingsprogram med förslag på aktiviteter och aktörer som är tänkta att utföra de eller vara ansvariga för en process.

I vår nyskapandeprocess ville vi göra annorlunda. Vi vill skapa en regional arena för dialog om vilka frågor som är mest viktiga för oss att samskapa kring utifrån våra gemensamma behov och önskningar om samhällsutvecklingen. Frågor om möjlighet till stöd för nyskapare, cirkulär ekonomi som motor för utveckling, kreativa mötesplatser och science park samt kreativa byråkrater lockade allra mest. Innovationsprogrammet som du nu håller i din hand växte fram underifrån utifrån dialogen i dessa möten under 2015.

Vissa möten gjorde vi ihop med Region Västerbotten inom Innovationsloopen. Kunskap växte om kreativa byråkrater och kreativa mötesplatser på lärresor till Regionerna Västra Götaland, Halland, Södra Småland, Sörmland, Region Midtjylland i Danmark samt Cleveland i USA.

Utifrån detta sätt att arbeta, öppet, tillitsfullt och inkluderande är det Region Jämtland Härjedalens förhoppning att vi skapar en kulturell förändring kring samskapande och dialog som gör att möten och medborgardrivna framstegsteam kontinuerligt möts och tar utvecklingen framåt.

En ny historia om Region Jämtland Härjedalen har börjat skrivas 2015 om den samskapande och öppna regionen som lockar och attraherar individer utanför vår region att bidra med kreativitet, nyskapande och utveckling.

Vi välkomnar alla att delta i vårt fortsatta arbete och ser fram emot att träffa, eller få en inbjudan, av just dig under 2016!

Välkommen!

KOPPLING TILL EU, NATIONELLA STRATEGIN & REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGIN

Den Svenska nationella innovationsstrategins mål är att bidra till ett innovationsklimat med bästa möjliga förutsättningar för innovation i Sverige med sikte på år 2020. Det ska bli möjligt för fler människor och organisationer i näringsliv, offentlig verksamhet och civilsamhälle att utvecklas och mer effektivt bidra till nya eller bättre lösningar som svarar mot behov och efterfrågan.

Även i EU2020-strategin om en smart, hållbar och inkluderande tillväxt, betonar man innovation som något som måste förstås som ett öppet system, där olika aktörer samarbetar och samverkar.

Med visionen "En innovationsdriven samhällsutveckling i världsklass" vill vi stimulera till innovation som bidrar till förverkligandet av den regionala utvecklingsstrategin. Den regionala utvecklingsstrategin i Jämtland Härjedalen innehåller en rad övergripande mål. Av dessa är nio stycken viktiga även för regionala innovationsstrategin samt innovationsprogrammet: *Fler arbetstillfällen och fler företagare, ökade investeringar och god tillgång till riskkapital, ökade förädlingsvärden och mer försäljning utanför länet, fler kluster och gränsöverskridande nätverk, fler personer besöker och bosätter sig i länet, en väl fungerande jämlik och jämställd social välfärd, andelen utomnordiska födda motsvarar riksgenomsnittet, länet tillhör de mest attraktiva i landet för unga kvinnor, bra och utvecklat mottagande av all nya länsinnevånare.*

De tre vägledande målen för innovationsarbetet i Jämtland Härjedalen är hämtade ur innovationsstrategin:

1. Smart specialisering utifrån våra villkor
2. Stärkt omvärldsbild av vad som gör oss unika
3. Effektiv användning av gemensamma resurser

Mätning och indikatorer

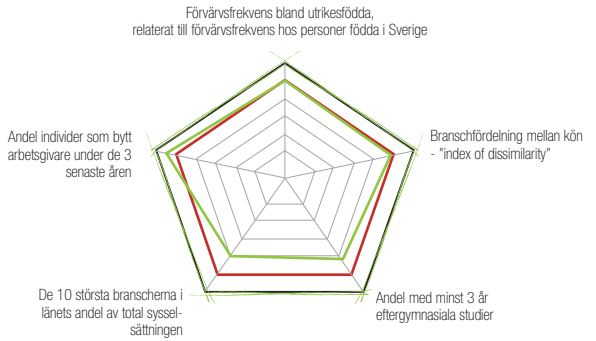
För att bedöma hur den innovationsdrivna regionala tillväxten ser ut i olika regioner brukar sammanvägda indextal användas. Innovationsstrategins mål mäts med Reglabs innovationsindex som bygger på tre block: regionens grundförutsättningar, förnyelseförmåga och marknadsförmåga.

Mer info: www.regionjh.se/nyskapande

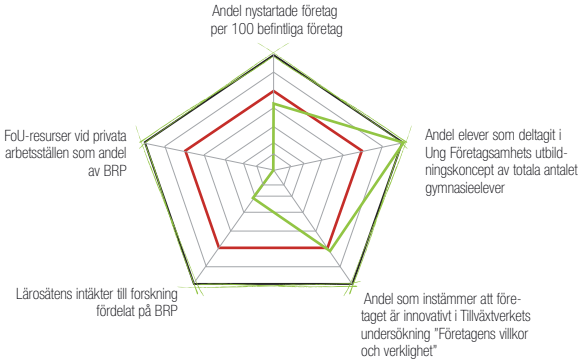
Jämtland Härjedalen 2030 Innovativt och attraktivt - Regional utvecklingsstrategi.

Regionalt Program Mellersta Norrland för Europeiska Regionala Utvecklingsfonden 2014 – 2020. Analys, Bilaga 3.

GRUNDFÖRUTSÄTTNINGAR



FÖRNYELSEFÖRMÅGA

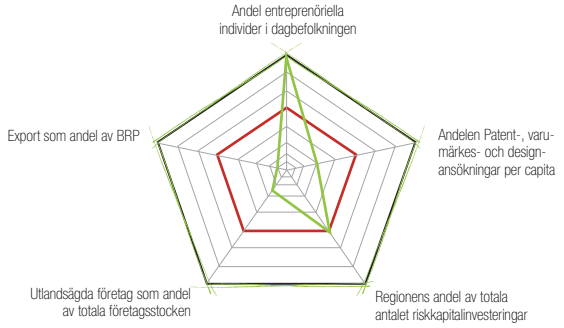


Jämtland Härjedalen 2012
Rikssnitt

Reglabs innovationsindex mäter förnyelseförmåga, marknadsförmåga och förutsättningar i olika regioner. Den senaste mätningen i Jämtland Härjedalen gjordes 2012 och jämförs här med riket (exkl storstäder).

Källa:
Rapport innovationsindex 2013, regional förmåga till ekonomisk förnyelse, www.reglab.se/innovation

MARKNADSFÖRMÅGA



Vilka är Nyskaparna?

Jonas & Linnea Haggren

– Hallenbygden

Nyskapande för oss är att göra på ett annat sätt än vad vi alltid har gjort och kombinera vanliga saker och göra något ovanligt bra med det.

Jonas och Linnea planerade, förberedde och genomförde en workshop i Hallenbygden för att rädda högstadiet och förskolorna och hitta långsiktiga framtidsmål för Hallenbygden.

Anna-Märta Johansson

– Landsbygdsutvecklare Ragunda kommun

Det som lockar mig med framtiden är de utvecklingsmöjligheter som jag är övertygad finns i HELA Jämtland Härjedalen. Jag är nyfiken på hur vi kan möta omvärlden i både det lilla och stora.

Anna Rex

– Kommunikationsstrateg

Nyskapande för mig är att titta på samma saker som alla andra, men se något annat. Det är att våga ställa frågor, koppla ihop gamla saker på ett nytt sätt och ifrågasätta normen. Anna är en del av föreningen Create Imagine Act, som har skapat KULTR-appen, och var med när TEDx Östersund arrangerades.

Mikael Holmström

– Näringslivsutvecklare Härjedalens kommun

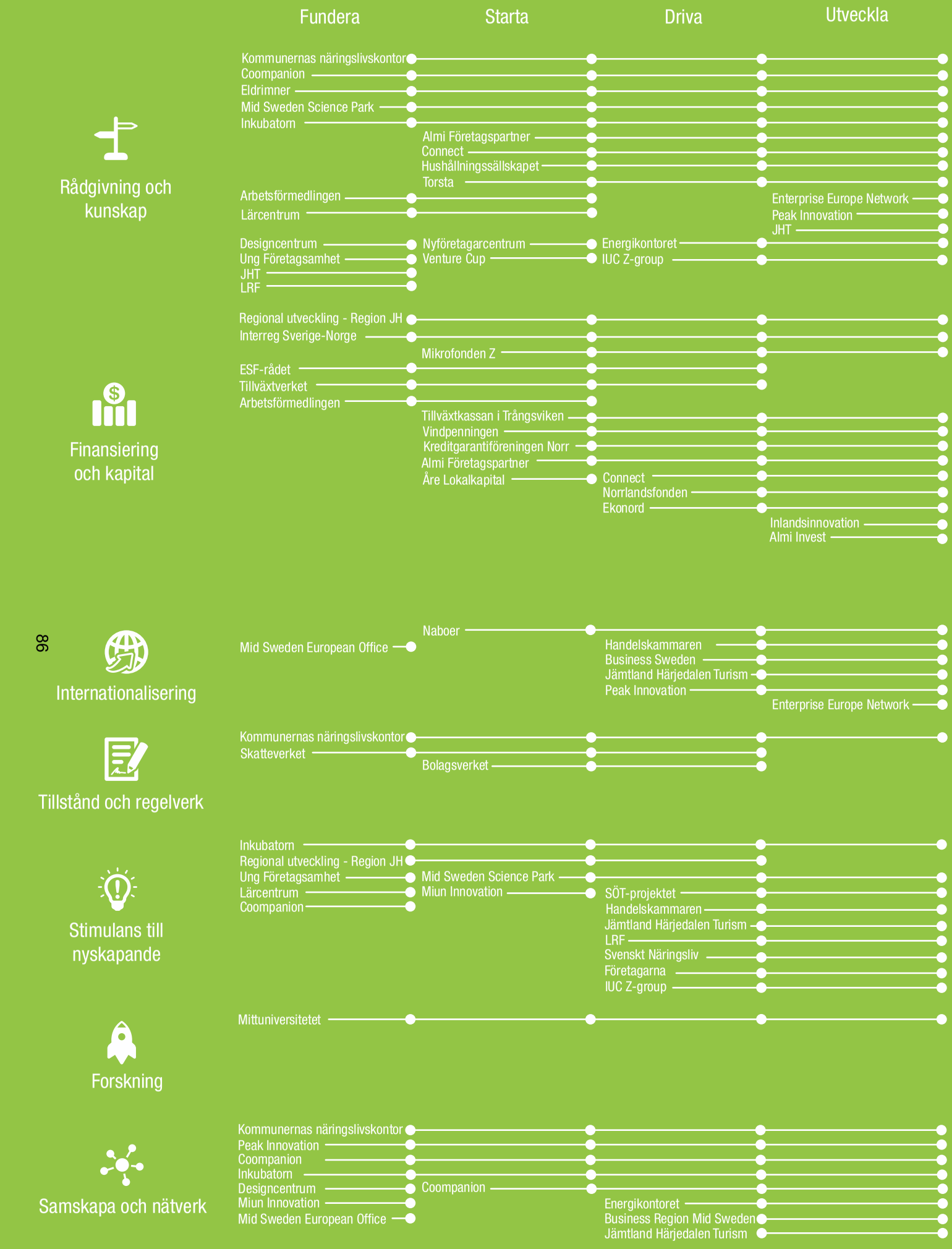
Ensam är inte stark, vi behöver alla samarbeta och hitta nya arbetssätt, tjänster och produkter som leder till utveckling.

Mikael har skapat outsourcing-affärer på många miljoner per år som varken kund eller dåvarande arbetsgivare trodde var möjliga. Dessa avtal och följdaffärer som skapats lever fortfarande kvar i regionen och ger både arbetstillfällen och skatteintäkter efter mer än 10 år.

Stödsystemet Aktörskartan 1.0

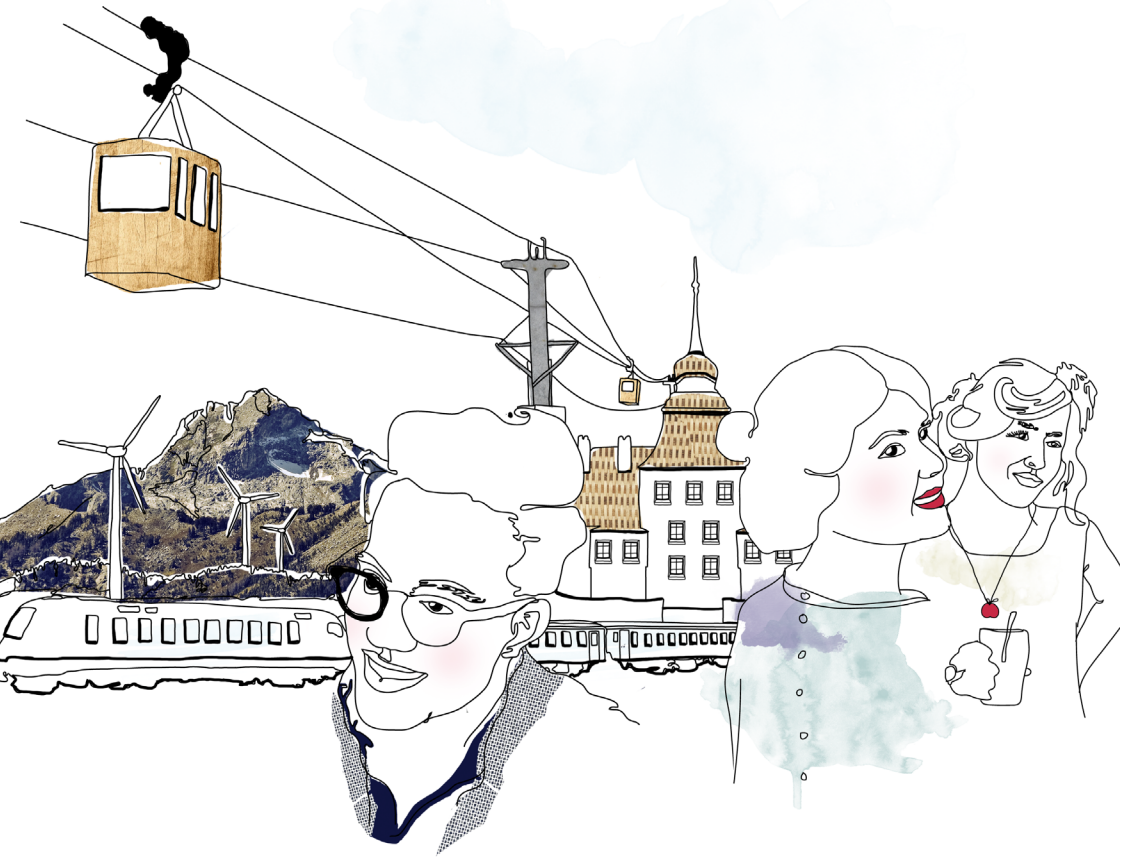
Aktörskartan 1.0 är ett dialogunderlag. Så här såg stödsystemet ut hösten 2015. Det är dynamiskt och förändras hela tiden. Samtliga aktörer finns även på verksamt.se

2015-12-16



Del 2

Innovations— program 2020



VILKA FÅR DET ATT HÄNDA?

Vad är de första tankarna som du associerar med ordet innovation? Är det en teknisk pryl, ett cykelhjul, en app eller en process? Oftast går tankarna till teknik, uppfinningar och att tjäna pengar. Men innovation är så mycket bredare.

Innovationsprogrammet tar sin ansats i samhällsutveckling med innovation i ett tvärsektoriellt perspektiv. Näringslivsdriven innovation handlar om att tjäna pengar medan kreativa byråkrater i offentlig sektor främst utvecklar, effektiviserar och testar nya processer och produkter, ex. i testbäddar.

Akademin bygger kunskap och stödjer med ett konstant flöde av unga talanger till våra lärosäten. Några blir kvar, några blir anställda och några startar företag, och alla bidrar dom med stor vitalitet, nytänk och kreativitet. På samma sätt bidrar vi också på vår fritid till att utveckla meningsfulla aktiviteter inom ex. kultur & idrottsföreningar eller inom sociala företag sk. social innovation.

Gemensamt är att det handlar om människor och individer som gör det. Det finns ingen någon, eller den, som gör det utan det är jag och vi som gör det.
Innovation handlar om insikten att vår värld är skapade av människor som inte var smartare än du och jag. Aktiviteterna är förslag till vad vi som region har behov av och möjlighet att ta tag i. Vissa har påbörjats, vissa har inte ens formulerats mer än i en mening, vissa är ännu oformulerade. Vem får det att hända. Det är vi alla, och du är varmt välkommen att bidra inom det du vill se hända.

Det handlar om vår kollaborativa förmåga att samhandla och att utveckla saker ihop under tid. Är vi framgångsrika har vi en blomstrande framtid. Misslyckas vi kommer andra platser och regioner framstå som mer inspirerande och lockande för våra talangfulla individer.

De nya digitala verktygen gör att vi 2015 kan samskapa med alla i realtid. Det spelar ingen större roll om det är i Fyrås, Lofsdalen, eller Silicon Valley. Region Jämtland Härjedalen har verktygen och människorna på plats redan! Vårt innovationsprogram hoppas vi ska inspirera dig som individ att utveckla och nyttiggöra de aktiviteter som finns beskrivna, eller ge oss förslag på helt nya aktiviteter som just du inspireras mest av!

Välkommen att samskapa!

Det här är

Stöd för nyskapare

En vanlig frustration i Jämtland Härjedalen är ”att det är så rotigt att förstå vem som gör vad och varför i innovationsstödsystemet när jag vill ha hjälp med min innovation”.

Frustrationen är berättigad eftersom stora summor offentliga medel kanaliseras till många aktörer som ska ge stöd i allt från finansieringsfrågor till start-up-hjälp, export- och projektstöd.

Vi är inte ensamma i våra funderingar och har därför inspirerats av den nationella satsning som nu görs på regionala sidor av verksamt.se.

Regionala verksamt.se kommer bli vår gemensamma kanal för att du ska hitta rätt i din fråga efter stöd, från idé till att driva bolag. Dessutom är stöd för rådgivning och kunskap, finansering och kapital, internationalisering, tillstånd och regelverk, stimulans till nyskapande, forskning och samskapa och nätverk andra ingångsvärden som du kan använda för att hitta ditt specifika stöd. Stöd till nyskapare handlar även om hur vi innovationsstödaktörer kontinuerligt utvecklar formerna för vårt gemensamma stöd till kund.

Hur bättre lärprocesser utvecklas till projektverksamheten. Hur vi skapar mer transparanta beslutsprocesser kring ex. Regionalfonden och beslut om medfinansieringsstöd, och inte minst hur vi får ett innovationsstödssystem som är inkluderande och skapar tillit för alla, oavsett i vilken kommun man bor.

Mål, Framsteg, Nästa bästa steg

Ett inkluderande, tillitsfullt och kunddrivet stödsystem med digitala och fysiska noder i alla kommuner är målet för regionens stöd till våra nyskapare. Betydande framsteg har gjorts genom att skapa en regional verksamt.se hemsida där många av regionens stödjande aktörer nu finns samlade. Vårt innovationsprogram, vår Innovationsblogg samt KULTR-appen är våra operativa verktyg för att nå ut med viktig information om innovationsmöjligheter. SKARP-online tar fram en digital innovationsledningstjänst för småföretag och offentlig verksamhet i glesa miljöer genom tre regionala företagare och regionen. Att samskapa formerna för regionala science park-funktioner som är tillgängliga för alla kommuner och företag är ett väldigt viktigt nästa steg.

Fördjupning

Läs inspirationsrapporterna **Rapport som underlag för utveckling av projektkontor i Region Jämtland Härjedalen,* Erik Sanström 2015. **Det samskapande innovationskontoret i Jämtland Härjedalen*, Olov Forsgren 2015 och **Ökad företagssamverkan inom och mellan branscher*, Montell & Partners 2014.

Samtliga inspirationsrapporter finns att läsa och ladda från www.regionjh.se/nyskapande

Aktiviteter

Alla delområden och förslag på aktiviteter är hämtade från dialoger med medborgare och experter under 2013-2015. Följ framstegen inom varje område digitalt via innovationsbloggen. Aktiviteterna är förslag till vad vi som region behöver ta tag i. Vissa har påbörjats, vissa har inte ens formulerats mer än i en mening. Vem som ska göra det? Det är vi alla, och du är varmt välkommen att ta tag i det du vill ska ske.

1. Regional verksamt.se hemsida - tydligare rollfördelning och effektivare regional samordning
2. Aktörskartan
3. Nya kommuniaktionskanaler för att underlätta för innovatörer att hitta rätt
4. Skapa ett brett innovationsråd som vägleder vilka projekt- och klusterinitiativ som ska stödjas
5. Science park/inkubator-funktion för alla kommuner
6. SKARP innovation - innovationsledning för glesa miljöer. www.skarpinnovation.se
7. Transparantare beslutsprocesser avseende projektfinansiering och beslut
   - Skapa en oberoende grupp som vägleder beslut
8. Uppföljning och utvärdering av regionfinansierade projekt
9. *Stödjande projektkontor utifrån näringslivsperspektivet
10. *Stödjande projektkontor utifrån Regionen Jämtland Härjedalens roll som möjliggörare
11. Öka tillgången till riskvilligt kapital i alla former
12. Attrahera kompetens och ge stöd till företag och branscher som är platsoberoende
13. Använd och stärk upp företags- och branschorganisationer för att fånga upp behovet av innovationsstöd och bygg klusterinitiativ utifrån dessa
14. Peak Innovation - Mer stöd från vår nationella klustermiljö inom sport, turism och friluftsliv till alla kommuner
15. Fler idétävlingar för att lösa samhällsutmaningar
16. Använd strukturfondsmedel för att växla upp företagsstöd
17. Systematisk uppföljning och utveckling av innovationsindex
18. Inspirationsrapport: *Ökad företagssamverkan

Det här är

Kreativa möten

Insikten i att ”ensam inte är stark” blir allt större i dagens samhälle. Dagens utmaningar är inte enkla linjära processer som vi löser genom att gå från A till Ö, utan komplexa problem som snarare liknar ett garnnystan som vi nystar upp och använder oss av tillsammans genom kreativ samskapande dialog.

För att lösa komplexa problem krävs samskapande och dialog där många kompetenser hjälps åt att försöka nysta upp garnnystanet. Internet, smartphones, molntjänster och appar ger nya möjligheter att samskapa distansoberoende och gränslöst som inte var möjligt för bara några år sedan. Detta möjliggör öppen innovation, att använda den digitala tekniken fullt ut, många individer samtidigt som testar och använder stora mängder data simultant i en ständigt återkopplande process där vi testar oss fram.

Kreativa möten handlar också om vårt behov som sociala varelser att mötas fysiskt och samskapa. Dialogbaserade metoder ex. Open Space, World Cafe och Appreciative Inquriy (AI) har rönt framgångar här. I Staden Cleveland, USA, används AI för att förändra bilden av en hel stad, från kollaps och ”Rustbelt” till en grön stad vid en blå sjö.

I Kreativa möten har vi inspirerats och tagit lärdom av detta och försökt översätta dessa initiativ till Jamtska! Välkommen att inspireras vidare du också!

Mål, Framsteg, Nästa bästa steg

Att regelbundet mötas dialogbaserat, öppet och medborgardrivet kring viktiga samhällsutvecklande frågor under året gör en stor positiv skillnad. Att även bjuda in alla att fira våra gemensamma framsteg på Mötesplats Jämtland Härjedalen varje år är ytterligare ett av målen för fokusområdet kreativa möten.

Utbildningar i styrkebaserat och uppskattande ledarskap har påbörjats. Vi har lärt och börjat samskapa med förebilden Sustainable Cleveland i USA och med Fowler Center Business as Agent for World Benefit och deras aktionsforskningscenter på Case Western Reserve University. Vi har startat dialog om motsvarande aktionsforskning med flera institutioner på Mittuniversitetet. Vi utvecklar nu interregionala dialoger med Region Västerbotten och Tröndelags fylken om medborgardrivna dialogbaserade mötessystem för att skapa innovationskraft i hela norra Skandinavien.

Fördjupning

Läs inspirationsrapporten **Kreativa mötesplatser i Jämtland Härjdedalen,* Daniel Richardsson 2014.

Samtliga inspirationsrapporter finns att läsa och ladda från www.regionjh.se/nyskapande

Aktiviteter

Alla delområden och förslag på aktiviteter är hämtade från dialoger med medborgare och experter under 2013-2015. Följ framstegen inom varje område digitalt via innovationsbloggen. Aktiviteterna är förslag till vad vi som region behöver ta tag i. Vissa har påbörjats, vissa har inte ens formulerats mer än i en mening. Vem som ska göra det? Det är vi alla, och du är varmt välkommen att ta tag i det du vill ska ske.

19. Främja dialogbaserade och samskapande utvecklingsprocesser.
20. Kreativ mötesplats i Jämtland Härjedalen
21. Resfria möten i regionen - utveckla distansoberoende kreativa mötesformer
22. Mobilt Fablab - Kreativ mötesplats på hjul för alla
23. Använd design som verktyg för samhällsutveckling
24. Lärresa: Sustainable Cleveland 2019, Ohio, USA och deras 10 åriga hållbarthets- utvecklingsprojekt med regelbundna kreativa samskapande mötesformer
25. Lärresa: Samskapandet mellan akademi & region/stad i Cleveland Ohio, USA
26. Lärresa: Innovationsloopen i Region Västerbotten
27. Lärresa: Science Center
28. Transition Network/Omställningsrörelsen bidra med kunskap inom omställning till Jämtland Härjedalen
29. Inspirationsrapport: *Kreativa mötesplatser

Det här är

Kreativa byråkrater

Det handlar om att ta tillvara goda idéer hos personal och oss som använder organisationernas tjänster. Tillsammans kan vi utveckla och stärka den service som de offentliga organisationerna erbjuder.

Kommuner, regionen och andra offentliga organisationer har ofta skapat nya sätt att erbjuda service till oss samhällsmedborgare.

Organisationernas förmåga att tänka nytt, vara effektiva och sätta företag och medborgare i centrum måste hela tiden utvecklas. Vi behöver en miljö där medarbetare och de som använder sig av de offentliga organisationernas tjänster får utrymme att tänka nytt och bidra till framtidens offentliga förvaltningar.

Kreativa byråkrater behöver stöd för att ta sina idéer till förverkligade innovationer. Ledarskap, organisationskultur utrymme för samskapande och finansieringsmodeller är perspektiv som vi behöver utveckla för att långsiktigt arbeta mot en gemensam vision om effektiva och välfungernade offentliga förvaltningar.

Kreativa byråkrater kan arbeta genom offentlig upphandling, som möjliggörare i en innovationssluss där kollegor kan utveckla idéer till företag eller som innovationsledare för att förbättra, effektivisera eller på helt nya sätt utföra uppgifter inom offentlig sektor i stort.

Mål, Framsteg, Nästa bästa steg

Vi vill att Region Jämtland Härjedalen ska bli känd för sina kreativa byråkrater som effektivt hittar nya vägar för att lösa samhällsutmaningar tillsammans med medborgarna. Nytänkande, tillitsfullt och inkluderande.

Betydande framsteg har tagits i att förstå framgångsfaktorer för att arbeta och förverkliga innovationer inom offentlig sektor. Kreativa Byråkrater och kreativ byråkrati lockar till att tänka nytt och se möjligheter för alla offentliganställda.

Vi har lärt och skapat relationer med Halland, Södra Småland och Midtjylland i Danmark. Vi har samskapat med Charles Landry, pappan till begreppet ”Creative bureaucracy”. Vi arbetar för att få aktionsforskningsmedel till Mittuniversitetet för att utveckla en nationell nod om kunskap kring förverkligande och implementering av innovationer i offentlig sektor i Sverige.

Fördjupning

Läs inspirationsrapporten **En innovationsvänlig offentlig verksamhet i Jämtland Härjedalen,* Klas Palm 2014.

Samtliga inspirationsrapporter finns att läsa och ladda från www.regionjh.se/nyskapande

Aktiviteter

Alla delområden och förslag på aktiviteter är hämtade från dialoger med medborgare och experter under 2013-2015. Följ framstegen inom varje område digitalt via innovationsbloggen. Aktiviteterna är förslag till vad vi som region behöver ta tag i. Vissa har påbörjats, vissa har inte ens formulerats mer än i en mening. Vem som ska göra det? Det är vi alla, och du är varmt välkommen att ta tag i det du vill ska ske.

30. Dialogplattform om Kreativa byråkrater
31. Bok om Kreativa byråkrater
32. Förändringsledning - Budget och finansieringslösningar för innovation
33. Förändringsledning - Personalpolitik för innovation
34. Förändringsledning - Organisationskultur för innovation
35. Förändringsledning - Strukturer för innovation och implementering
36. Utvecklat samskapande mellan regional utveckling och regional hälso- och sjukvård
37. Inkubatorsverksamhet - Offentliga verksamheter används som test- och referensmiljöer för innovationer
38. Inkubatorsverksamhet - Initiera en klustersatsning inom distansoberoende tjänsteutveckling som ett led i att överbrygga regionens stora avstånd exempelvis inom sjukvården
39. Offentlig upphandling och innovationsdriven upphandling används som drivkraft för innovation
40. Forskningsartikel: Framgångsfaktorer för att arbeta med innovation i förvaltningsbyråkrati
41. Forskningsartikel: Framgångsfaktorer för att konkret förverkliga innovativa idéer i en byråkratisk organisation
42. Inspirationsrapport: *En innovationsvänlig offentlig verksamhet

Det här är

Utveckla talanger

I vår fantastiska region Jämtland Härjedalen bor det ca 126 000 individer. Det är vi som är tillgången, det riktiga värdet i vår region, inget annat.

Innovation görs inte av maskiner, utan av människor som har idéer och förmågan att samskapa med andra för att utveckla dom till samhällsnyttiga aktiviteter.

Att hitta former för samskapande där eldsjälar inte ”brinner upp” är lika viktigt som locka nya talangfulla individer att flytta till vår region.

Mittuniversitetet har en väldigt viktig roll i den kontinuerliga ström av ung talang som årligen kommer till Campus Östersund. Unga talangfulla individer som tillför kreativitet, inspiration och nya idéer under sina studieår. De flesta kommer flytta härifrån, några blir kvar, startar eget eller blir anställda.

Att hitta och utveckla former för ökat samskapande mellan studenter och doktorander mellan näringslivet, samhället och Mittuniversitetet är oerhört spännande och har en fantastisk potential att utvecklas via exempelvis industri- och samhällsdoktorandprogram för att nämna några möjligheter.

Mål, Framsteg, Nästa bästa steg

Region Jämtland Härjedalen lockar fram talangen i alla människor genom entreprenörskapsandan, miljön, idrottskulturen och den samskapande kulturen.

Vi har tillsammans med Mittuniversitetet utvecklat idéer för den kreativa nyskapande studentregionen. Tre studentteam har i en innovationstävling fått utveckla koncept för Makersspace, funktion för kreativa möten inom KULTR-appen och en hållbarhetsutbildning för alla studenter. Ett sommarkontor med anställda studenter utvecklade konceptet kring kreativa byråkrater för alla våra kommuner.

Den första studentmötesplatsen “Sustainable September” anordnades liksom att ett förslag på koncept för hur regionen ska kunna vinna tävlingen Årets Studentstad 2017 har överlämnats till samverkansgruppen MittÖs. Fler medborgardrivna initiativ så som Hej Främling!, TEDx Östersund, CIA och liknande får stöd i vår region.

Fördjupning

Läs inspirationsrapporten **En kreativ och öppen miljö på campus,* Birgitta Nilsson 2015.

Samtliga inspirationsrapporter finns att läsa och ladda från www.regionjh.se/nyskapande

Aktiviteter

Alla delområden och förslag på aktiviteter är hämtade från dialoger med medborgare och experter under 2013-2015. Följ framstegen inom varje område digitalt via innovationsbloggen. Aktiviteterna är förslag till vad vi som region behöver ta tag i. Vissa har påbörjats, vissa har inte ens formulerats mer än i en mening. Vem som ska göra det? Det är vi alla, och du är varmt välkommen att ta tag i det du vill ska ske.

43. Stödja fler medborgardrivna initativ så som Hej Främling, TEDx Östersund, CIA och liknande
44. Utveckla stödsystemet för social innovation i alla utvecklingsfaser
45. Kompetensutveckling inom dialogbaserad utveckling, uppskattande ledarskapsbeteenden och styrkebaserad förändringsledning
46. Skapa mentorprogram inom innovation
47. Synliggöra idrottares framgångsfaktorer och föra över dem till entreprenörs- och innovations sammanhang
48. Utveckla fler samhällsdokotrandprogram
49. Utveckla fler industridoktorandprogram
50. Ansökan årets studentstad 2017
51. Innan studenten kommer till Östersund
52. Under tiden som student i Östersund: Innovationstävling för studenter - Utveckla KULTR-appen med fokus på studenterna
53. Under tiden som student i Östersund: Innovationstävling för studenter - Utveckla ett Makerspace med fokus på studenter
54. Under tiden som student i Östersund: Innovationstävling för studenter - Starta en hållbarhetsutbildning för alla studenter
55. Under tiden som student i Östersund: Första Sustainable September genomfört
56. Efter studierna: Sommarkontor med studenter
57. Efter studierna: Mäkla examensarbeten i Jämtland Härjedalen ”Ta hjälp av en student”
58. Inspirationsrapport: *Östersund - Studentstaden. En kreativ och öppen miljö på campus.

Det här är

Grejen med Jämtland Härjedalen

I dagens globala samhälle, som vi är en liten del av, blir det viktigt att klargöra vad som är vårt signum och speciella styrkor framför andra.

Vad är det som skiljer vår region från Västmanland eller varför ska man bosätta sig i Klövsjö när man kan välja att slå sig ner på Kinnekulle? Att kontinuerligt arbeta med omvärldsanalys för att förstå globala trender är viktigt. Det är lätt att bli hemmablind och förnöjsam som gör att vi kanske missar att bjuda in fler talangfulla, kreativa och glada människor till vår region.

Våra destinationsbolag gör ett fantastiskt jobb med att sprida bilden av natur, snö, skidåkande människor, vandring, friluftsliv och vidder. Det ska vi stärka, utveckla och inspirera till fler branscher och områden.

Vårt fantastiska kulturliv behöver synas mer liksom alla kreativa människor engagerade i ideella föreningar, bygdeföreningar och idrottsklubbar.

Att kontinuerligt förstå och förmedla våra egna unika världen i vår blomstrande landsbygd i norra Sverige kommer vara en framgångsfaktor för att skapa framtida samarbeten och samhällsutveckling.

Mål, Framsteg, Nästa bästa steg

Att förstå grejen med Jämtland Härjedalen är att leva upp till vår vision om en region att längta till och att växa i. Vi har en bra utgångspunkt i processerna med att skapa en regional innovationsstrategi och program där flera inspirationsrapporter har översatt andra goda exempel till jamtska. Stöd för att underlätta företagande och innovation finns nu på plats.

Region Jämtland Härjedalen visar ledarskap genom att systematisera regelbundna dialogbaserade och samskapande möten i ett årshjul, inspirerat av bl.a. Sustainable Cleveland. Flera regioner och universitet kommer ansluta för att lära och utveckla. Ett nodssystem inom och mellan kommunerna och regionen kommer växa fram med förebild från exempelvis södra Småland.

Att tillgängliggöra öppna offentliga data (Big Data) kan vara ett nästa bästa steg för ökat samskapande om vår gemensamma samhällsutveckling mellan kreativa byråkrater och alla medborgare.

Fördjupning

Läs inspirationsrapporten **Vad är grejen med Jämtland?,* Birgitta Nilsson 2014.

Samtliga inspirationsrapporter finns att läsa och ladda från www.regionjh.se/nyskapande

Aktiviteter

Alla delområden och förslag på aktiviteter är hämtade från dialoger med medborgare och experter under 2013-2015. Följ framstegen inom varje område digitalt via innovationsbloggen. Aktiviteterna är förslag till vad vi som region behöver ta tag i. Vissa har påbörjats, vissa har inte ens formulerats mer än i en mening. Vem som ska göra det? Det är vi alla, och du är varmt välkommen att ta tag i det du vill ska ske.

59. Innovativa lösningar i krympande kommuner - Lösningar och modeller utifrån lokala behov och förutsättningar.
60. Innovativa lösningar i krympande kommuner - Satsning på att tillgängliggöra Open data
61. Effektivare organisation - Bilda en informationsenhet med ett tydligt uppdrag att marknadsföra regionen, driva samverkansprocesser med syfte att öka inflyttningen, arbeta med omvärldsbevakning och nyansera bilden av Region Jämtland Härjedalen och Norra Sverige
62. Förverkliga Region Jämtland Härjedalens jämställdhetsstrategi
63. Effektivare stöd - Utveckla regionalt innovationsprogram och formerna för ett regionalt ledarskap 2014-2015
64. Effektivare stöd - Inspirationsrapport: *Vad är grejen med Jämtland Härjedalen?
65. Effektivare stöd - Inspirationsrapporter framtagna för att skapa omvärldsbevakning och inspiration utifrån innovationsstrategins prioriterade insatsområden

Det här är

Gränslösa grannar

Vår förmåga att skapa blomstrande och livgivande nätverk och samarbeten kommer bli helt avgörande för våra möjligheter att skapa samhällsnyttiga innovationer som utvecklar vår region.

Ny IT-teknik med utbyggt bredband, smartphones och molnlösningar/appar gör att hela världen är våra grannar. Men teknik allena räcker inte, vi måste mötas också och ta vara på de komparativa (specifika) fördelar som just vår region har.

I väster har vi ett av Europas mest spännande och dynamiska regioner – Sör- & Nord Tröndelags fylken med Trondheim som den stora motorn för teknisk forskning och utveckling i hela Norge. En del skiljer i förutsättningar, men det mesta förenar.

Viljan att samskapa är stor och har en fantastisk potential. I öster har vi våra grannar i Västernorrlands län och på finska sidan våra nordiska vänner med lång tradition och samskapande inom bl.a. Nordens Gröna Bälte och Mitt Norden Kommittén. Det finns stor vilja och potential i att förstärka traditionen av väst-östlig samverkan, både i infrastrukturprojekt men även forsknings- och innovationsinriktat. Nordens Gröna Bälte med inriktning på cirkulär ekonomi och omställning till fossilfritt samhälle lockar.

Vi har en järnväg som förenar oss och en Green-highway som ligger i framkant för elbilsanvändning och infrastruktur, som inspirerar till nya satsningar med fokus på kreativitet, samhällsutveckling och innovation för hela Mittnordens utveckling och framtid.

Mål, Framsteg, Nästa bästa steg

Att se våra globala medmänniskor som vänner och skapa förutsättningar för gränslös kommunikation, kunskapsöverföring och samskapande är vårt mål. Våra vänner i väst och öst är prioriterade. Nordens Gröna Bälte är ett starkt varumärke med lång tradition av gränsöverskridande samarbeten.

Nära dialog finns med fylkena i Tröndelag om den smarta regionen, en utveckling av konceptet “Smart Cities” med fokus på städer i storstadsregioner. Vi utvecklar kraft och nyskapande kring det Gröna skiftet/Cirkulär ekonomi, IT och Öppna data. Vi tar snabba steg så att regionerna Jämtland Härjedalen och Tröndelag med sina företag och akademier blir en motor för hela norra Skandinavien utifrån hållbar medborgardriven innovation och utveckling.

Fördjupning

Läs inspirationsrapporten **Nordens Gröna Bälte – utveckling baserad på gränsresursen Sverige/Norge,* Håkan Lutz, Evoluzion 2014.

Samtliga inspirationsrapporter finns att läsa och ladda från www.regionjh.se/nyskapande

Aktiviteter

Alla delområden och förslag på aktiviteter är hämtade från dialoger med medborgare och experter under 2013-2015. Följ framstegen inom varje område digitalt via innovationsbloggen. Aktiviteterna är förslag till vad vi som region behöver ta tag i. Vissa har påbörjats, vissa har inte ens formulerats mer än i en mening. Vem som ska göra det? Det är vi alla, och du är varmt välkommen att ta tag i det du vill ska ske.

66. Skapa gränsöverskridande dialogbaserade mötesplatser inspirerat av Cleveland, USA och Mötesplats Lycksele i Region Västerbotten på några utvalda fokusområden ex. Cirkulär ekonomi/Bioekonomi, Smart Regions, Open data (offentliga data/infrastruktur över gränsen)
67. Skapa lärprocesser att utgå ifrån vid initiering av alla nya projekt inom Sverige-Norge programmet (Interreg)
68. Eliminera handelshinder (Exempelvis gemensamma handelskontor)
69. Import av innovativa människor (Exempelvis likt Startup Chile)
70. Kompetensutveckling: Innovation (Exempelvis etablering av ”Center of excellence for innovation management”
71. Inspirationsrapport: *Nordens Gröna Bälte - utveckling baserad på gränsresursen Sverige/Norge

Det här är

Cirkulär ekonomi som utvecklingsmotor

Orden hållbart och småskaligt kommer ofta på tal i Jämtland Härjedalen som något som vi är kända för.

Cirkulär ekonomi har lockat många till engagemang och nyfikenhet om hur företag, individer och regionen praktisk kan agera för att skapa social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet på nya sätt.

Inom cirkulär ekonomi finns fyra områden som är speciellt intressanta. Regioner som samskapar, hur design används vid produkttillverkning för 100% återvinning, modeller för företagssymbioser där avfall blir till andra företags resurs samt nya affärsmodeller för hyra, dela låna ekonomin.

Speciellt den sistnämnda är mycket intressant för Jämtland Härjedalen där flera företag nu finns som säljer funktion framför produkt, inte minst inom turism och friluftsliv där ”hyra-skidor-konceptet” nu snabbt sprider sig till fler funktionsområden!

Mål, Framsteg, Nästa bästa steg

Målet är att Jämtland Härjedalens fokus på cirkulär ekonomi sätter oss på världskartan som den region att inspireras av för att skapa regionalt ekonomiskt värde, framtidstro och engagemang för vår tids viktigaste fråga - klimat och resurseffektivitet.

Våra företag gör härliga framsteg i att avfall blir råvaror i nya produkter. Företagssymbioser börjar gro där resurser delas samtidigt som nya affärmodeller utvecklas för HYRA, DELA, LÅNA ekonomier, där kunden köper funktion framför produkt.

Regionens nästa bästa steg blir aktivt medlemskap i “Circular 100”, där global regional samverkan stimulerar till fler företag som Rent-A-Plagg i Åre att utvecklas och växa i vår härliga region.

Fördjupning

Läs inspirationsrapport **Hur kan cirkulär ekonomi skapa värde i Jämtland Härjedalen?,* Tobias Jansson, Circulareconomy.se 2014.

Samtliga inspirationsrapporter finns att läsa och ladda från www.regionjh.se/nyskapande

Aktiviteter

Alla delområden och förslag på aktiviteter är hämtade från dialoger med medborgare och experter under 2013-2015. Följ framstegen inom varje område digitalt via innovationsbloggen. Aktiviteterna är förslag till vad vi som region behöver ta tag i. Vissa har påbörjats, vissa har inte ens formulerats mer än i en mening. Vem som ska göra det? Det är vi alla, och du är varmt välkommen att ta tag i det du vill ska ske.

72. Kunskapsutveckling genom innovationsplattformen Circular Economy 100
73. CradleNet i Jämtland Härjedalen
74. Kulturen får det att hända - Stödja mötesplatser för Cirkulär ekonomi
75. Kulturen får det att hända - Etablera ett regionalt projektkontor som kan möjliggöra projektkoncept
76. Företagscoaching: Från linjär till cirkulär affärsmodell - Erbjud stöd med fokus på cirkulär innovation
77. Matchmaking: Restmaterial som resurs - Marknadsplats för materialströmmar etableras regionalt
78. Matchmaking: Moderföretag som plattform för innovation - Stimulera nya affärmodeller för HYRA, DELA, LÅNA ekonomin
79. Utveckla kollaborativa transportlösningar - gränsöverskridande med Tröndelag
80. Utveckla kollaborativa transportlösningar - inomregionala
81. Inspirationsrapport: *Hur kan cirkulär ekonomi skapa värde i Region Jämtland Härjedalen, utifrån ett småskalighets- glesbygds- och hållbarhetsperspektiv?

Verktygslåda för nyskapare

Principer för nyskapande

Här är några viktiga principer att förhålla sig till vid nyskapande. Använd sökord ”Design thinking mindset” i valfri sökmotor för att läsa mer.

1. Se människor som resurs
2. Sätt samskapande i centrum
3. Veta var i processen vi är
4. Var experimentell med skisser och prototyper
5. Visualisera dina tankar
6. Prioritera att få fram många idéer
7. Snabb verkstad
8. Uppmuntra galna idéer
9. Tillräckligt bra duger
10. Bygg på varandras idéer
11. Fira framsteg tillsammans

Kunskap via regionjh.se/nyskapande

Innovationsarbetet i Jämtland Härjedalen samlar löpande på sig bra kunskap och omvärldsbevakar nyskapandet i världen.

Ta del av kunskap här:

» Ladda ner inspirationsrapporter för varje fokusområde från innovationsbloggen.

» Se filmer med våra inbjudna talare på Region Jämtland Härjedalens Vimeo-kanal.

» Läs lägesrapporter om de olika fokusområdena för innovationsarbetet via innovationsbloggen.

» Följ kvalitetsteknik på Mittuniversitetet för den senaste forskningen inom dialogbaserad utveckling.

Arrangera en idéverkstad eller samla ihop ett framstegsteam

Om du aktivt vill påbörja en förändring, förädling eller tänka nytt tillsammans med människor omkring dig är ett tips att arrangera ett kreativt möte. På så vis kan alla som är intresserade av att bidra vara med och hjälpa till. Glöm inte att alltid avsluta med att bestämma vad nästa steg är!

Digitala verktyg

» Trello - en digital anslagstavla där team jobbar tillsammans på distans

» Google Drive - molnbaserad dokumenthantering

» Telefonkonferens för upp till fem personer via Phonera

» Google Hangouts - Digitalt mötesrum

Mallar för nyskapande

» **Besök: svid.Se eller methodkit.Com**
- Samlade designverktyg för att driva utvecklingsprocess

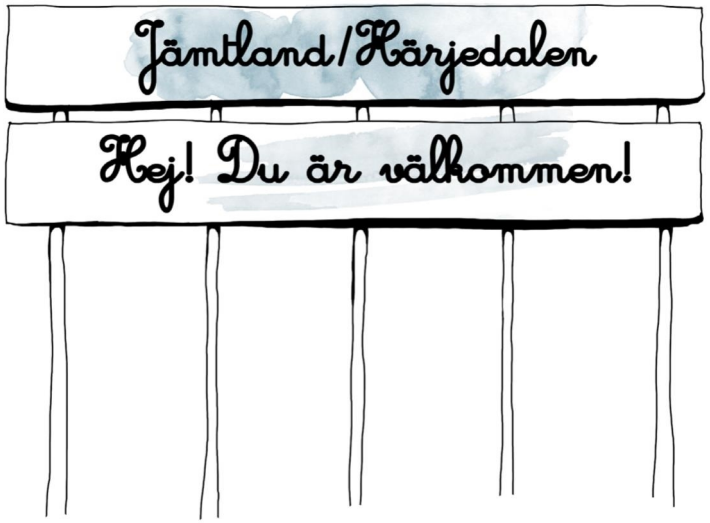
» Vi har samlat de **verktyg** som används i Region Jämtland Härjedalens innovationsarbete på hemsidan:
www.regionjh.se/nyskapande

Resurser

» **Aktörskarta Jämtland Härjedalen**
(PDF finns på:
www.regionjh.se/nyskapande)

» Regional sida på www.verksamt.se

» Spridning av öppna aktiviteter genom Kultr-appens flik för ”kreativa möten”



Fler verktyg för nyskapande:
www.regionjh.se/nyskapande

Produktion

Innovationsprogrammet har tagits fram på uppdrag av Region Jämtland Härjedalen och med stöd från Tillväxtverket.

Illustrationer

Helene Gedda och Trampolin PR.

Rättigheter

Innehållet i denna publikation betraktas som Open source och är fritt att sprida.
Ikoner är designade av Freepik.

Design och layout

Region Jämtland Härjedalen tillsammans med Trampolin PR.

Kontakt

Erik Noaksson
Innovationsstrateg
Region Jämtland Härjedalen
erik.noaksson@regionjh.se
063-14 65 62

NYSKAPANDE & KREATIV I JÄMTLAND HÄRJEDALEN

- vårt regionala innovationsprogram visar oss vägen!

Innovationsprogrammet är uppbyggt kring sju kärnprocesser som alla innehåller förslag på aktiviteter som riktar sig till olika aktörer i samhället och som vi hoppas se utvecklas under de kommande fem åren. Innovationsprogrammet bygger på frivillighet och inspiration. Aktiviteter inom kärnprocesserna vill regionen se utvecklas i dialog mellan de aktörer och individer som inspireras och känner att de kan bidra på bästa sätt. Programmet bygger på ett individuellt och kollektivt ansvarstagande för våra olika roller i samhällssystemet. Det regionala ledarskapet i innovationsfrågan vill Region Jämtland Härjedalen utveckla genom att kontinuerligt stimulera till kreativa mötesplatser där aktiviteterna i innovationsprogrammet utvecklas och görs samhällsnyttiga.

Regionen vill även stimulera till framväxten av en årlig Mötesplats Jämtland Härjedalen som i dialog hyllar, inspirerar och synliggör alla människor som skapar vår gemensamma framtid.

Genom långsiktighet, samhandling och dialog tror vi det är fullt möjligt att stärka vår kultur, samhörighet och tillit för att till 2025 ha skapat en innovativ inkluderande samhällsutveckling i världsklass. Välkommen!

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

VI HAR FÅTT STÖD AV TILLVÄXTVERKET

9

Revidering av samarbets- och uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik

RUN/452/2019

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Tjänsteskrivelse
(Regionala utvecklingsnämnden)

2019-11-1111

Infrastruktur och kommunikationer
Erik Sjaunja
Tfn: 063-146533
E-post: erik.sjaunja@regionjh.se

RUN/452/2019

Revidering av samarbets- och uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen har ett samarbetsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik med länets åtta kommuner, där målet är att gemensamt och kostnadseffektivt svara för särskild kollektivtrafik. Samarbetet regleras genom uppdragsavtal där omfattningen på samarbetet varierar mellan parterna. Sex av länets åtta kommuner har uppdragit till Region Jämtland Härjedalen som regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) att verkställa kommunens samtliga uppgifter avseende färdtjänstverksamhet, inklusive myndighetsutövning. Alla kommuner har uppdragit till RKM att utföra tjänster kring skolskjutsverksamhet. Genom uppdragsavtal med regionens ansvarsområde sjukresor har RKM även i uppdrag att verkställa uppgiften som huvudman för sjukresor.

RKM har i sin tur uppdragit till Länstrafiken i Jämtlands län AB att ansvara för samordningen, vilket idag sker hos en upphandlad beställningscentral. Innevarande avtal mellan bolaget och beställningscentralen löper ut 2020-09-30.

Region Jämtland Härjedalen har beslutat att bedömning av sjukresebehov ska flyttas från vårdpersonalen. I juni 2019, § 68, beslutade hälso- och sjukvårdsnämnden att gå vidare med ett samarbete med Region Västernorrland om central bedömningsfunktion, samordning och beställning av sjukresor. Lösningen innebär att sjukresorna hanteras genom kommunalförbundet Din Tur och beställningscentralen i Ånge. Nämnden har också i sitt beslut uttryckt att de förutsätter att regionala utvecklingsnämnden i sin roll som RKM avtalar om detta samarbete utifrån gällande samarbets- och uppdragsavtal. Regionala utvecklingsnämnden fattade därför i september 2019, § 140, beslut om att ta fram förslag till reviderade samarbets- och uppdragsavtal som möjliggör ett samarbete med en annan regional kollektivtrafikmyndighet.

Som en följd av inriktningen att flytta hanteringen av sjukresor till Din Tur har Länstrafiken i Jämtlands län gjort en utredning om färdtjänst i länet (Utredning om

färdtjänst och riksfärdtjänst i Jämtlands län, RUN/301/2019). Utredningens rekommendation var att på liknande sätt som för sjukresorna flytta bedömningsfunktion och beställningscentral för färdtjänst till Din Tur, och i den mån det är juridiskt möjligt även myndighetsutövningen. Under sommaren 2019 skickades utredningen på remiss till länets kommuner. Majoriteten av berörda kommuner uttryckte sammanfattningsvis en vilja att bibehålla den nuvarande lösningen och att de ser risker med att flytta verksamheten till Din Tur. Juridiskt bedöms det heller inte möjligt att överlåta myndighetsutövningen, enligt lagen om färdtjänst, till kollektivtrafikmyndighet i ett annat län. Färdtjänsthanteringen förutsätts därför inte flyttas till Din Tur.

Ovanstående ställningstaganden från Region Jämtland Härjedalens hälso- och sjukvårdsnämnd och länets kommuner har resulterat i förslaget att hälso- och sjukvårdsnämnden återtar ansvaret för sjukresor i samband med att nuvarande avtal med beställningscentralen löper ut i september 2020. Detta innebär att nuvarande samarbets- och uppdragsavtal behöver revideras från den 1 oktober 2020, eftersom sjukresor då ej omfattas av samarbetet. Ett förslag på nytt samarbetsavtal och uppdragsavtal har tagits fram. Upphandling av sjukresetransporterna förutsätts dock även fortsatt upphandlas samordnat med annan särskild kollektivtrafik.

Regiondirektörens förslag

1. Förslag på reviderat Samarbetsavtal och Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län skickas till länets kommuner för synpunkter.
2. Regionala utvecklingsnämnden återför frågan om att avtala om samarbete kring sjukresor med Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (Din Tur) till hälso- och sjukvårdsnämnden.

I tjänsten
Hans Svensson
Regiondirektör

Berit Eriksson
Områdeschef Infrastruktur och kommunikationer

Utdrag till

Hälso- och sjukvårdsnämnden
Länets kommuner
Länstrafiken i Jämtlands län AB

2019-XX~~01~~-XX~~01~~

Samarbetsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län

Förslag till revidering. Version 0.1

Parter Region Jämtland Härjedalen, Bräcke, Ragunda, Åre, Berg, Härjedalens, Strömsund, Östersund och Krokoms kommuner

Samarbetsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län

1. Inledning

Allmän kollektivtrafik är öppen för alla och utgörs av linjetrafik och närtrafik som är tidtabellagd, den kan vara anropsstyrd och den har en fastställd taxa.

Särskild kollektivtrafik är trafik som inte är tillgänglig för alla utan kräver någon form av tillstånd och vanligen förbokning. Med särskild kollektivtrafik avses exempelvis resformerna färdtjänst, riksfärdtjänst, omsorgsresor, sjukresor, skolskjutsar och särskoleskjutsar, även smågods kan förekomma.

Tillsammans utgör allmän och särskild kollektivtrafik den *samlade kollektivtrafiken*. Ansvaret för de olika trafikformerna regleras i olika lagar.

All allmän och särskild kollektivtrafik kan inordnas i ett system. En ökad grad av integrering kan då uppnås. Samordning sker genom gemensam upphandling av trafikutövare för olika resor (exempelvis färdtjänst, skolskjuts, ~~sjukresor,~~ närtrafik, linje- och anropsstyrd linjetrafik), och att alla förbeställda resor bokas genom *en* beställningscentral (BC). Taxorna samordnas och blir mer enhetliga med länstrafiktaxan som norm. Syftet är också att sänka samhällets kostnad för resorna.

Region Jämtland Härjedalen och kommunerna Bräcke, Ragunda, Åre, Berg, Härjedalens, Strömsund, Östersund och Krokoms kommuner - nedan kallad parterna – tecknar följande samarbetsavtal.

2. Parternas ansvarsområde

Parterna har det politiska och ekonomiska ansvaret för särskild kollektivtrafik inom sina respektive verksamhetsområden. De kommunala verksamhetsområden som omfattas är färdtjänst och riksfärdtjänst, skolskjutsar och särskoleresor samt eventuellt övriga resformer (exempelvis handikapp- och äldreomsorgsresor). ~~Region Jämtland Härjedalens ansvarsområde är sjukresor.~~ RRegion Jämtland Härjedalen i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) har ansvar för den allmänna kollektivtrafiken. Region Jämtland Härjedalen har även sjukresor som ansvarsområde, men det omfattas inte av detta samarbetsavtal.

3. Samarbetsförklaring

Målet med samarbetet mellan parterna är att gemensamt och kostnadseffektivt svara för särskild kollektivtrafik. Parterna är överens om att samarbeta så att effektivast möjliga samordning inom den särskilda kollektivtrafiken och mellan den särskilda och allmänna kollektivtrafiken uppnås. Resenären skall kunna uppleva en bra kvalité och en god service från att resan beställts till den är genomförd. Parterna förbinder sig att verka för en harmonisering av regelverket och taxa för att effektivisera en resesamordning.

4. Avtal med Regional Kollektivtrafikmyndighet (RKM), Region Jämtland Härjedalen

Parterna skall med RKM ingå ett uppdragsavtal som reglerar det vidare arbetet med särskild kollektivtrafik i länet. I uppdragsavtalet ges RKM, eller den RKM utser, i uppdrag att verkställa Region Jämtland Härjedalens och kommunernas uppgifter som ansvarig för särskild kollektivtrafik och att tillhandahålla/upphandla beställningscentral- och persontransporttjänster för sådana resformer som parterna har ansvar för.

Med beställningscentral avses verksamhet för att ta emot beställningar av resor, organisera och administrera återkommande schemalagda resor, samordna dessa beställningar till transportuppdrag och vidarebefordra uppdragen till avtalsbundna transportörer~~, samordna riksfärdtjänst samt sjuk- och behandlingsresor utanför länet~~. BC:s uppdrag kan utökas med andra uppgifter ~~ex vis behovsbedömning och information kring sjukresor~~.

Parterna skall inför varje upphandling av BC/uppdrag till BC, samordningsprogram och transporttjänster träffa överenskommelse om fördelningsnycklar, funktionskrav, kvalitetskrav, miljökrav och andra krav på verksamheten.

5. Parternas ekonomiska ansvar

Kostnad för drift och administration av BC skall fördelas för närtrafik, anropsstyrd linjetrafik, färdtjänst och~~,~~ riksfärdtjänst ~~och sjukresor~~ och eventuella övriga uppdrag och viktas utifrån resursåtgång per samtal.

~~Under innevarande avtal (oktober~~ november ~~2019~~8) ~~med Beställningscentralen Jämtland Härjedalen gäller att kostnad för drift och administration av BC skall fördelas för närtrafik, anropsstyrd linjetrafik, färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor och eventuella övriga resformer utifrån antalet förmedlade resor. Kostnadsfördelningen skall ske enligt principen att färdtjänstresor viktas 1,0, sjukresor 1,0, riksfärdtjänstresor 10,0, sjukresor med tåg och flyg 10,0, närtrafik och anropsstyrd linjetrafik 1,0, eventuella övriga resformer 1,0.~~

Trafikkostnaden betalas av den part som är ansvarig för den aktuella trafiken.

Administrationskostnader som inte direkt kan hänföras till BC eller trafik fördelas enligt nyckel för drift och administration av BC.

Kostnad för legitimering av färdtjänst ska bekostas av respektive kommun.

6. Lagstiftning

Parterna ska följa gällande lagstiftning avseende särskild kollektivtrafik.

7. Informationsskyldighet

Om någon part vidtar förändring som väsentligt kan komma att påverka övrigas ekonomiska utfall skall samtliga parter snarast underrättas om det.

8. Tillkommande part

Kommun inom Jämtlands län äger rätt, utan särskilt beslut hos varje avtalspart, att ansluta sig till detta avtal i enlighet med dess villkor och intentioner. Begäran om att ansluta sig skall vara skriftlig och lämnas till RKM som delger samtliga parter ~~samt Länstrafiken i Jämtlands län AB som är utförare av uppdraget~~. Anslutning regleras i skriftligt tillägg till detta avtal. RKM ges i uppdrag att för samtliga till avtalet anslutna parter godkänna anslutning på de villkor som anges i detta avtal. Anslutning kan enbart ske med minst sex månaders framförhållning och bör ske vid årsskifte om parterna inte överenskommer om annat.
Om ny part (kommun) ansluter sig till detta avtal ska parten även ansluta sig till de gemensamma regler, taxor och kvalitetskrav som finns för tillfället.

9. Samrådsgrupp för särskild kollektivtrafik

Det ska finnas en gemensam samrådsgrupp för särskild kollektivtrafik. Samrådsgruppen skall bestå av en representant för respektive part i detta avtal och RKM.

Samrådsgruppen ska vara ett organ för parterna att, på tjänstemannaplanet, få ett ömsesidigt informationsutbyte och forum för utvecklingsarbete samt utgöra en kontaktlänk mellan parterna och länstrafiken. Samrådsgruppens arbete regleras närmare i Uppdragsavtalet punkt 4.
Parterna i samrådsgruppen ansvarar för att gruppens förslag förs in för beslut i respektive organisation.

10. Tvist

Tvist angående tolkning av detta avtal skall i första hand avgöras genom förhandling mellan parterna. I andra hand skall tvist avgöras av svensk domstol enligt svensk lag.

11. Ändringar

Ändringar och tillägg till detta avtal skall vara skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

12. Avtalstid/uppsägning

Detta avtal gäller fr.o.m. 202019-0110-01 t.o.m. 202221-12-31, eller den tidigare tidpunkt som parterna kommer överens om. Uppsägningstiden ska vara ett år. Uppsägning ska vara skriftlig och delges samtliga parter ~~och Länstrafiken i Jämtlandslän AB~~. Om avtalet inte sägs upp ska det förlängas tre år med samma uppsägningstid.

Om någon part säger upp avtalet skall övriga parter ha rätt att påkalla omförhandling om en förlängning av avtalet i justerad form.

Avtalet finns upprättat i 9 exemplar, parterna har tagit varsitt exemplar.

Östersund 2020- ~~20198~~-

Region Jämtland Härjedalen

…….

Bräcke kommun

……..

Ragunda kommun

……

Åre kommun

……

Strömsunds kommun

……

Härjedalens kommun

……

Bergs kommun

…….

Krokoms kommun

……

Östersunds kommun

……

Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län

Förslag till revidering. Version 0.1

Parter Region Jämtland Härjedalen, Bergs kommun, Bräcke kommun, Härjedalens kommun, Ragunda kommun, Krokoms kommun, Åre kommun, Strömsunds kommun och Östersunds kommun.

Avtalsbilagor

Bilaga 1 – uppdrag per part i avtalet

~~A- Region Jämtland Härjedalen~~

~~B-~~A- Bergs kommun

~~C-~~B- Bräcke kommun

~~D-~~C- Härjedalens kommun

~~E-~~D- Ragunda kommun

~~F-~~E- Krokoms kommun

~~G-~~F- Åre kommun

~~H-~~G- Strömsunds kommun

~~I-~~H- Östersunds kommun

Bilaga 2 – taxor

Bilaga 3 – servicenivåer

Bilaga 4 – regelverk färdtjänst

Bilaga 5 – skolskjutsar

~~Bilaga 6 – regelverk och ersättningsgrunder för sjukresor~~

Region Jämtland Härjedalen och kommunerna Berg, Bräcke, Härjedalen, Ragunda, Krokom, Strömsund, Östersund och Åre har tecknat ett samarbetsavtal. Till samarbetsavtalet fogas detta uppdragsavtal mellan parterna.

~~Region Jämtland Härjedalen i egenskap av Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) uppdrar till Länstrafiken i Jämtlands Län AB att verkställa detta avtal i tillämpliga delar.~~

1. Regionala kollektivtrafikmyndighetens (RKM) uppdrag

I överensstämmelse med det av kommunerna och Region Jämtland Härjedalen ingångna Samarbetsavtalet samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län ges RKM i uppdrag att verkställa Region Jämtland Härjedalens och kommunernas uppgifter som ansvariga för särskild kollektivtrafik i nedanstående omfattning.
För varje part tecknas en särskild avtalsbilaga, av den framgår vilka resformer och ansvar (legitimering) som överlåtits. Resformer/uppdrag kan läggas till under löpande avtalsperiod efter överenskommelse mellan RKM och respektive part.

2. Uppdragsbeskrivning

RKM:s uppdrag är att samordna allmän och särskild kollektivtrafik oavsett om det är kommunerna eller Region Jämtland Härjedalen som har ansvaret för dessa. Detta sker genom att RKM (eller den RKM utser) bedriver

- beställnings- och samordningsfunktion (BC) för allmän och särskild kollektivtrafik
- transporttjänster avseende särskild kollektivtrafik.

Verksamheten ska bedrivas med hjälp av entreprenörer som upphandlas i konkurrens, alternativt i egen regi.

Verksamheten ska bedrivas så att
- samordning och planering av resor minimerar kostnaden för verksamheten
- överenskommen kvalitet på resor och tjänster upprätthålls.
- i övrigt i enlighet med vad parterna enligt 4. tredje stycket Samarbetsavtalet kommit överens om.

RKM ska vidare

- aktivt arbeta med utveckling av resmöjligheter för att minska behovet av särskild kollektivtrafik genom att fler skall kunna nyttja den allmänna kollektivtrafiken.
- biträda med planeringsarbete i den utsträckning som parterna kommer överens om.

3. Myndighetsutövning

Lagen om färdtjänst (SFS 1997:736) respektive riksfärdtjänst (SFS 1997:735) ger möjlighet för kommun att överlåta samtliga uppgifter för handläggning av färdtjänst respektive riksfärdtjänst till den RKM d v s även myndighetsutövningen. Samtliga kommuner som ingår i Samarbetsavtalet-uppdragsavtalet och har överlåtit ansvar för färdtjänst/riksfärdtjänst överlåter även myndighetsutövningen enligt gällande lagar.

4. Samrådsgrupp för särskild kollektivtrafik

RKM ska svara för den gemensamma samrådsgruppen enligt samarbetsavtalet, punkt 9, där RKM (eller den RKM utser) ska vara sammankallande och leda sammanträdet.
Protokoll ska föras vid gruppens sammanträden.
Samrådsgruppen är ett organ för parterna att på tjänstemannaplanet få ett ömsesidigt informationsutbyte och forum för utvecklingsarbete samt utgöra en kontaktlänk mellan parterna. Exempelvis skall samrådsgruppen initiera förändringar av mål, regler, tillämpningsanvisningar och ekonomiska villkor för hur resenären får nyttja den särskilda kollektivtrafiken.
Samrådsgruppen skall kunna utse arbetsgrupper och adjungera deltagare för att bereda verksamhetsspecifika frågor.
Samrådsgruppen sammanträder vid minst två tillfällen per år.

5. Regelverk och kundtillstånd

För uppdraget gäller de gemensamma mål, regler, tillämpningsanvisningar och ekonomiska villkor för hur resenären får nyttja den särskilda kollektivtrafiken. Se bilagorna
2 Taxor,
3 Servicenivåer,
4 Regelverk Färdtjänst,
5 Skolskjutsar ~~och~~
~~6 Sjukresor.~~
Kommunerna uppdrar till RKM att fatta beslut om färdtjänsttaxan, enligt de principer som redovisas i bilaga 2 Taxor, samt ansvara för och besluta om eventuella regeländringar avseende bilaga 4 Regelverk färdtjänst.

6. Ekonomi

Ersättning

De faktiska kostnaderna som verksamheten medför ska fördelas mellan parterna. RKM~~,~~ (eller den RKM utser)~~,~~ ska i efterskott dock senast den 15:e i varje månad fakturera parterna för ersättning till entreprenörer, administrationskostnader och andra kostnader som kan hänföras till respektive uppdragsgivare. Kostnadsfördelningen framgår av Samarbetsavtalet.

Slutlig reglering av parternas ersättning enligt fastställd kostnadsfördelning för innevarande år skall ske senast 31 mars nästkommande år.

Budget

RKM (eller den RKM utser) ska i överenskommelse med respektive uppdragsgivare, fastställa en budget för nästkommande år och i övrigt lämna de uppgifter till parterna som efterfrågas.

Budgeten skall innehålla

- verksamhetens erforderliga gemensamma kostnader och investeringar,
- budgetunderlag till respektive uppdragsgivare.
- alla kostnader och ersättningar till anlitade entreprenörer,
- ekonomisk redovisning

7. Rapporter

RKM ska följa upp verksamheten och minst kvartalsvis tillsända respektive uppdragsgivare en resultatrapport.
RKM ska månadsvis redovisa generell statistik över resande och kostnader. Mer specifik statistik ur datasystemet tillhandahålls av RKM enligt särskild överenskommelse.

RKM ska i övrigt följa upp verksamheten i enlighet med vad parterna enligt 4. tredje stycket Samarbetsavtalet kommit överens om.

8. Nya uppdragsgivare

Inträde av nya uppdragsgivare regleras i skriftligt tillägg till detta avtal mellan uppdragsgivaren och RKM, och ska vara undertecknat av båda parter.

Uppdragsgivare som ansluter sig till detta uppdragsavtal ska till RKM betala en initialavgift som motsvarar de faktiska kostnader som uppstår för att administrera inträdet av en tillkommande uppdragsgivare.

9. Tvist

Tvist angående tolkning av detta uppdragsavtal ska i första hand avgöras genom förhandling mellan parterna. I andra hand ska tvist avgöras av svensk domstol enligt svensk lag.

10. Ändringar

Ändringar och tillägg till detta uppdragsavtal ska vara skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

12. Avtalstid/uppsägning

Detta uppdragsavtal gäller från och med 2020~~19~~-~~01~~10-01 så länge som samarbetsavtalet mellan kommunerna och Region Jämtland Härjedalen gäller. Uppsägningstiden skall vara ett år. Uppsägning skall vara skriftlig och delges samtliga parter och RKM. Om uppdragsavtalet inte sägs upp skall det förlängas tre år med samma uppsägningstid.

Om någon part säger upp uppdragsavtalet ska övriga parter ha rätt att påkalla diskussioner om en förlängning av uppdragsavtalet i justerad from.

Uppdragsavtalet finns upprättat i 9 exemplar, parterna har tagit varsitt exemplar.

Östersund 2020 ~~2018~~9~~-~~

Region Jämtland Härjedalen

…….	……..
Berg kommun	Bräcke kommun
……..	……
Härjedalens kommun	Ragunda kommun
……	……
Strömsunds kommun	Åre kommun
……	……..

Krokoms kommun

……

Östersund kommun

……..

~~Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län, Regionala utvecklingsnämnden~~

~~……..~~

~~……~~

Bilaga 1 A

Avtalsbilaga till

Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län

för Region Jämtland Härjedalen ansvarsområde sjukresor

Region Jämtland Härjedalen ansvarsområde sjukresor uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtlands Härjedalen att fr o m 2019-01-01utföra nedanstående tjänster för regionens räkning. Utförandet ska ske i enlighet med samarbetsavtal och uppdragsavtal för samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län.

Omfattning

Region Jämtland Härjedalen, ansvarsområde sjukresor, ger Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen i uppdrag att verkställa regionens uppgift som huvudman för sjukresor i enlighet med p.2 i detta avtal.

Ort och datum……

……

Bilaga 1 AB

Avtalsbilaga till

Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län

Bergs kommun uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län att fr om 20~~19~~20-~~01~~10-01 utföra nedanstående tjänster för kommunens räkning. Utförandet ska ske i enlighet med samarbetsavtal och uppdragsavtal för samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län.

Omfattning

- ☐ Bergs kommun uppdrar till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen att verkställa samtliga kommunens uppgifter, inklusive myndighetsutövning, som huvudman för färdtjänst respektive riksfärdtjänst.

- ☐ Bergs kommun uppdrar till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen att utföra tjänster kring skolskjutsverksamhet. Gemensamt planeringsverktyg ska användas och de kommunala skolskjutsarna ska planeras i nära koppling till allmän linjetrafik.

Ort och datum……

……

Bilaga 1 ~~C~~B

Avtalsbilaga till

Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län

Bräcke kommun uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län att fr om 20~~19~~20-~~01~~10-01 utföra nedanstående tjänster för kommunens räkning. Utförandet ska ske i enlighet med samarbetsavtal och uppdragsavtal för samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län.

Omfattning

- ☐ Bräcke kommun uppdrar till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen att verkställa samtliga kommunens uppgifter, inklusive myndighetsutövning, som huvudman för färdtjänst respektive riksfärdtjänst.

- ☐ Bräcke kommun uppdrar till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen att utföra tjänster kring skolskjutsverksamhet. Gemensamt planeringsverktyg ska användas och de kommunala skolskjutsarna ska planeras i nära koppling till allmän linjetrafik.

Ort och datum……

……

Bilaga 1 ~~D~~C

Avtalsbilaga till

Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län

Härjedalens kommun uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län att fr om 202~~0~~19-~~0~~1~~0~~10-01 utföra nedanstående tjänster för kommunens räkning. Utförandet ska ske i enlighet med samarbetsavtal och uppdragsavtal för samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län.

Omfattning

- ☐ Härjedalens kommun uppdrar till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen att verkställa samtliga kommunens uppgifter, inklusive myndighetsutövning, som huvudman för färdtjänst respektive riksfärdtjänst.

- ☐ Härjedalens kommun uppdrar till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen att utföra tjänster kring skolskjutsverksamhet. Gemensamt planeringsverktyg ska användas och de kommunala skolskjutsarna ska planeras i nära koppling till allmän linjetrafik.

Ort och datum……

……

Bilaga 1 ~~E~~D

Avtalsbilaga till

Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län

Ragunda kommun uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län att fr om 202~~019~~-~~01~~10-01 utföra nedanstående tjänster för kommunens räkning. Utförandet ska ske i enlighet med samarbetsavtal och uppdragsavtal för samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län.

Omfattning

- ☐ Ragunda kommun uppdrar till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen att verkställa samtliga kommunens uppgifter, inklusive myndighetsutövning, som huvudman för färdtjänst respektive riksfärdtjänst.

- ☐ Ragunda kommun uppdrar till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen att utföra tjänster kring skolskjutsverksamhet. Gemensamt planeringsverktyg ska användas och de kommunala skolskjutsarna ska planeras i nära koppling till allmän linjetrafik.

Ort och datum……

……

Bilaga 1 ~~F~~E

Avtalsbilaga till

Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län

Krokoms kommun uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län att fr om 202~~019~~-~~01~~10-01 utföra nedanstående tjänster för kommunens räkning. Utförandet ska ske i enlighet med samarbetsavtal och uppdragsavtal för samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län.

Omfattning

- ☐ Krokoms kommun uppdrar till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen att verkställa samtliga kommunens uppgifter, inklusive myndighetsutövning, som huvudman för färdtjänst respektive riksfärdtjänst.

- ☐ Krokoms kommun uppdrar till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen att utföra tjänster kring skolskjutsverksamhet. Gemensamt planeringsverktyg ska användas och de kommunala skolskjutsarna ska planeras i nära koppling till allmän linjetrafik.

Ort och datum……

……

Bilaga 1 ~~G~~F

Avtalsbilaga till

Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län

Åre kommun uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län att fr om 202~~019~~-~~01~~10-01 utföra nedanstående tjänster för kommunens räkning. Utförandet ska ske i enlighet med samarbetsavtal och uppdragsavtal för samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län.

Omfattning

- ☐ Åre kommun uppdrar till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen att verkställa samtliga kommunens uppgifter, inklusive myndighetsutövning, som huvudman för färdtjänst respektive riksfärdtjänst.

- ☐ Åre kommun uppdrar till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen att utföra tjänster kring skolskjutsverksamhet. Gemensamt planeringsverktyg ska användas och de kommunala skolskjutsarna ska planeras i nära koppling till allmän linjetrafik.

Ort och datum……

……

Bilaga 1 ~~H~~G

Avtalsbilaga till

Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län

Strömsunds kommun uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län att fr om 202~~019~~-~~01~~10-01 utföra nedanstående tjänster för kommunens räkning. Utförandet ska ske i enlighet med samarbetsavtal och uppdragsavtal för samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län.

Omfattning

- ☐ Strömsunds kommun uppdrar till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen att verkställa samtliga kommunens uppgifter, inklusive myndighetsutövning, som huvudman för färdtjänst respektive riksfärdtjänst.

- ☐ Strömsunds kommun uppdrar till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen att utföra tjänster kring skolskjutsverksamhet. Gemensamt planeringsverktyg ska användas och de kommunala skolskjutsarna ska planeras i nära koppling till allmän linjetrafik.

Ort och datum……

……

Bilaga 1 ~~I~~H

Avtalsbilaga till

Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län

Östersunds kommun uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län att fr om 202~~0~~19-~~0~~110-01 utföra nedanstående tjänster för kommunens räkning. Utförandet ska ske i enlighet med samarbetsavtal och uppdragsavtal för samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län.

Omfattning

- ☐ Östersunds kommun uppdrar till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen att verkställa samtliga kommunens uppgifter, inklusive myndighetsutövning, som huvudman för färdtjänst respektive riksfärdtjänst.

- ☐ Östersund kommun uppdrar till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen att utföra tjänster kring skolskjutsverksamhet. Gemensamt planeringsverktyg ska användas och de kommunala skolskjutsarna ska planeras i nära koppling till allmän linjetrafik.

Ort och datum……

……

Bilaga 2

Taxor 2018-09-01

Taxesättning

Länstrafiktaxan för allmän kollektivtrafik är normerande för hur taxan i särskild kollektivtrafik och anropsstyrd trafik ska sättas.
Närtrafik och särskild kollektivtrafik har en högre taxa än länstrafiktaxan. Det motiveras med att de reformerna är sällanresor, har en högre servicegrad samt som ett incitament för att styra över en del av resandet till allmän linjetrafik (Anropsstyrd linjetrafik och närtrafik) i länet. Den trafik som regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar för.

Krontalsändringar i Länstrafik- och Närtrafiktaxan beslutas av Länstrafiken AB. Principiella ändringar beslutas av Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län. Färdtjänsttaxan är knuten till Länstrafiktaxan, krontalsförändringar beslutas av Länstrafiken AB, principiella ändringar beslutas av Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län.

Taxa fr om 2017-12-01 redovisas nedan.

Länstrafiktaxan

Länstrafikens kontanttaxa är svagt degressiv (vid en lång resa är kostnaden i kr/km lägre än vid en kort resa) avståndet mellan de olika taxestegen är 2-4 km på korta avstånd och 4-10 km på längre avstånd.
Det högsta priset för en enkelresa är 290 kr och en dagbiljett 383 kr. Dagbiljett gäller för obegränsat resande under en dag. Rabatter ges till vissa ålderskategorier.

Närtrafiktaxan

Närtrafiken har kontanttaxa enligt ovan. Närtrafiken är anropsstyrda sällanresor med högre servicegrad än linjelagd trafik. Periodkort, Länskort, Seniorkort, 20-resors rabattkort, Ungdomskort och Elevkort gäller inte.

Färdtjänsttaxan

Färdtjänsttaxan skall vara högre än länstrafikens kontanttaxa, ca 150%.
Det högsta priset för en färdtjänstresa är 435 kr och infinner sig vid 170 km, (resor längre än 170 km kostar således 435 kr).

Färdtjänstresor skall bokas senast kl. 17.00 dag före resdag, detta för att öka möjligheten till samordning. Vid senare beställning samma dag som färdtjänstresan företas, tillkommer en bokningsavgift med 20 kr.

För **Riksfärdtjänstresor** finns särskild taxa fastlagd.

~~Sjukresetaxan~~

~~Utgångspunkten för taxesättningen är att kostnaden för att resa till sjukvård inte får kosta så mycket att den enskilde avstår från sjukvård av det skälet. Egenavgiften (taxa) för enkelresa är 100 kr, (avser september 2018).~~
~~Vid resa med Länstrafiken på resa som är ersättningsgrundande som sjukresa ersätts den enskilde för kostnad överstigande 100 kr.~~

~~Sjukresetaxan beslutas av Regionfullmäktige i Region Jämtland Härjedalen.~~

TAXA

from 20178-12-01

avstånd km -	Länstrafik taxa -	Färdtjänst-taxa	Färdtjänst direktbeställd +20 kr
0	31	50	70
11	31	50	70
14	36	60	80
16	41	70	90
18	47	75	95
20	52	80	100
22	57	90	110
26	62	100	120
30	67	101	121
34	72	108	128
38	83	125	145
42	98	147	167
46	103	154	174
50	114	171	191
54	124	186	206
58	129	194	214
62	140	210	230
66	150	225	245
70	155	232	252
74	160	240	260
78	171	257	277
86	181	271	291
94	191	286	306
102	207	310	330
110	217	326	346
120	228	341	361
130	243	364	384
140	254	380	400
150	269	403	423
160	279	419	439
170	290	435	455

avstånd km	Länstrafik taxa	Färdtjänst-taxa	Färdtjänst direktbeställd +20 kr
0	32	50	70
11	32	50	70
14	37	60	80
16	42	70	90
18	49	75	95
20	54	80	100
22	59	90	110
26	64	100	120
30	69	104	124
34	75	113	133
38	86	129	149
42	101	152	172
46	107	161	181
50	118	177	197
54	128	192	212
58	134	201	221
62	145	218	238
66	155	232	252
70	160	240	260
74	166	249	269
78	177	266	286
86	187	281	301
94	198	297	317
102	214	320	340
110	225	337	357
120	236	353	373
130	252	377	397
140	263	395	415
150	278	418	438
160	289	433	453
170	300	450	470

Bilaga 3

Servicenivåer

Kommentar [ES1]: Ta bort Sjukresor i kolumnerna ”Restyp” och ”Resenär”?

Servicenivåer för olika samhällsbetalda resor redovisas nedan.

Nivå	Servicegrad	Restyp	Resenär	Kommentar
1	Tidtabellagd linjetrafik Fasta hållplatser	Kollektivtrafik Skolskjutsar	Allmänheten Skolbarn Sjukresa utan särskilda behov Färdtjänst utan särskilda behov	Ingen ledsagning eller hjälp med bagage Buss (ev med lågentré), mindre fordon
2	Tidtabellagd anropsstyrd trafik Hämtning/lämning vid adress Samåkning	Anropsstyrd kollektivtrafik Plustrafik	Allmänheten Sjukresa utan behov av ledsagning et c	Ingen ledsagning ”dörr till dörr och/eller hjälp med bagage Fordon anpassade till behov ex vis rullstol
3	Förbeställd anropsstyrd trafik Ej tidtabellagd Fasta avgångstider Samåkning	Färdtjänst Sjukresor	Färdtjänstresenär som enligt tillstånd inte klarar att åka enligt enl nivå 1-2. Sjukresa - planerat besök- med medicinska skäl (intyg) som enl tillstånd inte klarar att åka enligt nivå 1-2.	Ledsagning dörr till dörr Hjälp med bagage Fordon anpassade till behov ex vis rullstol eller bår Väntetid kan förekomma för resa. Uppehåll under resa medges ej **Omvägstid** * 0-60 min restid, max 100% påslag på restiden Mer än 60 min restid, max 50% påslag på restiden.
4	Direktbeställd anropsstyrd trafik Ej tidtabellagd Fasta avgångstider Samåkning	Färdtjänst Sjukresor	Färdtjänstresenär som enligt tillstånd och behov av resa inte klarar att åka enligt nivå 1-3. Sjukresa - akut besök- med medicinska skäl (intyg) som enl tillstånd inte klarar att åka enligt nivå 1-3.	Ledsagning dörr till dörr. Hjälp med bagage Fordon anpassade till behov ex vis rullstol eller bår. Väntetid kan förekomma för resa. Uppehåll under resa medges ej **Omvägstid** * 0-60 min restid, max 100% påslag på restiden Mer än 60 min restid, max 50% påslag på restiden
5	För- och direktbeställd anropsstyrd trafik Ej tidtabellagd Ej samåkning	Färdtjänst Sjukresor	Färdtjänstresenär som enligt tillstånd och behov av resa inte klarar att åka enligt nivå 1-4. Sjukresa - akut eller planerat besök- med medicinska skäl (intyg) som enl tillstånd inte klarar att åka enligt nivå 1-4 (ex vis infektionskänslighet).	Ledsagning dörr till dörr. Hjälp med bagage Fordon anpassade till behov ex vis rullstol eller bår. Väntetid kan förekomma för resa. Uppehåll under resa medges ej Direkttransport

*Med omvägstid avses förlängd restid för aktuell resväg. Restid definieras som den planerade tiden det tar för transporten att färdas med resenär i bilen från punkt A till B. Restiden är beräknad utifrån vägstandard, hastighetsbegränsningar och väderlek och kan därigenom variera över året. I begreppet innefattas inte tillkommande tid för hjälp till/från bilen.

Bilaga 4

Regelverk färdtjänst

Allmänt

Mål
Färdtjänst är en kompletterande kollektiv transportform, som efter behovsprövning får användas av personer som på grund av funktionshinder, som inte endast är kortvarigt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationer.

Färdtjänst kan aldrig användas som ersättning för avsaknad av allmänna kommunikationer.

Ansvar
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län ansvarar för färdtjänsten enligt de avtal som träffats med kommunerna.

Ansökan
Ansökan om färdtjänst görs till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län.

Ansökan görs skriftligt. Vissa personuppgifter måste då lämnas av den sökande. Läkarintyg är ej obligatoriskt, men kan komma att infordras. Läkarintyg bekostas av sökanden.

Beslut om tillstånd
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands beslutar om tillstånd.
Beslut om beviljande av färdtjänst fattas enligt gällande delegationsordning.
Beslut om beviljad färdtjänst eller avslag om densamma meddelas skriftligt till den sökande.
Efter beslut om beviljande av färdtjänst utfärdas färdtjänsttillstånd. Av detta ska färdtjänstresenärens särskilda behov framgå ex vis ledsagare, specialfordon eller hjälpmedel.
Tvist om färdtjänsttillstånd skall i första hand hanteras mellan den sökande och Regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Formellt besvär över beslut handläggs av förvaltningsrätten. I beslut ska besvärshänvisning ske.

Färdtjänst beviljas
A Tillsvidare i det fall funktionshindret p g a dess art eller personens ålder beräknas bli bestående.
B Tidsbegränsat för

- Person vars funktionshinder inte bedöms som varaktigt men anses blir bestående minst 3 månader.
- Person som under vinterhalvåret har svårt att förflytta sig eller vistas ute i kyla och halt väglag.
- Person med sådant funktionshinder som i vissa situationer är beroende av fordon för särskilda persontransporter.

Tillfällig svårighet förorsakad av olycksfall eller sjukdomstillstånd berättigar inte till anlitande av färdtjänsten.

Omprövning - förlängning
Omprövning av tidsbegränsat färdtjänsttillstånd skall göras när tillståndets giltighet upphör eller när förhållandena ändrats.
Om förhållandena ändras är den färdtjänstberättigade skyldig att meddela detta för att omprövning skall ske.
För tidsbegränsat färdtjänsttillstånd ansvarar den färdtjänstberättigade för att göra ny ansökan om nytt färdtjänsttillstånd, när tiden för färdtjänsttillståndet går ut.

Regler för färdtjänst

Samordning av resor
Färdtjänsten igår som en del i ett samordnat trafiksystem av anropsstyrd trafik, tillsammans med ~~sjukresor,~~ skolskjutsar, närtrafik och anropsstyrd linjetrafik. Det innebär att färdtjänstresenär kan få samåka med andra resenärer, eller att färdtjänstresenär blir erbjuden att åka Närtrafik.
Val av fordon eller transportform för resan avgörs utifrån funktionshindrets art och resenärens hjälpbehov.

Resor och resmål
Beslut om färdtjänst gäller för obegränsat antal resor inom Jämtlands län. Andra resor är riksfärdtjänst.
Färdtjänstresa får göras dygnet runt.

Begränsningar
Färdtjänst får ej anlitas för sjuk- och läkarvårdsresor eller resor som ersätts av exempelvis försäkringsbolag, arbetsgivare, eller eget företag, reseersättning från arbetsvård et c.

Resor i annan kommun (annat län)
Ansökan om färdtjänst i annan kommun prövas och beviljas i antal enkelresor vid varje enskilt restillfälle. Färdtjänst i annan kommun avser tillfällig vistelse på annan ort och beviljas i perioder om maximalt 14 dagar. Färdtjänst i annan kommun kan beviljas med maximalt 24 enkelresor/kalenderår.

Uppehåll under resan
Uppehåll under resa medges ej, då det kan medföra problem vid samordning av andra resenärers resor.

Ledsagare / medresenär
Ledsagare: Om den färdtjänstberättigade har behov av hjälp under resan, kan tillstånd beviljas för ledsagare utan extra kostnad för den enskilde.
Medresenär: Den som inte har tillstånd till ledsagare kan ta med sig en medresenär på färdtjänstresan. Medresenären betalar färdtjänsttaxa.
Eget barn 0-6 år: Utöver ovanstående får ett eget barn medfölja under färdtjänstresan, barnet är avgiftsbefriat.

Avgifter
Färdtjänstresenär skall betala vid varje restillfälle fastställd avgift för färdtjänsten.

Färdtjänstfordon och service
Färdtjänsten utföres av trafikutövare med vilken Länstrafiken i Jämtlands län AB har tecknat avtal om sådana resor.
Färdtjänstfordon skall vid varje restillfälle vara väl anpassat för den enskildes behov, och särskild hänsyn skall tas till den färdtjänstberättigades säkerhet och bekvämlighet.

Om taxiutövaren har fordon där husdjur tillåts, kan husdjur få medföras. Med husdjur avses hund, katt eller annat sällskapsdjur. Resenären ansvarar för erforderlig uppsikt över medförda husdjur.

Resenär ska om möjligt vara klar för avresa när färdtjänstfordon anländer.

Förare av färdtjänstfordon är skyldig att vid behov hjälpa färdtjänstberättigad från bostad till fordon och vice versa samt från fordon till resmål (butik, serviceinrättning et c) föraren hjälper även till med bagage, rullstol eller annat hjälpmedel. Bagaget får maximalt väga 25 kg eller ha en volym av 50 liter. För större bagage har transportören rätt att ta ut extra ersättning.

Bokning av resa
Resa beställes via avtalad beställningscentral, senast klockan 17:00 dagen före avresa.
Vid senare beställning uttages extra bokningsavgift.
Om möjligt beställes tur- och returresa vid samma tillfälle.
Inställd resa avbeställes så fort som möjligt. Vid avbokning senare än 2 timmar före utsatt avresetid uttages avgift av den färdtjänstberättigade motsvarande bomkörning (enligt avtal med resp transportör).

Bilaga 5

Skolskjutsar och särskoleskjutsar

Av skollagen 2010:800 framgår att en elev i förskoleklass, grundskola, grundsärskola eller specialskola med offentlig huvudman har rätt till kostnadsfri skolskjuts från en plats i anslutning till elevens hem till den plats där utbildningen bedrivs och tillbaka, om sådan skjuts behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller någon annan särskild omständighet.

Denna rätt gäller dock inte för elever som väljer att gå i en annan skolenhet än den där kommunen annars skulle ha placerat dem eller som går i en annan kommuns skola med stöd av 13 §. Om det kan ske utan organisatoriska eller ekonomiska svårigheter ska kommunen anordna skolskjuts även i dessa fall.

Elevens hemkommun ansvarar för att skolskjuts anordnas. Lag (2017:1115).

Regionala Kollektivtrafikmyndigheten (RKM) har givit Länstrafiken i Jämtlands län AB uppdraget att utföra upphandling och samordning av skolskjutsar och av skolskjutsar och allmän kollektivtrafik.

Planering ska göras elektroniskt i gemensamt planeringsprogram. Respektive kommun beviljar skolskjutsar, Länstrafiken planerar skolskjutsar utifrån allmän kollektivtrafik och tillgängliga fordon. Syftet med denna hantering är att möjliggöra en optimal och effektiv planering av skolskjutsar.

Årshjul för skolskjutsplanering har gemensamt tagits fram ska följas så långt möjligt.

Kommunen ska utse en kontaktperson för de skolskjutsar som omfattas.
Kontaktpersonen ska

- verka för att skolplaneringen gynnar en optimal skolskjutsning och att skolskjutsarna ses som en del av de allmänna kommunikationerna.
- initiera förändringar av skolskjutsar ex vis att skolskjutsar med få resande kan användas för anropsstyrd trafik.
- meddela Länstrafiken kontinuerligt de förändringar (barnantal, fordon, regler m m) som påverkar skjutsbehovet.
- hålla kontakt med Länstrafiken i de frågor som rör skolskjutsarna (ex vis drift-, kvalitets-, utrednings- och ekonomiska frågor).
- Delta i de planeringsmöten som Länstrafiken kallar till för att planera och genomföra skolskjutsar utifrån allmän kollektivtrafik kommunala skolskjutsar och tillgängliga fordon.

Vid stora förändringar som kan komma att påverka den allmänna kollektivtrafiken ska förändringen aviseras av kommunen senast i april året innan det läsår som förändringen avser, d v s ca 1 år och 5 månader innan förändringen träder i kraft.

Årlig uppdatering av skolskjutsschema ska lämnas till Länstrafiken under maj månad inför skolstart i augusti, vid mindre förändringar (uppdatering) ska Länstrafiken ha informationen 14 dagar före skolstart.

Länstrafiken håller kontakten med trafikutövaren beträffande planering, förändringar, kvalitet i utförandet m m.

Länstrafiken upprättar en produktionsberäkning för kommunens skolskjutsar och sköter utbetalningar, faktureringar till kommunen, redovisningar, etc.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Infrastruktur och kommunikationer
Erik Sjaunja
Tfn: 063-146533
E-post: erik.sjaunja@regionjh.se

2019-10-31

RUN/452/2019

Sammanfattning av remissyttranden

Länstrafiken i Jämtlands län har gjort en utredning om färdtjänst och riksfärdtjänst i länet. Bakgrunden är att en inriktning att sjukresor ska hanteras genom den beställningscentral i Ånge som finns genom kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland. Utredningen *Utredning om färdtjänst och riksfärdtjänst i Jämtlands län (2019-04-26)* skickades i början av sommaren, med sista svarstid 15 september, ut till länets kommuner för yttranden. I detta dokument sammanfattas kommunernas yttranden.

Yttranden inkom från:

- Bergs kommun
- Bräcke kommun
- Krokoms kommun
- Ragunda kommun
- Åre kommun

Remissinstans	**Yttrande**
Bergs kommun	Kommunens avvisar utredarens rekommendation på framtida lösning och ser nuvarande avtalssamverkan som den mest effektiva lösningen för Bergs kommun, i dagsläget. Dock kan kommunen samtidigt se ytterligare alternativa lösningar som möjliga för ett konstruktivt samarbete länen emellan, och därmed låta region Jämtland/Härjedalen ansvara för myndighetsutövning och region Västernorrland ansvara för beställningscentral. Motivet för att föreslå avdelningen för särskild kollektivtrafik (SÄK), som ansvarig för sjukresehantering och myndighetsutövning avseende färdtjänst och riksfärdtjänst för bägge länen är den upparbetade kompetens, erfarenhet och kostnadseffektivitet som avdelningen bevisligen innehar. Motivet för att föreslå region Västernorrland ansvara för beställningscentral för bägge länen är att den redan idag drivs i egen regi. Denna lösning skulle kunna ha samma fördelar som utredaren påvisar för alternativ 3, dock utan de nackdelar som utredaren påvisar.
Bräcke kommun	Verksamheten färdtjänst och riksfärdtjänst har fungerat mycket bra och utvecklats på ett positivt sätt i flera avseenden sedan samarbetsavtalet med Region Jämtland Härjedalen började gälla. Bräcke kommun anser att det är viktigt att bevaka att en ny lösning

	enligt det som förordas i utredningen även fortsatt ger den goda kvalité på färdtjänst och riksfärdtjänst som finns i nuläget, att kostnadsbilden inte ökar och att kundnöjdhet, tillgänglighet och samordningsmöjligheter inte minskar. Under förutsättning att kostnadsbild, kundnöjdhet, tillgänglighet och samordningsmöjligheter inte försämras och att handläggningen görs utifrån intentionerna i lagstiftningen anser Bräcke kommun att lokaliseringen av verksamheten i Jämtland/Östersund eller samarbete med Västernorrland/Ånge har mindre betydelse.
Krokoms kommun	Krokoms kommun förordar att i första hand att nuvarande lösning för den särskilda kollektivtrafiken oförändrat fortgår i Jämtland då nuvarande verksamhet har kommit att bli väl fungerande och skillnaden i kostnad mellan altemativen är för liten för att riskera en försämring. Krokoms kommun förordar att i andra hand att bedömningsfunktion och myndighetsutövning förläggs till Östersund och den välfungerande verksamhet som finns inom särskild kollektivtrafik (SÄK) idag och att beställningscentral kan förläggas till Ånge/Din tur i samarbete med Region Västemorrland.
Ragunda kommun	Ragunda kommun kommer ej att besvara remissen men vi ställer oss bakom de svarande kommunernas synpunkter på förslaget.
Åre kommun	Åre Kommun förordar i första hand att nuvarande lösningar för den särskilda kollektivtrafiken oförändrat fortgår i Jämtland. Om förändringar och samordning sker ska handläggning och myndighetsutövning förläggas till den väl fungerande verksamheten i Östersund, där en mycket erfaren kunskapsbas finns att tillgå för regionerna.

Utredning om färdtjänst och riksfärdtjänst i Jämtlands län

Beställare: Länstrafiken i Jämtlands Län AB
Utredare: Hanna Falkeström, Advexa AB

Östersund 2019-04-26

Innehållsförteckning

Sammanfattning ... **3**

Definitioner ... **3**

Bakgrund ... **4**

Avgränsning ... *5*

Uppdraget ... **5**

Metod ... **5**

Nuläge och faktabakgrund ... **6**

Samarbetsavtal mellan Region JH och länets kommuner ... *6*

Uppdragsavtal mellan Region JH och Länstrafiken ... *6*

Färdtjänst/ riksfärdtjänst ... *7*

Rätt till färdtjänst ... 7

Färdtjänst och riksfärdtjänst i Jämtlands län ... *7*

Nuvarande rutiner för färdtjänst/ riksfärdtjänst ... 7

Utmaningar med samordning av färdtjänst i Jämtlands län ... 9

Kostnader för dagens upplägg ... 9

Uppföljning av kvalitén i dagens beställningscentral ... 10

Färdtjänst och riksfärdtjänst i Västernorrlands län ... *11*

Indikativ kostnad för färdtjänsthantering i Västernorrland ... 11

Skillnader i färdtjänsthanteringen i Jämtlands respektive Västernorrlands län ... **13**

Alternativ till framtida lösning ... **13**

Alternativ 1 - Nuvarande lösning ... *13*

Alternativ 2 - Bedömningsfunktion och beställningscentral i egen regi ... *13*

Alternativ 3 - Samarbete med Din Tur ... *13*

Övergripande konsekvenser ... **14**

Alternativ 1 - Nuvarande lösning ... *14*

Alternativ 2 - Bedömningsfunktion och beställningscentral i egen regi ... *15*

Alternativ 3 - Samarbete med Din Tur ... *15*

Ekonomiska konsekvenser ... **15**

Juridiska aspekter ... **16**

Systemlösningar/ IT lösningar ... **17**

Rekommendation ... **17**

Förslag på nästa steg ... *18*

Bilagor ... **18**

Sammanfattning

Inför att avtalstiden för befintligt avtal med beställningscentral är på väg att gå ut har Länstrafiken i Jämtlands Län AB, med bakgrund till det uppdrag de fått från Region Jämtland Härjedalen, beslutat att utföra denna utredning. Uppdraget innebär att samordna den särskilda kollektivtrafiken på ett kostnadseffektivt sätt, där resenären ska uppleva en bra kvalité och en god service i processens samtliga steg.

Idag samordnas sjukresor och färdtjänstresor vilket ger stora kostnadseffektiviseringar både för Region JH och kommunerna. Vi ser att denna samordning måste ske även i framtiden varför beslutet kring sjukresebeställningarna måste vara vägvisande för beslutet kring färdtjänstresebeställningar. Utifrån aktuellt nuläge förs diskussioner i utredningen om för och nackdelar kopplat till tre olika alternativ. De tre alternativen är

1. Nuvarande lösning
2. Bedömningsfunktion och beställningscentral i egen regi
3. Samarbete med Din Tur

Utredningen presenterar indikativa kostnader för de olika alternativen för att sedan landa i en rekommendation.

Utredningen förespråkar alternativ 3 där ett samarbetsavtal upprättas med Region Västernorrland att gemensamt och med solidarisk kostnadsfördelning samarbeta i samtliga delar. Bakgrunden till rekommendationen är förutom att kostnaden indikerar att bli något lägre framför allt att sårbarheten i genomförandet av uppdraget kring färdtjänst blir betydligt mindre, på grund av en större organisation, vilket leder till ökad kvalité och bättre service i processens samtliga delar.

Definitioner

Central bedömningsfunktion	Den funktion som utreder ärendet och tar fram underlag för beslut
Handläggningstid	Tid från att ansökan inkommer till att handläggning påbörjas
Handsam	Nuvarande handläggarsystem, i vilket samtliga underlag för beslut av färdtjänsttillstånd sparas, kopplat till den sökande.
Kollektivtrafik	Persontransporter av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. (EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007 artikel 2 a)
Myndighetsutövning	Beslut om en ansökan beviljas eller ej
Omsorgsresor	Resor till och från dagverksamheter, rehabilitering, terapi med mera
SAM3001	Nuvarande trafikplaneringssytem, i vilket resebokningar görs
Samordning	Att flera separata resebeställningar utförs med samma fordon
Samordningsvinst	Differensen mellan den faktiska kostnaden för taxiresor och hur stor kostnaden skulle varit om resorna gjordes utan samordning
Särskilda persontransporter	Den korrekta benämningen av trafik som inte är tillgänglig för alla utan kräver någon form av tillstånd och vanligtvis förbokning såsom sjukresor, färdtjänst och skolskjutsar
Särskild kollektivtrafik	Tidigare benämning av *särskilda persontransporter*, som i många sammanhang används fortfarande. Då denna trafik inte är öppen för alla anses *kollektivtrafik* vara en felaktig benämning.

Bakgrund

I Jämtlands län ansvarar Region Jämtland Härjedalen (Region JH) för länets sjukresor medan kommunerna ansvarar för sina medborgares färdtjänstresor och skolresor. Region JH är den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM). Kommunerna har, genom ett samarbetsavtal [1], överlåtit ansvaret för färdtjänsten och riksfärdtjänsten på Region JH. Samordningen av den särskilda kollektivtrafiken bedrivs idag av Länstrafiken i Jämtlands län AB (Länstrafiken), på uppdrag av Region JH som kollektivtrafikmyndighet. Beställningscentralen är i sin helhet upphandlad av Länstrafiken.

Under 2018 har Region JH haft löpande dialog med Region Västernorrland (Region VN) för att analysera vilka eventuella fördelar ett samarbete rörande sjukresehanteringen kan ge. Denna analys har resulterat till att en utredning om ett möjligt samarbete håller på att tas fram för att bland annat belysa konsekvenserna för kostnader, arbetstillfällen i länet och kvaliteten (patientsäkerheten). Utredningen analyserar möjligheter och konsekvenser av att driva beställningscentral i egen regi kontra att upphandla den. Detta ställs i jämförelse till samverkansförslaget med Region Västernorrland. Grunden för utredningen om ett möjligt samarbete rörande sjukresor är ett beslut i mars 2018 av regiondirektören om att handläggningen av sjukreseärenden skulle flyttas från vårdpersonalen för att avlasta dem från administrativa uppgifter. Målet är att vårdpersonalen från och med oktober 2020 inte ska hantera sjukreseärenden överhuvudtaget. Enligt beslutet skulle uppgiften istället fördelas på regionens sjukreseservice och en beställningscentral.

Länstrafikens nuvarande avtal för beställningscentral går ut i september 2020. I stället för att direkt påbörja en upphandling av funktionen har Länstrafiken valt att utreda om färdtjänst-hanteringen kan utföras på annat sätt än idag, därav denna utredning.

Idag samordnas sjukresor och färdtjänstresor vilket ger stora kostnadseffektiviseringar både för Region JH och kommunerna. Det nuvarande samarbetet kring resebeställningar som sker genom den av Länstrafiken upphandlade beställningscentralen ger effekter på helheten. För att samordningseffekterna ska kunna optimeras ser man att sjukresor, färdtjänstresor och övrig anropsstyrd trafik ska hanteras på samma sätt och av samma part.

I juni 2018 överlämnades ett betänkande kring samordning av särskilda persontransporter till infrastrukturminister Tomas Enerot [2]. Utredningsgruppen har haft uppdraget att analysera reglerna för särskilda persontransporter och identifiera hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning av organiserandet och utförandet av sådana transporter, samt att föreslå ändrade eller nya regler för att undanröja sådana hinder. Syftet med uppdraget har varit att möjliggöra en effektiv samordning av särskilda persontransporter och därigenom bidra till att kommuner och landsting kan skapa en hållbarhet när det gäller såväl kostnader som kvalitet. Utredningen har konstaterat att det finns potentiella samordningsvinster inom en rad olika områden men, det diversifierade huvudmannaskapet lyfts som en viktig faktor som påverkar samordningspotentialen.

[1] Samarbetsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län (2019)
[2] SOU 2018:58

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) konstaterar i sin studie [3] om effektiva och innovativa lösningar som kan öka medborgarnas vilja och möjlighet att utnyttja kollektivtrafiken på landsbygden, att bilen är en av de viktigaste orsakerna till det bristande kundunderlaget för kollektivtrafik på glesbygd. Det får konsekvenserna att turtätheten riskerar att bli bristfällig vilket gör att kollektivt resande i många fall inte är möjligt. Bedömningen av färdtjänsttillstånd ska inte påverkas av bristande turtäthet, men det skapar givetvis utmaningar med att leva på landsbygden om du inte har möjlighet att köra bil.

Avgränsning

Denna utredning kommer inte att behandla upphandling av trafik för särskilda person-transporter som inkluderar sjukresor, färdtjänstresor, skolskjutsar samt övrig anropsstyrda persontransporter. Utredningen beskriver inte heller sjukresehanteringen, varken hur den hanteras idag eller hur den föreslås hanteras i framtiden. Detta hanteras separat i den utredning som Region JH tar fram och som beräknas vara klar i maj 2019.

Utredningen tar inte heller hänsyn till den pågående utredningen, som genomförs på uppdrag av regionstyrelsen i syfte att utreda framtida organisation, finansiering och utveckling av kollektivtrafiken i länet. Utgångspunkten för utredningen är att verksamheten på sikt flyttas in i regionens förvaltning [4]. Utredningen ska återrapporteras till regionfullmäktige senast i oktober 2019.

Uppdraget

Uppdraget var att utreda om och hur hanteringen av färdtjänst skulle kunna effektiviseras. Inför att befintligt avtal med BC Jämtland AB (BCJ) är på väg att gå ut såg Länstrafiken möjligheten att genomlysa processen innan beslut om framtida lösning togs. Enligt upprättat samarbetsavtal och uppdragsavtal för hantering av färdtjänst och riksfärdtjänst, kan hanteringen antingen lösas genom att upphandla en tjänsteleverantör eller i egen regi. Avtalen beskrivs senare i rapporten. Utifrån det pågående arbete som Region JH gör rörande sjukresehanteringen var uppdraget även att ha en dialog med Din Tur i syfte att diskutera om ett samarbete skulle vara aktuellt och hur det i så fall skulle se ut.

Metod

Grunden för Länstrafikens arbete med färdtjänst och riksfärdtjänst är det uppdrag de fått av Region JH. Denna utredning utgår från detta uppdragsavtal samt från andra befintliga och relevanta avtal.

För att få en bra bild av nuläget har intervjuer gjorts med ansvarig chef för Länstrafikens avdelning för särskild kollektivtrafik (SÄK) samt med representanter från Din Tur Kundcenter (Din Tur). Nationell och lokal statistik och uppföljningar har använts i arbetet.

[3] VTI: En studie om effektiva och innovativa lösningar för kollektivtrafik på landsbygd
[4] Protokoll Regionfullmäktige, 2019-02-13, §10 – Region Jämtland Härjedalen

En löpande dialog har också förts med de personer som arbetar med utredningen rörande sjukresor i syfte att säkerställa att utredningarna harmonierar och tillsammans ger en övergripande bild av helheten. Underlag från regionens jurist har även det använts som underlag till denna utredning.

Nuläge och faktabakgrund

Detta kapitel kommer att belysa, för utredningen, relevanta fakta kring hur färdtjänsten och riksfärdtjänsten är organiserad idag.

Samarbetsavtal mellan Region JH och länets kommuner [5]

Region JH och sex av länets kommuner har sedan ett antal år tillbaka ett samarbetsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län. Den särskilda kollektivtrafiken innefattar färdtjänst, riksfärdtjänst, omsorgsresor, sjukresor, skolskjutsar och särskoleskjutsar. Detta samarbetsavtal har reviderats i vissa delar och det nya avtalet gäller från 2019-01-01. (Bilaga 1) Avtalet innebär i korthet att Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokom, Ragunda och Åre kommuner, samt Region JH samarbetar kring den särskilda kollektivtrafiken, i syfte att få större kostnadseffektivitet genom samordning, där så är möjligt. Samordning sker genom gemensam upphandling av trafikutövare för de olika resorna och att alla förbeställda resor bokas genom en beställningscentral (BC). Ett annat syfte är att sänka samhällets kostnad för dessa resor.

I avtalets samarbetsförklaring står att ”*Målet med samarbetet mellan parterna är att gemensamt och kostnadseffektivt svara för särskild kollektivtrafik. Parterna är överens om att samarbeta så att effektivast möjliga samordning inom den särskilda kollektivtrafiken och mellan den särskilda och allmänna kollektivtrafiken uppnås. Resenären skall kunna uppleva en bra kvalité och en god service från att resan beställts till den är genomförd.*”

De två kommunerna som idag valt att stå utanför, dvs Östersund och Strömsunds kommuner, har även de möjlighet att ansluta sig i samarbetet.

Uppdragsavtal mellan Region JH och Länstrafiken [6]

Detta uppdragsavtal fogas till ovan nämnda samarbetsavtal. I uppdragsavtalet uppdrar Region JH i egenskap av RKM till Länstrafiken att verkställa ovanstående samarbetsavtal i tillämpliga delar. Uppdraget är att samordna allmän och särskild kollektivtrafik oavsett om det är kommunerna eller Region JH som har ansvaret för trafiken. Uppdraget omfattar BC samt trafikverksamhet och ska, enligt uppdragsbeskrivningen, bedrivas med hjälp av entreprenörer som upphandlas i konkurrens, alternativt i egen regi.

Kommunerna har i detta uppdrag även överlåtit myndighetsutövningen till Region JH.

[5] Samarbetsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län (2019)
[6] Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län (2019)

Färdtjänst/ riksfärdtjänst

Länstrafiken ansvarar idag för färdtjänst- och riksfärdtjänstresorna i Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokom, Ragunda och Åre kommun. Länstrafiken har även av Region JH fått i uppdrag att agera central bedömningsfunktion för färdtjänsttillstånd. Region JH svarar för myndighetsutövningen utifrån det utredningsunderlag som tagits fram av Länstrafiken.

Rätt till färdtjänst

Färdtjänst är en del av kollektivtrafiken och rätt till färdtjänst ha de personer som på grund av ett funktionshinder har väsentliga svårigheter att åka med den allmänna kollektivtrafiken.

Riksfärdtjänst gäller för resor inom landet utanför Jämtlands län. Rätt till färdtjänst ger inte med automatik rätt till riksfärdtjänst, kraven för riksfärdtjänst är högre. Ändamålet med resan skall vara rekreation, fritidsverksamhet eller annan angelägenhet med anknytning till fritid eller rekreation. Reglerna för färdtjänst och riksfärdtjänst regleras i lag.[7]

Färdtjänst och riksfärdtjänst i Jämtlands län

Uppdraget när det gäller färdtjänst är idag organiserat så att den centrala bedömnings-funktionen ligger på enheten för särskild kollektivtrafik på Länstrafiken (SÄK). BC är upphandlad och utförs av BC Jämtland som ägs av fem lokala taxiföretag. SÄK bemannas idag av 4,8 heltidstjänster och utgörs av en avdelningschef, en tjänst för handläggning av sjukreseersättningsärenden samt 2,8 tjänster för bedömning av färdtjänsttillstånd, dvs den centrala bedömningsfunktionen. Alla handläggare hanterar samtliga typer av ärenden vilket gör handläggningen av både sjukresor och färdtjänst mindre sårbar. Diskussioner har förts i en nationell gruppering där ansvariga för färdtjänsthandläggning ingår, om hur man ska kunna stötta varandra om behov uppstår.

Nuvarande rutiner för färdtjänst/ riksfärdtjänst

Färdtjänstresa föregås alltid av ett beslut om färdtjänsttillstånd. Detta tillstånd kan vara ett tillsvidaretillstånd, men är i de flesta fall ett tidsbegränsat tillstånd. Ansökan om tillstånd skickas till SÄK, som är den centrala bedömningsfunktionen för färdtjänst och riksfärdtjänst. SÄK utreder ärendet och tar fram underlag för beslut. Beslutet tas sedan av RKM. Denna del utgör myndighetsutövningen.

Utredningen av färdtjänsttillstånd baseras på ansökningshandlingarna samt intervjuer med den sökande och andra, för utredningen, relevanta personer. I undantagsfall ber man den ansökande komplettera ansökan med ett läkarutlåtande. Läkarutlåtandet görs i en mall som finns framtagen och som den ansökande ber sin läkare att fyll i för att sedan komplettera ansökan med. Anledningen till att läkarutlåtande eller läkarintyg inte är obligatoriskt är att man på SÄK anser att dessa utlåtanden/ intyg ofta inte ger en rättvisande bild av den sökandes faktiska tillstånd. Man väljer istället att kontakta arbetsterapeuter, sjukgymnaster och andra sakkunniga då man anser att dessa professioner ofta ger bättre information om den sökandes faktiska tillstånd. Utredningen dokumenteras i det webbaserade systemet Handsam där samtliga underlag för utredningen biläggs ärendet.

[7] Lag (1997:736) om färdtjänst, Lag (1997:735) om riksfärdtjänst och Förvaltningslag (1986:223)

Vid gynnande beslut kommuniceras beslutet ut till den ansökande medan vid avslag/ delavslag kommuniceras förslaget och motivet för beslutet ut både muntligt och skriftligt. Den sökande kan, inom två veckor, inkomma med kompletterande uppgifter alternativt gilla förslaget innan förslaget går till beslut.

Utredningen ligger till grund för det beslut om färdtjänsttillstånd som sedan tas av Region JH. 2018 hade 24 av 1 000 personer i Jämtlands län ett färdtjänsttillstånd. Detta ligger under rikssnittet som ligger på 31 personer av 1 000 invånare.[8] Siffran ovan inkluderar samtliga kommuner i Jämtlands län. Antal färdtjänsttillstånd har minskat sedan Länstrafiken tog över uppdraget från kommunerna och det förklaras med att man följer lagen på ett mer strikt sätt idag och tillstånd beviljas på sakliga grunder.

Handläggningstid beräknas från att ärendet inkommer till SÄK till att behandling av ärendet påbörjas. Anledningen till att man inte inkluderar tiden från påbörjad handläggning fram till beslut, anger man beror på att det blir missvisande då den sökande kan dröja med sitt svar, vid exempelvis kompletteringar, och därmed förlänga handläggningstiden. I informationen om färdtjänst för de berörda kommunerna, anger man att normal handläggningstid är 5 veckor, förutom under semestertider då handläggningstiden kan uppgå till 8 veckor. Under 2018 överskreds dessa handläggningstider, vilket man motiverar med oväntad resursbrist personalmässigt. Detta ska dock ha åtgärdats och handläggningstiderna har nu återgått till de normala, vilket i SÄKs upprättade Årsrapport för 2018 [9] anges vara 1–3 veckor, historiskt sett.

Beslut, inklusive information om hur överklagan av beslut görs, skickas ut till den som ansökt. Tillstånden är i de flesta fall tidsbegränsade och den sökande är själv ansvarig för att ny ansökan skickas in efter att tiden löpt ut.

I det fall ansökan bifallits registreras den ansökande och beslutet i systemet SAM3001. Resa kan beställas redan nästkommande vardag. Resan beställs hos den upphandlade BC, som även hanterar sjukresor och övrig anropsstyrd trafik.

I det fall ett nekande beslut överklagas av den ansökande, skickas ärendet alltid för prövning till förvaltningsrätten.

Resor inom färdtjänsten samplaneras när detta är möjligt och man samåker med andra. Ensamåkning beviljas endast om detta krävs av medicinska skäl, vilket i så fall framgår av beslutet. För att möjliggöra samordning måste beställning av resa ske senast dagen innan resan ska genomföras. Kravet på samordningsvinst på det totala antalet resor, dvs inklusive sjukresor och övrig anropsstyrd trafik, sett över ett år, är 25% i nuvarande avtal. 2018 var samordningsvinsten 25,78%. Det finns i nuvarande avtal, inga egentliga incitament för BC Jämtland, som ägs av de 5 taxibolag som utför merparten av resorna, att öka denna samordning mer än det avtalade kravet. Mot en avgift går det idag, att göra en s.k. direktbeställning av resa, avgiften för att göra en direktbeställning är 20 kr. Inställelsetid är, i nuvarande trafikavtal, 1 timme, dygnet runt. I den nya trafikupphandlingen har man valt att utöka inställelsetiden till 3 timmar.

[8] Trafikanalys, Färdtjänst och riksfärdtjänst 2017. https://www.trafa.se/kollektivtrafik/fardtjanst/
[9] Årsrapport SÄk 2018, Avdelningen för särskild kollektivtrafik, Ver:1, 2019-02-13, Diarienummer 4-2319-19

BC Jämtland får idag betalt per utförd beställning av resa, vilka löpande registreras i trafikplaneringssystemet SAM3001. Kostnader för utförda beställningar fakturerar BC Jämtland till Länstrafiken. De faktiskt utförda transporterna fakturerar trafikbolagen till BC Jämtland som i sin tur fördelar dessa mellan sjukresor, färdtjänst och övrig anropsstyrd trafik och fakturerar kostnaden för färdtjänst vidare till Länstrafiken. Länstrafiken fördelar i sin tur dessa kostnader på de sex kommunerna och lägger till de kostnader som uppkommer inom Länstrafikens organisation och som är relaterade till färdtjänst och riksfärdtjänst. Ersättningen för uppdraget är överenskommen så att de faktiska kostnaderna som verksamheten utför ska fördelas mellan parterna, dvs kommunerna.

Förbättringsarbetet genomförs löpande och justeringar av upplägget görs vid behov. En samrådsgrupp, som består av representanter från samtliga anslutna kommuner samt Region JH, träffas två gånger per år samt i övrigt vid behov. Sammankallande är Länstrafiken. Vid dessa samrådsmöten genomlyses färdtjänst och riksfärdtjänsten i sin helhet såsom diskussioner om befintliga regelverk samt om man anser att dessa bör förändras, budget mm. En gång per år har Länstrafiken avtalsgenomgång med upphandlad beställningscentral för att gå igenom hur uppdraget utförts. Möten med samtliga transportörer utförs två gånger per år i syfte att lyfta frågor eller synpunkter från alla parter.

Telefontiderna för frågor rörande färdtjänst är vardagar mellan 09:00 – 15:00, med lunchstängt mellan 12:00 - 13:00. Har man en specifik handläggare går dessa att nå via ett direktnummer under ordinarie kontorstid, dvs 08:00-17:00.

Utmaningar med samordning av färdtjänst i Jämtlands län

Samordning av färdtjänst på glesbygd är utmanande då resor utförs oregelbundet och geografin är utsträckt. Samordningen av färdtjänst i Jämtlands län uppgick 2018 till i genomsnitt 9,51% för färdtjänstresor där Bergs kommun hade högst samordning med 15,51% medan Åre och Härjedalen ligger lägst med ca 5% samordning. Allmänt kan konstateras att samordning inom särskilda persontransporter är en svår uppgift bland annat på grund av regler och olika behov från färdtjänst- och sjukresenärer [10].

Kostnader för dagens upplägg

Från och med 1 januari 2019 har underlaget till den kostnad som ska fördelas mellan kommunerna och regionen förändrats. Den tidigare beräkningsmodellen skapades från tiden då SÄK startade sin verksamhet och Länstrafiken AB ägdes av landstinget och kommunerna till lika delar. Bolagets vinst eller förlust reglerades då av ägarna. Detta innebar att det inte var lika viktigt att det fanns kostnadstäckning för de kostnader som SÄK bar. När kommunerna, vid årsskiftet 2014/2015, istället gick över till skatteväxling borde kostnads-fördelningen ha justerats i och med att landstinget blev 100% ig ägare och vinst och förlust skulle balanseras i bolaget. Det blev i och med detta viktigt att SÄK bar sina egna kostnader och att kostnadsfördelningen blev korrekt. Justeringen skedde dock inte vid tiden för förändringen utan gjordes först inför år 2019. Med anledning av detta har vi i följande kostnadsberäkning använt oss av den budgeterade kostnaden för 2019 och inte tittat på historiska siffror.

[10] *Samordnad kollektivtrafik på landsbygd – Del 2*, Vinnovafinansierat forskningsprojekt (2007-2011)

De kommuner som lämnat över hanteringen av färdtjänst till Region JH betalar omkostnader för beställning av färdtjänst på två sätt:

1. En kostnad per färdresebeställning till BC Jämtland
2. Respektive kommuns andel av kostnaden för *enheten för särskild kollektivtrafik (SÄK)* på Länstrafiken. Omkostnaden för enheten i form av hyra, IT, personalkostnader mm fördelas på kommuner och regionen utifrån respektive parts procentandel av beställningarna.

Tabell 1. Budgeterad kostnad för färdtjänst 2019

	Bräcke	Krokom	Ragunda	Berg	Åre	Härjedalen	Total kostnad
Admin Länstrafiken	347 409	416 613	345 029	376 786	385 895	392 432	2 264 164
Admin BC Jämtland	36 631	95 721	34 668	61 781	69 593	75 056	373 450
Summa kostn / år	**384 040**	**512 334**	**379 697**	**438 567**	**455 488**	**467 488**	**2 637 614**
Antal resor	1 769	5 302	1 374	2 783	2 704	3 891	17 823

Den budgeterade kostnaden för Länstrafiken ovan, baseras på den nya fördelningsmodellen där samtliga kostnader för SÄK ingår, inklusive avdelningschef och OH. I denna kostnad ingår kostnaden för upphandling av trafiken för särskilda persontransporter samt beställnings-central.

Den budgeterade kostnaden för BC Jämtland baseras på avtalad kostnad inklusive indexuppräkning samt samma antal resor som beställdes 2018. Priset för en ordinarie färdtjänstbeställning, är i nuvarande avtal med BC Jämtland 19,85 kr under ordinarie kontorstid. Övrig tid är kostnaden 25,80 kr (+30%).

Den genomsnittliga kostnaden per färdtjänstresa, exklusive trafikkostnader, beräknas 2019, utifrån ovanstående tabell, bli 148 kr.

Uppföljning av kvalitén i dagens beställningscentral

I nuvarande avtal med BC Jämtland finns regler för reducerad ersättning och viten. Kvalitetsavvikelser hanteras enligt en upptrappningsprincip där entreprenören i första steget har möjlighet att åtgärda avvikelsen till kvalitetsavvikelsen, efter skriftligt påpekande från Länstrafiken. Görs inte det kan Länstrafiken ge entreprenören en skriftlig varning om vite, i det fall kvalitetsavvikelsen inte åtgärdas inom en månad från det första påpekandet. Därefter utges ett vite på 20 000 kr per påbörjad månad om rättelse inte vidtagits inom 15 dagar från den skriftliga varningen.

Kravet på svarstider är, enligt nuvarande avtal, att 90% av samtalen ska besvaras inom 2 min. Om entreprenören inte uppfyller detta krav, mätt per månad, ska ett vitesbelopp betalas. I det fall färre än 55% av samtalen besvaras inom 2 minuter, mätt per enskilt dygn, utgår ett vitesbelopp per påbörjat dygn. Det samma gäller om svarstiden är längre än 6 minuter för mer än 5% av samtalen.

När det gäller utfärdande av viten i nuvarande avtal med BC Jämtland så har det varit frekvent under perioder medan andra perioder har inga viten utfärdats. 2018 var ett problematiskt år för BC Jämtland då viten utfärdades många av årets månader. De totala vitesbeloppen för 2018 var 240 558 kr, medans det 2017 var 143 333 kr. Dessa viten inkluderar, förutom färdtjänst, även beställningar av sjukresor och övrig anropsstyrd trafik.

Färdtjänst och riksfärdtjänst i Västernorrlands län

Region Västernorrland har uppdragit till sin kollektivtrafikmyndighet, Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, att bedriva beställningscentral för sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst och övrig anropsstyrd trafik. Kollektivtrafiken bedrivs under varumärket Din Tur och beställningscentralen under varumärket Din Tur. I kommunalförbundet är regionen och de sju kommunerna medlemmar. Huvudkontoret ligger i Kramfors medan Din Tur ligger i Ånge.

Kollektivtrafiken finansieras gemensamt av regionen och kommunerna. Kommunerna bekostar skolskjuts, färdtjänst och övrig busstrafik i den egna kommunen medan regionen står för övriga kostnader såsom den regionala tågtrafiken, sjukresor samt kostnader förenade med förbundets förvaltning och beställningscentral.

Din Turs huvuduppdrag är att agera beställningscentral i Västernorrlands län. Ånge och Timrå kommuner har uppdragit till Din Tur att handlägga deras färd- och riksfärdtjänst. Myndighetsutövningen är även den delegerad till Din Tur. Förutom detta har de jouruppdrag till Länstrafiken Norrbotten och Dalatrafik när det gäller särskild kollektivtrafik samt kundservice linjelagd trafik samt för X-trafik och Länstrafiken Jämtland när det gäller kundservice linjelagd trafik.

Antal personer med färdtjänsttillstånd per 1 000 innevånare var sista december 2017, 45 st i Västernorrland, att jämföra med Jämtlands 24 st [11]. Vid denna tidpunkt handlade Din Tur endast Ånge kommuns färdtjänst, övriga kommuner skötte sin egen handläggning. Din Tur tog över handläggningen av Ånge kommuns färdtjänsttillstånd 1 september 2013 och har sedan dess sänkt antal personer med färdtjänsttillstånd per 1 000 innevånare i Ånge kommun med 22%. Färdtjänsttillstånden för Timrå kommun tog Din Tur över först 1 juni 2018 och från 31 dec 2017 till 31 december 2018 sänktes antal personer med färdtjänst-tillstånd per 1 000 innevånare i Timrå kommun med drygt 10%.

Handläggningstiden för de uppdrag Din Tur hanterar gällande färdtjänst anges vara 0-3 veckor. Anledningen till den korta handläggningstiden beror, enligt Din Tur på att de, genom att fördela uppdraget på tre personer, har större möjlighet att sätta in extra resurser vid behov.

Din Tur har idag inga krav formella krav på svarstider, men har satt upp interna mål om att 80% av samtalen ska få svar inom 60 sekunder.

Indikativ kostnad för färdtjänsthantering i Västernorrland

Med motivet att hålla ner kostnaderna för både färdtjänst och sjukresor i länet, ser vi i denna utredning inte det som ett alternativ att enbart färdtjänsthanteringen kommer att läggas på annan part. Med hänvisning till det presenteras de indikativa kostnaderna nedan utifrån att ett större antal samtal hanteras, vilket leder till en lägre kostnadsbild.

[11] Trafikanalys: Färdtjänst och Riksfärdtjänst 2017. https://www.trafa.se/kollektivtrafik/fardtjanst/

Färdtjänsthandläggning:
Den uppskattning Västernorrland gör för den centrala bedömningsfunktionen för våra färdtjänstärenden är att det behövs en handläggare per 20 000 medborgare. Vidare uppskattas personalkostnaden per anställd vara mellan 500 000 – 550 000 kr/ år, med samtliga kostnader inräknade såsom sociala avgifter, kompetensutveckling, lokal IT osv. Vi har valt att räkna på den övre angivelsen 550 000 kr/ år.

Tabell 2. Folkmängd i respektive ansluten kommun 2018 [12]

Berg	Bräcke	Härjedalen	Krokom	Ragunda	Åre	Totalt
7 097	6 376	10 147	14 858	5 343	11 529	**55 350**

Not: de kommuner som idag ej är anslutna har en folkmängd på, Strömsund: 11 703, Östersund: 63 227

Det innebär att det idag behövs 2,77 handläggare för våra kommuner.
Personalkostnaden för dessa blir därmed 1 523 500 kr.

Beställningsuppdraget färdtjänst:
För att beräkna kostnaden per färdtjänstbeställning har vi i denna rapport utgått från den beräknade kostnaden i Region Jämtland Härjedalens rapport *Samarbete med Region Västernorrland om gemensam beställningscentral, central bedömningsfunktion och gemensam verksamhetsutveckling*, tabell 2 *Kostnad per tjänst – Jämtland Härjedalen respektive Västernorrland.*

Kostnad per färdtjänstbeställning: 24,72 kr
Antal beställningar för anslutna kommuner i Jämtlands län 2018: 17 823 st
Kostnaden för beställningsuppdraget: 440 585 kr

OH kostnader
Då ovanstående kostnader enbart innefattar den personal som utför respektive tjänst har vi i denna utredning valt att lägga på en kostnad för OH. Denna kostnad är inte känd idag varför vi i denna utredning valt att använda en schablon på 25% [13]. I OH kostnaden ingår en ledningsfunktion för dessa personer.

Tabell 3. Indikativ kostnad för färdtjänst, Din Tur

	Bräcke	Krokom	Ragunda	Berg	Åre	Härjedalen	Total kostnad
Handläggning	221 824	295 927	219 315	253 319	263 092	270 024	1 523 500
Beställning	64 150	85 580	63 424	73 258	76 084	78 089	440 585
Summa kostn / år	**285 974**	**381 506**	**282 739**	**326 576**	**339 177**	**348 113**	**1 964 085**
Antal resor	1 769	5 302	1 374	2 783	2 704	3 891	17 823
OH kostnad	71 493	95 377	70 685	81 644	84 794	87 028	491 021
Summa inkl OH	**357 467**	**476 883**	**353 424**	**408 220**	**423 971**	**435 141**	**2 455 106**

[12] SCB, Kommuner i siffror, https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/kommuner-i-siffror/
[13] Ekonomistyrningsverket, Nyckeltal för OH kostnader (ESV 2005:3)

Skillnader i färdtjänsthanteringen i Jämtlands respektive Västernorrlands län

När Din Tur fick uppdraget att vara central bedömningsfunktion för vissa kommuner i länet, valde de att dra lärdom av hur Jämtlands län arbetar. Det innebär att deras nuvarande rutiner i mycket stor utsträckning liknar de rutiner som används i Jämtland varför det inte finns så stora skillnader. Den största skillnaden är sårbarheten inom organisationen då Din Tur har större möjligheter att fördela kunskap och arbetsuppgifter på ett större antal människor, med hänvisning till en större organisation.

En annan skillnad är tillgängligheten via telefon. Din Tur har telefontid måndag-torsdag 08.00-11.30 medan SÄK har telefontid mellan 09:00 – 15:00, med lunchstängt mellan 12:00-13:00. I Jämtland går det även att nå personal övrig kontorstid, i det fall man har en specifik handläggare. Tillgängligheten påverkas inte enbart av telefontidens längd, utan även på den kapacitet som finns tillgänglig att svara i telefonen under telefontiden. Denna rutin skulle kunna analyseras ytterligare oavsett framtida lösning.

Alternativ till framtida lösning

Hur den framtida lösningen för hantering av färdtjänst ser ut är beroende av hur regionen väljer att hantera sjukresorna. Färdtjänsthanteringen är en väldigt liten del av helheten, ca 3% av beställningarna avser färdtjänst, varför det inte är ekonomiskt försvarbart att hantera den på ett annat sätt än man väljer att hantera sjukresorna. Med hänvisning till detta kommer alternativen nedan beskrivas utifrån helheten, dvs sjukresor, färdtjänst och övrig anropsstyrd trafik.

Utifrån det läge vi nu står inför, att avtal för nuvarande beställningscentral är på väg att gå ut samt att sjukresebedömningen mest troligt kommer att förändras ser vi tre alternativ till fortsättning.

Alternativ 1 - Nuvarande lösning

Detta alternativ innebär att bedömningen av färdtjänsttillstånd ligger kvar på SÄK, myndighetsutövningen görs av RKM och beställningsfunktionen upphandlas. Det vill säga, samma lösning som idag.

Alternativ 2 - Bedömningsfunktion och beställningscentral i egen regi

Detta alternativ innebär att bedömningen av färdtjänsttillstånd ligger kvar på SÄK, myndighetsutövningen görs av RKM och att Region JH, eller Länstrafiken på uppdrag, bygger upp en egen beställningscentral och driver den i egen regi, på samma sätt som Region VN valt att göra.

Alternativ 3 - Samarbete med Din Tur

Detta alternativ innebär att samtliga delar läggs på Din Tur. För att möjligheten med samverkan ska uppstå, måste handläggning, myndighetsutövning och beställning göras av samverkansparten. Om så sker faller kravet om upphandling av tjänst bort. Kommunerna

kan ha kvar sitt befintliga samverkansavtal med Region JH som i sin tur upprättar ett nytt samverkansavtal med Din Tur.

Detta alternativ innebär att ett betydligt större antal handläggningsärenden och beställningar görs i samma organisation.

Din Tur har idag byggt upp sin organisation så att tre handläggare delar på en 100% tjänst när det gäller handläggning av färdtjänstärenden. Dessa personer har alla en 100% anställning på Din Tur och arbetar övrig tid med resebeställningar. Detta upplägg möjliggör snabba korrigeringar i bemanningen när toppar uppstår i handläggningen då dessa medarbetare med kort varsel kan gå in och handlägga färdtjänstärenden istället för att hantera resebeställningar. På beställningssidan finns en väl upparbetad vikariepool som kallas in när behov uppstår. Detta upplägg säkrar även upp processen för handläggningen under semestrar, sjukskrivningar eller andra störningar.

Övergripande konsekvenser

Under detta avsnitt listas för och nackdelar till ovanstående tre alternativ. De ekonomiska konsekvenserna diskuteras i ett separat stycke.

Alternativ 1 - Nuvarande lösning

Avdelningen för särskild kollektivtrafik på Länstrafiken (SÄK) handlägger färdtjänsten och beställningscentralen (BC) upphandlas.

Fördelar

- Inarbetade rutiner och arbetssätt används och kan vid behov trimmas och förbättras
- Redan befintlig organisation har erfarenhet av länets handläggning av färdtjänst
- Nuvarande strategiska arbete för att minska kommunens kostnader kan fortsätta
- Arbetstillfällen behålls i länet (4,8 heltidstjänster)
- Möjlighet att ställa krav på samordning kvarstår

Nackdelar

- En otillåten förlängning av nuvarande avtal för BC kommer att krävas
- Pressad tidsplan för upphandling av BC
- I det fall sjukresehanteringen flyttas från SÄK kommer kommunernas kostnader för färdtjänst att öka då OH kostnaderna fördelas på färre beställningar
- Osäkert utfall av prisnivån vid en upphandling av BC. Kan innebära betydligt högre priser än idag
- Osäkert utfall av geografisk placering vid en upphandling av BC. Kan innebära att arbetstillfällena flyttas från regionen
- Osäkert utfall av geografisk placering av leverantörens telefonoperatörer vid en upphandling av BC. Kan innebära att beställningar utförs av personer utanför Sverige
- Sårbarheten i den centrala bedömningsfunktionen med hänvisning till en liten organisation

Alternativ 2 - Bedömningsfunktion och beställningscentral i egen regi

Fördelar

- Fysisk närhet mellan centrala bedömningsfunktionen och beställningscentralen
- Möjligheterna till att påverka rutinerna löpande förenklas både när det gäller central bedömningsfunktion, resebeställningar och myndighetsutövning

Nackdelar

- En helt ny funktion måste byggas upp och personal anställas och utbildas
- Begränsat med tid till att bygga upp en organisation
- Osäker kostnadsbild över tid med hänvisning till löpande personaladministration såsom rekrytering, kompetensutveckling etc.
- Länets relativt små volymer kan medföra problem med en effektiv bemanning

Alternativ 3 - Samarbete med Din Tur

Fördelar

- Möjlighet till kravställan (Vilka resultat ska uppnås, tidsramar och till vilken kvalitet)
- Möjlighet att justera kraven löpande
- Samordningseffekter mellan de båda länen (Utveckling och effektivisering av hanteringen)
- Handläggningstiden beräknas sjunka
- Sårbarheten minskar vid sjukdom och ledigheter
- Flexibiliteten ökar vid arbetstoppar och dalar
- Skaleffekter (Då fler tjänster samlas på samma organisation bygger vi kunskap och erfarenheter)
- Fysisk närhet mellan centrala bedömningsfunktionen och beställningscentralen
- Kostnaderna är kända och kommer att justeras i och med överenskommelse om en solidarisk kostnadsfördelning (Vi slipper osäkerheten vid upphandling)
- Ökat antal trafikbeställningar på en befintlig organisation möjliggör en lägre kostnadsbild
- Arbetstillfällen behålls i regionen
- Din Tur erbjuder tjänsterna redan idag och har inarbetade rutiner
- Resorna planeras av en oberoende part som ej har något vinstintresse i trafikföretagen

Nackdelar

- Ett nytt upplägg kräver viss implementeringsperiod
- Ev. hög personalomsättning

Ekonomiska konsekvenser

De ekonomiska konsekvenserna presenteras som en sammanlagd kostnad för samtliga kommuner i syfte att få det överskådligt. Dessa kostnader kommer, oavsett alternativ, att fördelas mellan kommunerna på samma sätt som idag.

Att ta med i beaktning vid analys av tabell 4 är att kostnaden för beställningscentral i alternativ 1 är mycket osäker då vi inte vet var priset hamnar vid en upphandling. Den presenterade kostnaden är kostnaden som ligger i budget 2019.

Tabell 4.Kostnadsberäkning för de olika alternativen

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
Myndighetsutövning	2 264 164	2 264 164	1 523 500
Beställningscentral	373 450	?	440 585
Summa	**2 637 614**	**?**	**1 964 085**
OH kostnad. DinTur	-	-	491 021
Summa inkl OH	**2 637 614**	**?**	**2 455 106**

Alternativ 1 - Nuvarande lösning
Kostnaden för detta alternativ i *tabell 4* är den kostnad som ligger i Länstrafikens nuvarande budget för 2019. Att ta i beaktande är att vid en upphandling av beställningscentral, vet vi aldrig var priset hamnar varför kostnadsberäkningen för detta alternativ är mycket osäker.

Alternativ 2 - Bedömningsfunktion och beställningscentral i egen regi
Med hänvisning till att kostnaden för beställningscentral kopplad till färdtjänst är relativt begränsad utifrån den totala kostnaden i de övriga alternativen, ser vi att det är svårt att beräkna en kostnad för beställningscentral i egen regi, endast utifrån färdtjänstbeställningar. Då detta alternativ förutsätter ett större antal beställningar och sjukresebeställningarna utgör merparten har vi valt att utelämna denna kostnad.

Alternativ 3 – Samarbete med Din Tur
Denna kostnad baseras på den indikativa kostnaden för färdtjänsthandläggning och beställningscentral i Din Turs regi som presenteras i avsnittet *Indikativ kostnad för färdtjänsthantering i Västernorrlands län* som presenteras på sid 11 i denna rapport.

Juridiska aspekter

Grundregeln är att tjänster ska upphandlas. En tjänst för samordning av särskild kollektivtrafik, inklusive beställningscentral, är en tjänst som ska upphandlas men tjänsten kan undantas från grundregeln i vissa fall. Enligt Region JHs jurist, kan en komplettering av tjänsten med beslut som innebär myndighetsutövning mot enskild innebära ett undantag från huvudregeln.

Vidare menar juristen att, då Region JH enligt nuvarande avtal har övertagit ansvaret från kommunerna för färdtjänsten och riksfärdtjänsten, de kan använda *avtalssamverkan* för att ge Din Tur uppdraget att samordna färdtjänsten. De deltagande kommunerna behöver då inte vara inblandade i att lämna uppdraget om samordning till Din Tur, utan överenskommelse kan ske med Region JH.

Avtalssamverkan innebär att *lokaliseringsprincipen* inte gäller för de uppgifter som samverkan omfattar. Lokaliseringsprincipen innebär att den verksamhet som en kommun eller ett landsting bedriver skall ha en anknytning till det egna geografiska området eller till de egna medlemmarna.

Systemlösningar/ IT lösningar

För hanteringen av färdtjänst och riksfärdtjänst används idag två digitala system som båda har samma leverantör, Trapeze Group i Sweden AB. Dessa system är handläggarsystemet Handsam och trafikbeställningssystemet SAM3001.

Avtalsförhållandena i Jämtlands län, är idag sådana att BC Jämtland äger huvudavtalet med leverantören för trafikbeställningssystemet SAM3001 medan Länstrafiken äger avtalet med leverantören för handläggarsystemet Handsam samt en egenresandemodul i SAM3001. Denna modul används till att hantera ersättning för sjukresor. Så som SAM3001 och tillhörande moduler är uppsatta så krävs ingen flytt av databaser eller miljöer, oavsett om vi avser ta över BC Jämtlands åtagande själva eller lägga över det på annan part. Alla SAM3001 system kör på en och samma server och alla kunder har en inloggning till var sin miljö. I dag är det BC Jämtland som loggar in i Jämtlands SAM3001 vilken är ansluten till Jämtlands data och miljö. Länstrafiken i Jämtland loggar in i SAM3001 Egenresandemodul och Handsam som också är anslutna till Jämtlands data och miljö.

Det innebär att oavsett vilket alternativ som blir aktuellt är lösningen likvärdig. Nya användarkonton skapas och rättigheter styr vad respektive användare kommer åt. Ingen migrering av data krävs eftersom data och miljö ligger centralt på en server hos Tieto.

Rekommendation

Centrala bedömningsfunktionen

Utredningen förespråkar att flytta den centrala bedömningsfunktionen för färdtjänst till Din Tur. Anledningen till detta är dels att kostnaden bedöms bli lägre men framför allt att sårbarheten på funktionen minskar. En större organisation ger utökade möjligheter till att anpassa respektive roll så att flera personer har kunskapen att hantera samma ärenden och på så vis kan hoppa in vid semestrar, sjukskrivningar och arbetstoppar. Utredningen bedömer även att handläggningstiden har goda möjligheter att minska markant vid ett samarbete med Din Tur.

Myndighetsutövningen

I det fall det är juridiskt möjligt förespråkar utredningen att även delegera myndighets-utövningen till Din Tur på samma sätt som Region VN gör idag. Detta skulle även det förkorta handläggningstiden och göra processen mindre sårbar.

Beställningscentral

Med hänvisning till osäkerhetsfaktorerna i att upphandla en beställningscentral, både när det gäller pris och den geografiska placeringen, förespråkar utredningen att beställnings-central löses genom ett samarbete med Din Tur. Ytterligare fördelar med att samarbeta med Din Tur när det gäller beställningscentral är att vi gemensamt kan sätta mål för verksam-heten och justera dessa löpande. Vi har samma drivkraft i att uppdraget ska utföras på det mest effektiva sättet utifrån kostnad och kvalitet (patientsäkerhet). Kravställan kan liknas med gemensamt uppsatta mål som utvärderas och strategier för att nå målen justeras löpande.

Processutveckling
Rutiner och processer för helheten anpassas löpande över tid och utvärderas av parterna gemensamt då drivkraften för effektivisering är gemensam.

Förslag på nästa steg

I det fall utredningens rekommendation bifalls måste arbetet med att ta fram och ingå avtal om samarbete påbörjas.

Parallellt måste arbetet med att, tillsammans med Din Tur, ta fram en gemensam processbeskrivning för färdtjänst. Denna processbeskrivning ska, i relevanta delar, innefatta även sjukresehanteringen för att uppnå optimal kostnads- och resurseffektivitet. Rekommendationen är att det fortsatta arbetet utförs i ett gemensamt projekt med en projektledare som håller ihop helheten och delprojekt med delprojektledare för sjukresor och färdtjänst.

Tidsplanen måste förhålla sig till den tidpunkt då Din Tur bedömer att rekrytering av personal bör dra igång. Deras bedömning är att rekrytering bör dra vid årsskiftet 2019/ 2020.

Uppdraget drar därefter igång efter sommaren 2020.

Bilagor

Bilaga 1	Samarbetsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län. *(Då samarbetsavtalet ännu inte är fullt undertecknat biläggs avtalet utan underskrifter)*
Bilaga 2	Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län. *(Då samarbetsavtalet ännu inte är fullt undertecknat biläggs avtalet utan underskrifter)*

§140

Samarbete med Region Västernorrland om gemensam beställningscentral och central bedömningsfunktion för sjukresor - konsekvenser med anledning av hälso- och sjukvårdsnämndens beslut om ansvar för sjukreseverksamheten (RUN/458/2018)

Sammanfattning

Regionfullmäktige beslutar om regler för sjukresor, och hälso- och sjukvårdsnämnden har ansvaret för sjukreseverksamheten. Däri ligger ansvar för bedömning av sjukresebehov som hanterats av vårdpersonalen. I praktiken sköts en del av sjukreseverksamheten även via regionala utvecklingsnämnden i dess roll som regional kollektivtrafikmyndighet (RKM). Detta då hälso- och sjukvården lämnat över detta till RKM inom ramen för det samarbetsavtal och uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län som tecknats mellan regionen och länets kommuner (RUN/455/2018). Samordningen sker bland annat genom att färdtjänst och sjukresor (särskilt fördyrande sjukresa genomförd med taxifordon) samordnas; resorna beställs i samma beställningscentral och transporterna är gemensamt upphandlade och kan samordnas. 2018 uppgick samordningsvinsten till ca 20 miljoner kronor. I uppdragsavtalet anges att RKM (eller den RKM utser) bedriver beställnings- och samordningsfunktion (BC) för allmän och särskild kollektivtrafik samt transporttjänster avseende särskild kollektivtrafik. Verksamheten ska bedrivas med hjälp av entreprenörer som upphandlas i konkurrens, alternativt i egen regi. RKM har i Uppdragsavtal regional kollektivtrafik – överlämnande av befogenheter i enlighet med SFS 2010:1065 (RUN/547/2018) uppdragit till Länstrafiken i Jämtlands län AB att ansvara för samordningen, vilket idag sker hos en upphandlad beställningscentral. Innevarande avtal mellan bolaget och beställningscentralen löper ut 2020-09-30.

Sedan tidigare är det beslutat att bedömningar av sjukresebehov ska flyttas från vårdpersonalen. Teamet för sjukresor har därför utrett alternativa möjligheter att hantera sjukreseärenden och funnit att ett likartat arbete pågår inom Region Västernorrland. Beställningscentralen i Västernorrland är en del av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland, som är organiserad som ett kommunalförbund (Din Tur). Ett utökat samarbete förutsätter att parterna utreder former för samarbetet. Med anledning av ovanstående beslutade regionala utvecklingsnämnden i oktober 2018, § 154, att inom ramen för samarbetsavtalet om samhällsbetalda resor med länets kommuner fortsätta utreda en samordnad beställningscentral med Region Västernorrland. Från och med september 2019 har Din Turs beställningscentral uppdraget att göra bedömningar av sjukresor för sjukvården i Region Västernorrland. Sedan tidigare är Din Tur också beställningscentral för särskild kollektivtrafik i Västernorrland.

Den fördjupade utredningen gällande hantering av sjukreseverksamheten presenterades för hälso- och sjukvårdsnämnden i juni 2019, § 68, och nämnden beslutade att förorda samarbete

med Västernorrland kring sjukresebedömning och beställningscentral. Nämnden har också i sitt beslut uttryckt att de förutsätter att regionala utvecklingsnämnden avtalar om ett samarbete med kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (Din Tur) om central bedömningsfunktion, samordning och beställning av sjukresor.

För att ett samarbete med kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland om gemensam beställningscentral och central bedömningsfunktion för sjukresor ska vara möjligt behöver gällande samarbets- och uppdragsavtal för samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik revideras. I avtalen anges även Länstrafiken i Jämtlands län AB som uppdragstagare. Med anledning av pågående utredning gällande bolagets framtid är det aktuellt att se över avtalen även utifrån det perspektivet.

Förslag till beslut

1. Regiondirektören får i uppdrag att till regionala utvecklingsnämndens sammanträde i oktober 2019 ta fram ett förslag till reviderat samarbets- och uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik.
2. Regiondirektören får i uppdrag att påbörja arbetet med att ta fram ett förslag till avtal med kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (Din Tur) gällande bedömning av sjukresebehov och gemensam beställningscentral.

Yrkanden

Elise Ryder Wikén (M): Beslutspunkt två stryks.

Propositionsordning

Ordförande ställer proposition på regiondirektörens förslag gällande beslutspunkt 1, och finner det antaget.
Ordförande ställer proposition på regiondirektörens förslag gällande beslutspunkt 2 och Elise Ryder Wikéns yrkande, och finner Elise Ryder Wikéns yrkande antaget.

Beslut

Regiondirektören får i uppdrag att till regionala utvecklingsnämndens sammanträde i oktober 2019 ta fram ett förslag till reviderat samarbets- och uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Samarbete med Region Västernorrland om gemensam beställningscentral och central bedömningsfunktion för sjukresor
- §68 Hälso- och sjukvårdsnämnden Utredning av sjukresebeställningar
- §154 Regionala utvecklingsnämnden Samarbete med Region Västernorrland om gemensam beställningscentral, central bedömningsfunktion och gemensam ..

10

Företagsstöd Klockarfjällets Vy 10 AB

RUN/411/2019

Tjänsteskrivelse
(Regionala utvecklingsnämnden)

2019-11-12

Näringsliv
Berit Fält
Tfn: 063-146520
E-post: berit.falt@regionjh.se

RUN/411/2019

Företagsstöd Klockarfjällets Vy 10 AB

Ärendebeskrivning

Klockarfjällets Vy 10 AB, org.nr 556839–5528, har den 3 juli 2019 inkommit med en ansökan om företagsstöd för byggnadsinvesteringar. Planerad investering är nybyggnation av turistiskt kommersiellt boende.

Region Jämtland Härjedalen är restriktiva till att bevilja regionalt investeringsstöd till byggnation av fastigheter som är lätt omvandlingsbara till ”kalla bäddar”.

Regiondirektörens förslag

Klockarfjällets Vy 10 AB:s ansökan om regionalt investeringsstöd avslås.

I tjänsten
Hans Svensson
Regiondirektör

Martina Lundholm
Områdeschef Näringsliv

Utdrag till

Organisation/person som protokollsutdrag och/eller yttrande ska skickas till.

11

Företagsstöd Fjällby Centrala 2A 6-10 AB

RUN/236/2019

Tjänsteskrivelse
(Regionala utvecklingsnämnden)

2019-11-12

Näringsliv
Berit Fält
Tfn: 063-146520
E-post: berit.falt@regionjh.se

RUN/236/2019

Företagsstöd Fjällby Centrala 2A 6-10 AB

Ärendebeskrivning

Fjällby Centrala 2A 6-10 AB, org.nr 556999-1515, har den 4 april 2019 inkommit med en ansökan om företagsstöd för byggnadsinvesteringar. Planerad investering är nybyggnation av turistiskt kommersiellt boende.

Region Jämtland Härjedalen är restriktiva till att bevilja regionalt investeringsstöd till byggnation av fastigheter som är lätt omvandlingsbara till ”kalla bäddar”.

Regiondirektörens förslag

Fjällby Centrala 2A 6-10 AB:s ansökan om regionalt investeringsstöd avslås.

I tjänsten
Hans Svensson
Regiondirektör

Martina Lundholm
Områdeschef Näringsliv

Utdrag till

Organisation/person som protokollsutdrag och/eller yttrande ska skickas till.

12

Valärenden

RUN/4/2019

§179

Definitioner och uppdrag rörande folkhälsa samt inrättande av ett regioninternt folkhälsoråd (RS/685/2019)

Sammanfattning

I Regionstyrelsens verksamhetsplan finns uppdrag att regionen ska tydliggöra ansvar och roller kring:
- sjukdomsförebyggande
- hälsofrämjande
- övergripande folkhälsoarbete

Det nationella nätverket HFS (Hälsofrämjande hälso- och sjukvård), gick ut våren 2018 med ett erbjudande till alla landsting och regioner att delta i ett pilotprojekt om ”att landsting/region ska kunna utveckla en rapport i VIS för indikatorer inom området hälsofrämjande hälso-och sjukvård”. Region Jämtland Härjedalen tackade ja att gå med i Pilotprojektet med fokus på levnadsvanearbetet. I januari 2019 fick regionen återkoppling på nätverkets granskning av regionens arbete inom levnadsvaneområdet. Svaret blev att de ansåg att ett långsiktigt systematiskt arbete bedöms ännu ej vara etablerat i Region Jämtland Härjedalens arbete. Det finns dock ”öar” till exempel Tobacco Endgame och Rökfri i samband med operation. Det saknas klara mål och beskrivningar i ledningsdokument. Om de finns så är de inte kända. Det finns få styrdokument, undantaget tobaksprevention som är på gång inom tobaksfri inför operation.

Utifrån detta och regionstyrelsens uppdrag har en kartläggning gjorts framförallt kring vilket arbete som pågår kring sjukdomsförebyggande och kring hälsofrämjande och vilken verksamhet som ansvarar för det.

Utifrån detta har definitioner beskrivits för sjukdomsförebyggande, hälsofrämjande, och samhällsmedicin som tillsammans är Folkhälsa. Utifrån regionstyrelsens övergripande ansvar för regionens folkhälsoarbete är det regionstyrelsen som bör fastställa Jämtland Härjedalens övergripande definitioner.

Vidare föreslås att ett regioninternt folkhälsoråd ska bildas bestående av både tjänstemän och politiker för att ge bättre samordning och styrning av folkhälsoarbetet.

Folkhälsorådets politiska deltagande bör spegla regionstyrelsens och nämndernas uppdrag inom folkhälsoområdet. Det betyder att det bör utses en representant från vardera regionstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden och regionala utvecklingsnämnden, och en representant från oppositionen från regionstyrelsen.

Slutligen presenteras Folkhälsenhetens och Folkhälsopolitiska strategens uppdrag.

Förslag till beslut

1. Definitionerna för sjukdomsförebyggande, hälsofrämjande, och samhällsmedicin som tillsammans är Folkhälsa fastställs som Region Jämtland Härjedalens övergripande definitioner.

2. Ett regioninternt folkhälsoråd bildas bestående av både politiker och tjänstemän.

3. Folkhälsorådets politiska deltagande består av en representant från vardera regionstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden och regionala utvecklingsnämnden, och en representant från oppositionen från regionstyrelsen.

4. XX utses från majoriteten och YY från oppositionen som regionstyrelsens representanter i folkhälsorådet.

5. Hälso- och sjukvårdsnämnden och regionala utvecklingsnämnden får i uppdrag att utse varsin representant i folkhälsorådet.

6. Folkhälsorådet får i uppdrag att börja med att formulera ett uppdrag för folkhälsorådet och återredovisa till Regionstyrelsen, utforma övergripande målsättningar för det regioninterna folkhälsoarbetet och därefter se över inriktning och ambitionsnivå på det operativa arbetet enligt kartläggningen, och utforma en handlingsplan för levnadsvanearbetet.

7. Regiondirektören får i uppdrag att besluta om Folkhälsoenhetens och Folkhälsopolitiska strategens uppdrag.

Yrkanden

Anton Nordqvist (MP) yrkar följande ändring i punkt 5:
5. Hälso- och sjukvårdsnämnden och regionala utvecklingsnämnden får i uppdrag att *utse representanter* i folkhälsorådet.

Ann-Marie Johansson (S) yrkar följande ändring i punkt 3:
3. Folkhälsorådets politiska deltagande består av *representanter* från vardera regionstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden och regionala utvecklingsnämnden, och *två (2) representanter* från oppositionen i regionstyrelsen.

Elin Hoffner (V) yrkar bifall till Ann-Marie Johanssons yrkande.

Ajournering

Sammanträdet ajourneras mellan 13.22-13.30

Yrkanden

Robert Hamberg (M) yrkar bifall till Ann-Marie Johanssons ändringsyrkande.

Robert Hamberg (M) föreslår Anton Nordqvist (MP) till representant och tillika ordförande i folkhälsorådet.

Ann-Marie Johansson (S) föreslår Jenny Sellsve (S) till representant i folkhälsorådet

Elin Hoffner (V) förslår Marie Svensson (V) till representant i folkhälsorådet.

Proposition

Ordföranden ställer proposition på regiondirektörens förslag punkt 1 och finner det antaget.
Ordföranden ställer proposition på regiondirektörens förslag punkt 2 och finner det antaget.
Ordföranden ställer proposition på regiondirektörens förslag punkt 3 och Ann-Marie Johanssons ändringsyrkande finner Ann-Marie Johanssons yrkande antaget.
Ordföranden ställer proposition på om styrelsen kan utse Anton Nordqvist (MP), Jenny Sellsve (S) och Marie Svensson (V) till representanter i folkhälsorådet och finner det antaget.
Ordföranden ställer proposition på om Anton Nordqvist kan utses till ordförande och finner det antaget.
Ordföranden ställer proposition på regiondirektörens förslag punkt 5 och Anton Nordqvists ändringsyrkande och finner Anton Nordqvist yrkande antaget.
Ordföranden ställer proposition på regiondirektörens förslag punkt 6 och finner det antaget.
Ordföranden ställer proposition på regiondirektörens förslag punkt 7 och finner det antaget.

Beslut

1. Definitionerna för sjukdomsförebyggande, hälsofrämjande, och samhällsmedicin som tillsammans är Folkhälsa fastställs som Region Jämtland Härjedalens övergripande definitioner.

2. Ett regioninternt folkhälsoråd bildas bestående av både politiker och tjänstemän.

3. Folkhälsorådets politiska deltagande består av representanter från vardera regionstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden och regionala utvecklingsnämnden, och två (2) representanter från oppositionen i regionstyrelsen.

4. Anton Nordqvist (MP) utses från majoriteten och Jenny Sellsve (S) och Marie Svensson (V) från oppositionen som regionstyrelsens representanter i folkhälsorådet. Anton Nordqvist (MP) utses till ordförande.

5. Hälso- och sjukvårdsnämnden och regionala utvecklingsnämnden får i uppdrag att utse representanter i folkhälsorådet.

6. Folkhälsorådet får i uppdrag att börja med att formulera ett uppdrag för folkhälsorådet och återredovisa till regionstyrelsen, utforma övergripande målsättningar för det regioninterna folkhälsoarbetet och därefter se över inriktning och ambitionsnivå på det operativa arbetet enligt kartläggningen, och utforma en handlingsplan för levnadsvanearbetet.

7. Regiondirektören får i uppdrag att besluta om Folkhälsoenhetens och Folkhälsopolitiska strategens uppdrag.

Expedieras till

Chef Hälso- och sjukvårdspolitiska avdelningen
Folkhälsoenheten
Folkhälsostrateg
Hälso- och sjukvårdsnämnden
Regionala utvecklingsnämnden

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Uppdrag Folkhälsa
- Kortversion av återkoppling HSFnätverkets granskning
- Definitioner och ansvarsfördelning på Folkhälsa i RJH
- Folkhälsoarbete inom Region Jämtland Härjedalen
- Uppdrag för Folkhälsoenheten
- Uppdrag Folkhälsopolitisk strateg