

Rapport

Förvärv av bussdepåer i Örebro län

Svealandstrafiken AB

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

Innehållsförteckning

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

1 Sammanfattning och slutsats

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

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

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

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

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

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

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

2 Bakgrund

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

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

3 Syfte med utredningen

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

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

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

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

4 Nuläge depåer

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

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

5 Ett samlat depåbestånd

5.1 Förvärv från Bussdepåer i Örebro Län AB

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

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

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

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

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

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

5.2 Förvärv från Örebroporten Fastigheter AB

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

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

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

5.3 Organisatoriska förändringar efter förvärv

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

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

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

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

6 Ekonomiska effekter

6.1 Förvärv Bussdepåer i Örebro Län AB

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

Aktieförvärvet föreslås finansieras med 100 % belåning.

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

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

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

6.2 Förvärv från Örebroporten Fastigheter AB

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

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

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

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

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

6.3 Finansiell ställning, utveckling av nyckeltal

Enligt ägardirektiv och finanspolicy är bolaget reglerat avseende följande delar:

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

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

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

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

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

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

6.4 Tillkommande ekonomiska effekter efter depåförvärv

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

Sammanfattningsvis, utan anspråk på fullständighet:

Skaleffekter

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

Kvalitet

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

Planering, långsiktighet

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

Ökad flexibilitet

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

Hållbarhet, resursåtgång, miljö

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

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

Organisatorisk tillväxt

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

En vision

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

7 Risker

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

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

7.2 Risken för att reglerna för ränteavdragsbegränsning förhindrar föreslagen finansiering

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

7.3 Miljörisk

7.3.1 Allmänt, övergripande och kortfattat om förorenad mark

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

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

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

7.3.2 Miljörisk förorenad mark i fastigheten Rodret 6 (Bettorpsdepån)

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

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

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

Rapporten redovisas i sin helhet i bilaga 5.

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

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

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

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

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

7.3.4 Miljörisk sammanfattning

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

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

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

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

8 Innan eventuella förvärv

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

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

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

9 Bilagor

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

Ver 20 2020-11-23/TC