

Plats: Kommunhuset, Orsa
Tid: Måndagen den 28 maj 2012, kl 19 00

Ärenden:

1. Val av protokolljusterare
2. Förslag till VA-policy för Orsa kommun
3. Ansökan från Orsa Lokaler AB om täckningsbidrag
4. Förslag till gemensam färdtjänstorganisation i Dalarna
5. Förslag till kommunövergripande mål för kommunens drog- och alkoholförebyggande arbete
6. Årsredovisning 2011 (Se även särskild handling)
7. Ombudgeteringar 2011/2012
8. Redovisning av motioner som ännu inte slutbehandlats
9. Medborgarförslag avseende upprustningen av Järnvägsgatan i Orsa
10. Rapportering från arbetet i Region Dalarna
11. Rapport från revisorerna
12. Motioner, interpellationer, enkla frågor och medborgarförslag

Kommunfullmäktiges möten kommer i fortsättningen att webbsändas.

Orsa 2012-05-16

Anders Rosell
Ordförande

Göran Grå
Kommunchef



Kommunfullmäktige
Kommunstyrelsen
Kommunstyrelsens arbetsutskott

2012-04-11
2012-03-06

5
6

Kf §
Ks § 36
Au § 32

Dnr 12/KK034-303

Förslag till VA-policy för Orsa kommun

Miljökontoret har överlämnat förslag till VA-policy för Orsa kommun.

Orsa kommun ska planera och verka för att vatten- och avloppsförsörjningen inom kommunen är långsiktigt hållbar ur såväl miljö- och hälsosynpunkt som ur resursmässiga och ekonomiska perspektiv.

Denna policy ingår i Orsa kommuns VA-plan som kommer att vara en del av kommunens övergripande planeringsarbete. Policyn visar Orsa kommuns ambitionsnivå för att uppnå en långsiktigt hållbar vatten- och avloppsförsörjning inom hela kommunen. Policy och VA-plan ska ligga till grund för planering och beslut som berör VA-frågor, den riktar sig till kommunala tjänstemän och politiker samt ska även fungera som hjälpmedel för fastighetsägare, verksamhetsutövare och exploatörer.

Denna VA-policy behandlar dricksvatten och avloppsvatten såväl inom som utanför det allmänna verksamhetsområdet för vatten och avlopp i Orsa kommun.

Arbetsutskottet föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

att anta upprättat förslag till VA-policy för Orsa kommun enligt bilaga.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta i enlighet med arbetsutskottets förslag (bilaga).

Förslag till

VA-policy för Orsa kommun

Antagen av kommunfullmäktige 2012-xx-xx

Inledning

Orsa kommun ska planera och verka för att vatten- och avloppsförsörjningen (VA) inom kommunen är långsiktigt hållbar ur såväl miljö- och hälsosynpunkt som ur resursmässiga och ekonomiska perspektiv.

Syfte

Denna policy ingår i Orsa kommuns VA-plan som kommer att vara en del av kommunens övergripande planeringsarbete. Policyn visar Orsa kommuns ambitionsnivå för att uppnå en långsiktigt hållbar vatten- och avloppsförsörjning inom hela kommunen. Policy och VA-plan ska ligga till grund för planering och beslut som berör VA-frågor, den riktar sig till kommunala tjänstemän och politiker samt ska även fungera som hjälpmedel för fastighetsägare, verksamhetsutövare och exploatörer.

Omfattning

Denna VA-policy behandlar dricksvatten och avloppsvatten* såväl inom som utanför det allmänna verksamhetsområdet för vatten och avlopp i Orsa kommun.

Ambitionsnivå

- Befintliga och potentiella dricksvattentäkter ska skyddas för att säkra dricksvatten med god kvalitet och kvantitet, nu och i framtiden.
- Människor ska ha tillgång till dricksvatten som är hälsosamt och rent.
- Avloppsvatten ska ha sådan kvalitet att påverkan på närmiljön minimeras.
- Reningsmetoder för spillvatten som möjliggör kretslopp och hushåller med resurser ska främjas.
- Dagvatten i urbana miljöer ska omhändertas lokalt och naturlig ytavrinning ska eftersträvas.

* Spill- och dagvatten kallas med ett samlingsnamn för avloppsvatten.



Kommunfullmäktige
Kommunstyrelsen
Kommunstyrelsens arbetsutskott

2012-04-11

6

2012-03-06

11

Kf §
Ks § 37
Au § 37

Dnr 12/KK014-045 och 12/KK015-045

Ansökan från Orsa Lokaler AB om täckningsbidrag

Orsa Lokaler AB har i skrivelse 2012-02-07 ansökt om täckningsbidrag för underskott på 1 450 000 kronor avseende Gamla Plattfabriken (Woodpark) och 1 321 000 kronor avseende Tranmyren (fastigheten Orsa Kyrkby 24:18 på Tranmyrvägen).

Orsaken till underskotten är bland annat att inte alla lokaler i plattfabriken är uthyrda och en omfattande marksanering i området vid Tranmyren.

Kommunen har tidigare under perioden 2008-2010 lämnat bidrag för underskottstäckning med totalt 1 821 000 kronor relaterat till underskott på plattfabriken.

Ekonomichef Johan Hult har i yttrande 2012-02-15 tillstyrkt ansökningarna och meddelat att det i samband med bokslut 2011 redan har kostnadsförts 2 771 000 kronor för ändamålet.

Ekonomichefen föreslår vidare att eftersom Orsa Lokaler AB är ett helägt dotterbolag till Orsabostäder AB som i sin tur är ett helägt bolag till Orsa kommun, bör bidraget ges till Orsabostäder AB för att föras vidare till Orsa Lokaler AB.

Vd Arne Grahn och ordförande Hans-Göran Olsson redogör för bakgrunden till ansökningarna och informerar om att på grund av lönekostnader som inte fördelats krävs ytterligare 400 000 kronor för att täcka underskotten.

Arbetsutskottet beslutar för egen del

att påtala vikten av dels ett nära samarbete mellan Orsabostäder och kommunens näringslivs- och utvecklingskontoret, dels en kontinuerlig resultatuppföljning.

Arbetsutskottet föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

att bevilja Orsabostäder AB ett villkorat aktieägartillskott med 3 171 000 kronor för att täcka uppkommet underskott i dotterbolaget Orsa Lokaler AB avseende Gamla Plattfabriken (Woodpark) och Tranmyren med villkoret att tillskottet ska återbetalas då både Orsabostäder AB och Orsa Lokaler AB har fria vinstmedel varifrån återbetalning kan ske samt

att av det totala aktieägartillskottet på 3 171 000 kronor ska 400 000 kronor belasta 2012 års budget.

Forts.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

Kommunfullmäktige

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens arbetsutskott

2012-04-11

2012-03-06

7

11

Kf §

Ks § 37

Au § 37

Dnr 12/KK014-045 och 12/KK015-045

Forts.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att bevilja Orsabostäder AB ett villkorat aktieägartillskott med 3 171 000 kronor för att täcka uppkommet underskott i dotterbolaget Orsa Lokaler AB avseende Gamla Plattfabriken (Woodpark) och Tranmyren med villkoret att tillskottet ska återbetalas då både Orsabostäder AB och Orsa Lokaler AB har fria vinstmedel varifrån återbetalning kan ske samt

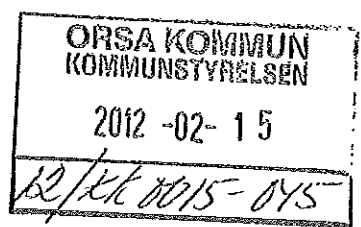
att av det totala aktieägartillskottet på 3 171 000 kronor ska 400 000 kronor belasta 2012 års budget.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

Till kommunstyrelsen



Ansökan om täckningsbidrag från Orsa Lokaler AB

VD för Orsa Lokaler AB har inkommit med en begäran om täckningsbidrag för underskott i Orsa Lokaler AB med 2 771 tkr.

Begäran om underskottstäckning avser dels "Plattfabriken" som har ett underskott på 1 450 tkr och "Tranmyren" där underskottet uppgår till 1 321 tkr.

Kommunen har under perioden 2008-2010 tidigare lämnat underskottstäckningsbidrag med tillsammans 1 821 tkr, och detta bidrag har varit relaterat till underskott på "Plattfabriken".

För "Tranmyren" har inget bidrag lämnats tidigare, men begäran 2011 beror på ett omfattande miljösaneringsarbete.

Om denna begäran om underskottstäckningsbidrag beviljas så uppgår det totala beloppet för perioden 2008-2011 till 4 592 tkr.

I samband med bokslutet 2011 har kommunen redan kostnadsfört 2 771 tkr för detta ändamål, då vi fick vetskap om att en sådan begäran skulle komma. Trots att det i bokslutet inte hade inkommit en formell begäran innan bokslutet stängdes så såg vi oss tvungna att bokföra denna som en skuld i kommunen eftersom Orsa Lokaler AB annars skulle ha förbrukat mer än halva sitt aktiekapital och riskerat likvidation.

Orsaken till begäran om täckningsbidrag framgår vidare av bilagor.

På grund av sjukdom dröjer bokslutet för Orsa Lokaler AB ytterligare en tid, men prognosen tyder på att bolaget kommer att få ett betydande underskott även om ovanstående ansökningar beviljas.

Eftersom Orsa Lokaler AB är ett helägt dotterbolag till Orsabostäder AB som i sin tur är ett helägt bolag till Orsa kommun så bör underskottstäckningsbidraget ges till Orsabostäder AB för att föras vidare till Orsa Lokaler AB enligt nedan.

Ekonomichefen föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

att kommunen beviljar Orsabostäder AB ett villkorat aktieägartillskott med 2 771 000 kr för att täcka uppkommet underskott i dotterbolaget Orsa Lokaler AB, avseende "Plattfabriken" och "Tranmyren". Med villkoret att tillskottet skall återbetalas då både Orsabostäder AB och Orsa Lokaler AB har fria vinstmedel varifrån återbetalning kan ske.

Orsa 2012-02-15

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Johan Hult".

Johan Hult
Ekonomichef

Orsa 2012-02-03

Till KS/AU/Kommunfullmäktige


Ansökan om täckningsbidrag för underskott

Objekt: G:a Plattfabriken (eller också kallad Woodpark)

Bakgrund: Orsa Lokaler köpte "G:a Plattfabriken" av Orsa Besparingsskog med en garanti från Kommunen om täckning av ev. underskott. Målsättningen är naturligtvis att i framtiden ska Näringslivsenheten i samarbete med Orsa Lokaler kunna fylla lokalerna med hyresgäster/företag som gör det möjligt att undvika underskott.

2011: Under verksamhetsåret 2011 har kostnadsstället "G:a Plattfabriken" visat ett underskott drift på minus 1 150 000 kronor och räntekostnader på lån 300 000 kronor i samband med övertagandet. Totalt 1 450 000 kronor.

Med vänlig hälsning


Arne Grahn
VD

Orsa 2012-02-03

KS/AU/Kommunfullmäktige

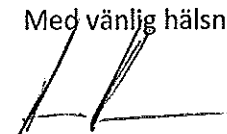
Ansökan om täckning av underskott ``Tranmyren``

Objekt: Orsa Kyrkby 24:18 Tranmyrvägen.

Bakgrund: Kommunen planerade för Ungdomens hus på ovanstående fastighet och i samband med hanteringen av ärendet yttrade Miljökontoret sig i ärendet. Resultatet blev att en omfattande marksanering beordrades.

2011: Underskott redovisas därför i bokslutet 2011 på ``Tranmyren``.
Beloppet vi ansöker om för att täcka underskottet uppgår till 1 321 000 kronor

Med vänlig hälsning



Arne Grahn

VD



Kommunfullmäktige
Kommunstyrelsen
Kommunstyrelsens arbetsutskott

2012-04-11

10

2012-04-03

5

Kf §

Ks § 39

Au § 48

Dnr 12/KK011-736

Förslag till gemensam färdtjänstorganisation i Dalarna

Region Dalarna har med skrivelse 2012-01-26 överlämnat förslag till gemensam färdtjänstorganisation för Dalarna och i Region Dalarna/Dalatrafik regi.

Den nya kollektivtrafiklagen beslutades 2010 och är anpassad till nya EU-regler och syftar till att få tillstånd ett större utbud av kollektivtrafik och ett ökat resande. Den nya lagen innebär bl.a. utökade möjligheter för transportörer att etablera och utföra kommersiell lokal och regional kollektivtrafik och det blir även lättare att etablera trafik över länsgränserna.

Lagstiftningen innebär även att dagens trafikhuvudmän ersätts med regionala kollektivtrafikmyndigheter. Strategiska beslut om kollektivtrafik, som idag ofta tas av läns trafikbolag, ska i fortsättningen tas på förvaltningsnivå för ökad insyn och bättre samordning med annan samhällsplanering. Vid årsskiftet 2012 trädde den nya organisationen ikraft med Region Dalarna som ny trafikmyndighet i Dalarna.

Frågan om att överlämna färdtjänsthandläggningen till Dalatrafik påbörjades innan den nya kollektivtrafiklagen beslutades. Ansvar för färdtjänsthandläggningen som är att hänföra till myndighetsutövning blev Region Dalarna

Dalatrafik har sedan 2009 genom flera utredningar studerat möjliga alternativ för att organisera färdtjänsthandläggningen i länet. Den senaste utredningen lyfte fram några möjliga förslag på hur färdtjänstlegitimeringen skulle kunna utföras i Dalatrafik regi. Utifrån detta har nu minst 11 kommuner meddelat intresse för att gå vidare och eventuellt lämna över handläggningen till Region Dalarna.

Socialnämnden har 2012-01-25, § 14, tillstyrkt förslaget med bland annat motiveringen att det blir en mindre sårbar organisation samt en ökad rättsäkerhet för den enskilde. Dessutom blir kostnaderna ungefär desamma som idag.

Arbetsutskottet föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

att meddela Region Dalarna att Orsa kommun vill ansluta sig till den gemensamma färdtjänstorganisationen samt

att överlämna ansvaret för kommunens färdtjänst till Region Dalarna/Dalatrafik.

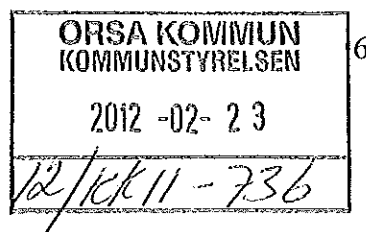
Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta i enlighet med arbetsutskottets förslag.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

Socialnämnden
Socialnämndens arbetsutskott

2012-01-25



Sn § 14

Au §

Gemensam färdtjänstorganisation i Dalarna

En ny kollektivtrafikslag har beslutats och anpassats till nya EU regler 2010. Den innebär bl a utökade möjligheter för transportörer att lättare trafikera över länsgränserna. Lagstiftningen innebär även att dagens trafikhuvudmän ersätts med regionala kollektivtrafikmyndigheter. I Dalarnas län blir det den nya kollektivtrafikmyndigheten som kommer att ansvara för färdtjänsthandläggningen som är ett myndighetsutövande. Den nya organisationen ska sjösättas vid årsskiftet 2012/2013.

Då vi tänkt sammanslå Mora, Orsa och Älvdalens färdtjänsthandläggning så ställer vi oss positiva till det regionala förslaget med en gemensam färdtjänsthandläggning i Dalarna. Det ger en mindre sårbar organisation samt ökad rättssäkerhet för den enskilde. Kostnaderna för detta blir ungefär samma som tidigare.

Socialförvaltningen föreslår socialnämnden föreslå kommunstyrelsen

att besluta att tacka ja till förslaget om att ingå i den gemensamma färdtjänsthandläggningen i Dalarna.

Socialnämnden föreslår kommunstyrelsen besluta

att tacka ja till förslaget om att ingå i den gemensamma färdtjänsthandläggningen i Dalarna.

Justerandes sign



SKE

exp 120223/1h
Kommunstyrelsen

Utdragsbestyrkande



Förslag till beslut

Handläggare
Håkan Jansson
023 77 70 13
hakan.jansson@regiondalarna.se

Datum
2012-01-26

Diarienummer
RD 2011/169

En gemensam färdtjänstorganisation i Dalarna

Dalatrafik har sedan 2009 genom flera utredningar studerat möjliga alternativ för att organisera färdtjänsthandläggningen i länet. Den senaste utredningen lyfte fram några möjliga förslag på hur färdtjänstlegitimeringen skulle kunna utföras i Dalatrafiks regi. Utifrån detta har åtta kommuner meddelat intresse för att gå vidare och eventuellt lämna över handläggningen till Region Dalarna. De kommuner som visat intresse i trafikförsörjningsplan 2011 är: Borlänge, Falun, Gagnef, Leksand, Ludvika, Rättvik, Malung/Sälen och Vansbro.

Nu har det visat sig att fler kommuner är intresserade varför kollektivtrafiknämnden anser att det kan vara angeläget att i en formell förfrågan till kommunerna bringa klarhet i hur många som nu är intresserade att gå med i den gemensamma organisationen. De kommuner som är intresserade måste också särskilt besluta att överlåta ansvaret för färdtjänstlegitimering till Region Dalarna. Detta gäller även de kommuner som redan under 2011 anmälde intresse i trafikbeställningen. Kollektivtrafiknämnden beslutade på sitt sammanträde den 13 januari 2011 följande:


- att till de kommuner som ännu inte anmält intresse rikta förfrågan om att överlåta ansvaret för legitimering av färdtjänstsökande till Region Dalarna,
- att tillskriva kommunerna om att de behöver fatta ett formellt beslut i behörig nämnd om att överlåta ansvaret,
- att uppdra åt AB Dalatrafik att som hittills sköta driften av den gemensamma färdtjänstorganisationen och att förbereda hantering av legitimering.

För att utföraren AB Dalatrafik ska få rimlig tid att genomföra utbyggnad av kontorslokaler och planera organiseringen av verksamheten behöver beslut enligt ovan fattas så snart som möjligt om kommunen vill 1) ansluta sig till den gemensamma färdtjänstorganisationen och 2) överlämna ansvaret till Region Dalarna. Besluten skickas till Region Dalarna.

Frågor med anledning av detta besvaras av Peter Holmberg som är chef för avd. Särskild kollektivtrafik hos AB Dalatrafik.

REGION DALARNA
Kollektivtrafiknämnden

Inga-Britt Kronnäs
Ordf.


/ e.u. Håkan Jansson

Bilagor

- Utredningen Förslag på färdtjänstorganisation i Region Dalarnas/AB Dalatrafiks regi
- Komplettering av kostnadsfördelning



Förslag på färdtjänstorganisation i Region Dalarnas/ Dalatrafiks regi

Version 1.4

Willy Norström, Anna-Lena Elmquist, Carina Terneborg
2012-02-22

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 Förutsättningar för den nya organisationen	4
1.1 Ny kollektivtrafik lag – Ny kollektivtrafikmyndighet	4
1.2 Kommuner som omfattas av förslaget.....	4
1.3 Utökat antal kommuner 2012	5
1.4 Verksamhetens omfattning (antal ärenden/tillstånd per år).....	5
1.5 Lokalisering	6
1.6 Lokal	8
1.7 Antal tjänster.....	8
2 Juridisk/juridiska förutsättningar.....	10
2.1 Avtal för överlämnande av myndighetsuppgifter'	10
2.2 Avtal/överenskommelse för övertagande av personal.....	13
2.3 Övertagande av dokument.....	13
3 Organisation och ansvar	14
3.1 Placering i ny organisation.....	14
3.2 Verksamhetsstyrning.....	15
3.3 Samverkan mellan Dalatrafik och kommunerna	15
4 Personal.....	17
4.1 Bemanning och lön.....	17
4.2 Handläggarnas kompetensprofil.....	17
5 Rutiner	20
5.1 Handläggningsrutiner	20
5.2 Hembesök.....	20
6 Teknik/tekniska hjälpmedel.....	22
7 Ekonomi.....	23
7.1 En beräknad budget för verksamheten	23
7.2 Initieringskostnader.....	23

7.3	Kostnadsfördelning enligt kostnadsmodell 3 - befolkningsunderlag.....	24
7.4	Utökad beräkning för 15 kommuner	25
8	Information	26
9	Genomförandeplan för den nya verksamheten	27

Bilagor:

Bilaga 1. Organisation 2012 Färdtjänst och Riksfärdtjänst

Bilaga 2. Beskrivning av Websolen

Bilaga 3. Budget för färdtjänstverksamhet 2012

1 Förutsättningar för den nya organisationen

1.1 Ny kollektivtrafik lag – Ny kollektivtrafikmyndighet

Den nya kollektivtrafiklagen beslutades 2010 och är anpassad till nya EU-regler och syftar till att få tillstånd ett större utbud av kollektivtrafik och ett ökat resande. Den nya lagen innebär bl.a. utökade möjligheter för transportörer att etablera och utföra kommersiell lokal och regional kollektivtrafik och det blir även lättare att etablera trafik över länsgränserna. Lagstiftningen innebär även att dagens trafikmyndigheter ersätts med regionala kollektivtrafikmyndigheter. Strategiska beslut om kollektivtrafik, som idag ofta tas av länstrafikbolag, ska i fortsättningen tas på förvaltningsnivå för ökad insyn och bättre samordning med annan samhällsplanering. Vid årsskiftet 2012 ska den nya organisationen med regionala kollektivtrafikmyndigheter sjasättas. I Dalarnas län blir det Region Dalarna som blir trafikmyndighet.

Frågan om att överlämna färdtjänsthandläggningen till Dalatrafik påbörjades innan den nya kollektivtrafiklagen beslutades. Som det ser ut i Dalarnas län blir det den nya kollektivtrafikmyndigheten som kommer att ansvara för färdtjänsthandläggningen som är att hänföras till myndighetsutövning.

1.2 Kommuner som omfattas av förslaget

Dalatrafik har sedan 2009 genom flera utredningar studerat möjliga alternativ för att organisera färdtjänsthandläggningen i länet. Den senaste utredningen lyfte fram några möjliga förslag på hur färdtjänstlegitimeringen skulle kunna utföras i Dalatrafiks regi. Utifrån detta har nu åtta kommuner meddelat intresse för att gå vidare och eventuellt lämna över handläggningen till Region Dalarna. De kommuner som visat intresse i trafikförsörjningsplan 2011 är:

- Borlänge
- Falun
- Gagnef
- Leksand
- Ludvika
- Rättvik
- Malung/Sälen
- Vansbro

Förslaget omfattar även en möjlig utökning av antalet kommuner till en verksamhet som kan hantera alla länets 15 kommuner. Då kan följande kommuner tillkomma:

- Avesta
- Hedemora
- Mora
- Orsa
- Smedjebacken
- Säter
- Älvdalen

Detta innebär att vi redovisar två alternativa förslag i de fall det förkommer skillnader beroende av antalet kommuner (8 eller 15).

1.3 Utökat antal kommuner 2012

Efter att utredningen presenterat sitt ursprungliga förslag enligt ovan (1.2) har önskemål framkommit om att göra en kostnadsberäkning för samtliga 15 kommuner som nu uttalat intresse för att ingå i den nya myndigheten.

Det ursprungliga förslaget har i och med utökningen till 15 kommuner även utökats med två heltidstjänster (totalt 6) och ytterligare en lokaliseringsort förutom Borlänge, som tidigare föreslagits. Den nya lokaliseringsorten föreslås bli Mora. Detta innebär att en ny kostnadsberäkning gjorts utifrån ovan beskrivna förutsättningar och denna beräkning redovisas under avsnitt 7.4.

1.4 Verksamhetens omfattning (antal ärenden/tillstånd per år)

Nedanstående tabell presenterar en uppskattning av antal ärenden, tillstånd och i vissa fall även tjänster/handläggare inom de åtta kommuner för åren 2009 och 2010.

Kommun	Ärende		Tillstånd		Tjänster/handläggare	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Vansbro	83*	121	232	276	15-20 %	10%
Malung/Sälen	186	150	420	459	75%	50%
Ludvika	324	250	953	1049	90%	90%
Falun	320	310	1553	1617	100%	150%
Borlänge	1030	764	1216	1376	100%	150%
Gagnef	100 **	100	150	370	15%	25%
Leksand	saknas	173	saknas	477	saknas	55%
Rättvik	177	194	174	408	50%	50%

* Omfattar 7 månader ** Uppskattade uppgifter

Tabellen beskriver omfattningen av ärenden, tillstånd och tjänster för åtta av länets kommuner.

I länet som helhet (15 kommuner) handläggs ca 8 700 tillstånd och knappt 4 500 ansökningar (färdtjänst och riksfärdtjänst) per år, vilket i dagsläget kräver ca 9,5 årsarbetare. Av dessa årsarbetare har flertalet av handläggarna även andra uppgifter vilket i ett par fall kan innebära att angiven procentenhet för antalet årsarbetare kan variera upp eller ner beroende på arbetsbelastning. I ett par kommuner är det tydligt föreskrivet hur stor del av tjänsten som ska bestå av färdtjänsthandläggning medan gränserna mellan olika arbetsuppgifter kan beskrivas som mer behovsstyrda i andra. Detta kan innebära att man periodvis arbetar mer intensivt med färdtjänsthandläggning. Flertalet av färdtjänsthandläggarna kombinerar färdtjänsthandläggningen med andra arbetsuppgifter inom den egna kommunen.

Att uppskatta hur lång tid ett ärende tar är inte enkelt då handläggningen ofta är utspridd över tid. Flera ärenden pågår parallellt och samtidigt som andra arbetsuppgifter. I 2009 år utredning uppskattade dock samliga handläggare tidsåtgången för detta. Ett normalärende uppskattades då ta 1-2 timmar, ett mer komplicerat ärende uppskattades ta 3-4 timmar och ett överklagande uppskattades ta 2-4 timmar.

1.5 Lokalisering

Inom utredningen ställdes två frågor (enligt nedan) till de åtta kommunerna. Två kommuner har inte besvarat frågeställningarna (Leksand och Rättvik). Denna fråga har även diskuterats i

tidigare utredningar, men då har inte något konkret alternativ presenterats. I de tidigare diskussioner som förts har man berört två alternativa lokaliseringsförslag; en ort och två orter. Vid senare diskussioner har det tydligt framkommit att man från kommunernas sida anser att det bästa är en lokalisering på en ort med tanke på frågan om att säkerställa handläggningen, rättsäkerhet/likvärdig bedömning och kontinuitet. Det har även framkommit önskemål om att handläggarna skall placeras på en och samma ort för att få en gemenskap och ett ökat erfarenhetsutbyte.

- ***Vad är avgörande för att ni skall lämna över färdtjänstlegitimeringen till Dalatrafik/Trafikmyndighet?***

Följande faktorer redovisades:

- Pris/kostnad
- Säkerställa handläggning, kontinuitet, minskad sårbarhet
- Rättsäkerhet
- Likvärdig bedömning av ansökningar/ärenden
- Att samarbetets innehåll är klarlagt
- Kvalitetssäkring av kompetens, kontinuitet och ärendehandläggning

- ***Anser ni att lokaliseringen skall vara på en eller två orter?***

En majoritet av de svarande kommunerna förespråkar en lokalisering på en ort, (5 av 6)

Projektet anser att det som föreslås i denna utredning/förslag och syftet med en överlämning av färdtjänstlegitimeringen uppfyller de önskemål som framkommit från kommunerna.

Utredningen föreslår en lokalisering på:

- En ort
- I Borlänge

1.6 Lokal

Enligt förslaget skall verksamheten vara lokaliserad i Borlänge och då har det varit väsentligt att söka efter en lokal i närheten av befintlig verksamhet inom Dalatrafik. Det finns nu långt gående planer på att bygga ut Dalatrafikslokaler på Södra backa området. En sådan utbyggnad skulle omfatta 65 kvm där den nya färdtjänstverksamheten skulle kunna vara placerad. Denna utbyggnad är dessutom planerad så att angränsande verksamhet skulle vara Avdelningen för Särskildkollektivtrafik på Dalatrafik, vilket även skapar bra förutsättningar för den nya verksamheten att integreras i befintlig verksamhet.

Utredningen föreslår att:

- En tillbyggnad görs i anslutning till Dalatrafiks befintliga lokaler.

Utredningen anser att:

- En tillbyggnaden hos Dalatrafik tillsammans med möjligheter att tillgå angränsande lokaler rymmer även en möjlig utökad verksamhet.

1.7 Antal tjänster

När vi beräknat antalet tjänster till den nya verksamheten har vi utgått ifrån den uppskattning som kommunerna själva gjort av det antal ärenden som idag sammantaget finns hos de åtta kommunerna. Sedan har vi beräknat det antal ärenden som en handläggare på heltid hanterar under ett år. Denna beräkning grundar sig på uppgifter från de berörda kommunerna. Underlaget för detta redovisas i avsnitt 1.3 *Verksamhetens omfattning*.

Utredningen föreslår att:

- Den verksamhet som skall hantera *åtta kommuner*

bemannas med Fyra heltidstjänster

Utredningen föreslår att:

- Den verksamhet som skall hantera samliga *15 kommuner*
bemannas med Sex heltidstjänster

2 Juridisk/juridiska förutsättningar

2.1 Avtal för överlämnande av myndighetsuppgifter'

Vid övertagandet av myndighetsutövningen avseende färdtjänsthandläggningen skall ett uppdragsavtal som reglerar detta tecknas mellan respektive kommun och trafikmyndigheten Region Dalarna, nedan kallad RD. I första hand är det ett standardavtal som reglerar huvudpunkterna överlämnandet/övertagandet och samarbetet mellan kommunen och RD som bör utformas. Det är sedan upp till respektive kommun och RD att komma överens om reglering av eventuella kommunspecifika frågor.

Avtalsfrågan har lösts på några olika sätt i andra län. De varianter som använts är (1) att upprätta fristående avtal med respektive kommun, (2) att låta avtalet ingå i konsortialavtalet och tecknat ett gemensamt avtal med samliga kommuner samt (3) att låta avtalet följa konsortialavtalet och teckna separata avtal med respektive kommun. I Region Skåne har man gjort på ytterligare ett sätt då man inte tecknade något specifikt avtal för myndighetsutövningen utan överlåtelsen gjordes i sin helhet (även trafiken). Avtalet förhandlades fram gemensamt med alla deltagande kommuner och sedan tecknades separata avtal med respektive kommun. Hur man väljer att utforma detta nya avtal är förmodligen beroende av hur närliggande avtal med betydelse är utformade. Inrättandet ny kollektivtrafikmyndighet påverkar naturligtvis även avtalsinnehållet och mellan vilka parter avtal skall tecknas.

Ett standardavtal skulle kunna innehålla följande delar:

AVTAL OM ÖVERLÅTELSE AV HUVUDMANNSKAPET FÖR FÄRDTJÄNST OCH RIKSFÄRDTJÄNST

Denna överlåtelse har denna dag träffats mellan

(1) Region Dalarna, kollektivtrafikmyndighet.....

(2) X Kommun.....

- **INLEDNING**

- Beskrivning av förhållandet mellan parterna m.m.

- **AVTALETS SYFTE**

- **DEFINITIONER**

- **ÖVERLÅTELSE**

- Kommunen överlåter jämlikt 4 § Lag (1997:736) om färdtjänst och 3 § Lag (1997:735) om riksfärdtjänst sina uppgifter enligt nämnda lagar till Region Dalarna som utsedd trafikmyndighet enligt lag (2010:1065) för regional kollektivtrafik.

- xx övertar jämlikt 5 § Lag (1997:736) om färdtjänst respektive 3 § Lag (1997:735) om riksfärdtjänst, ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst.

- **TILLSTÅND**

- Frågor om tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst skall handläggas och prövas av xx (tillståndsgivare). De tillstånd för färdtjänst och riksfärdtjänst som kommunen beslutar fram till Dag för överlåtelse skall gälla i enlighet med Kommunens beslut.

- **PERSONAL**

- Denna skrivning är beroende av hur man beslutar sig för att lösa personalfrågan. Kommer man att ta över befintlig personal? Hur blir förhållandet till en ny myndighet – omfattas inte av kommunen?

- **SAMARBETETS INNEHÅLL**

- Skrivningen i samarbetsavtalet bör utformas så att det är fritt/öppet att ta med fler parter/kommuner i samarbetet.

- Vilka krav har kommunen på huvudmannen?

- Vilka krav har huvudmannen på kommunen?

- **TIDPUNKT FÖR ÖVERLÅTELSE**

- Dag för överlåtelse är enligt detta avtal 20xx-xx-xx

- **FINANSIERING**

- Skrivning om vad som överenskommits avseende finansiering.

- Möjlighet att betala tillbaka initiala kostnader för verksamhetsuppbyggnaden i de fall fler kommuner tillkommer.

- **SAMRÅD**

Parterna är enliga om att samråd kring färdtjänst och riksferdtjänst skall ske på samma sätt som med övrig kollektivtrafik.

- **INSYN I VERKSAMHETEN**

- **TILLGÅNG TILL DOKUMENTATION**

Kommunens beslut om färdtjänsttillstånd som är gällande vid tidpunkt för överlåtelse av huvudmannaskap, skall överföras som datafil (format efter överenskommelse) till Dalatrafik. Om Dalatrafik begär att få ta del av dokumentation som ligger bakom enskilt beslut, skall kommunen vara behjälplig med detta och uppfylla de formkrav som är förenat med detta gentemot berörd person.

- **ÖVERTAGANDE AV AKTER/MATERIAL**

- Vilken uppföljning/statistik efterfrågas?

- Detaljeringsgrad?

- **UTVÄRDERING AV SAMARBETET**

- Årlig utvärdering av samarbetet under de första åren innan verksamheten hittat sin slutliga form

- **VILLKOR FÖR AVTALETS GILTIGHET**

- Detta avtals giltighet är villkorat av att Dalatrafik såväl som x kommun godkänner innehållet i detta avtal.

- Kommunerna tecknar var för sig likalydande avtal.

- Det åligger parterna att verka för att ovanstående villkor snarast uppfylls. Detta avtal träder i kraft från dag för undertecknande.

- **ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG**

- Ändringar och tillägg till Avtalet skall vara skriftliga och undertecknade av båda parter för att vara giltiga.

- **TVISTER**

- Svensk lag skall tillämpas på detta avtal.

- Tvist i anledning av detta avtal och som inte kan lösas av parterna gemensamt skall avgöras av allmän domstol.

2.2 Avtal/överenskommelse för övertagande av personal

Enligt utredningen finns det två möjliga alternativ för att lösa personalfrågan, men utredningen har inte tagit ställning till vilken av dessa som är mest lämplig utan överlämnar denna fråga till Dalatrafik och berörda kommuner. De alternativ som utredningen ser som möjliga är:

1. En intresseförfrågan skickas till berörda kommuner inom länet och sedan får de personer som är intresserade söka de utlysta tjänsterna. Om det inte finns tillräckligt många sökanden eller personer med rätt kompetens annonseras de kvarvarande tjänsterna ut som vid en vanlig rekryteringsprocess.
2. Annonsera ut tjänsterna i en öppen rekryteringsprocess så att det är möjligt för vem som helst att söka.

2.3 Övertagande av dokument

Det kommer inte att vara nödvändigt att överta äldre dokument och handlingar från tidigare utredningar från respektive berörd kommun. Länstrafiken i Örebro har löst denna fråga genom att låta alla tidigare handlingar även fortsättningsvis förvaras hos den kommun som handlagt ärendet. Detta är förmodligen den mest effektiva och säkra lösningar som går att föreslå. Det räcker förmodligen med att skriva in detta i respektive avtal med kommunerna. Bör kontrolleras med jurist/förvaltningsjurist.

3 Organisation och ansvar

3.1 Placering i ny organisation

En fråga som diskuterats inom projektgruppen och referensgruppen är var verksamheten organisatoriskt skall placeras. Eftersom den föreslås vara lokaliserad hos Dalatrafik skulle det gynna verksamheten att en placering blir i anslutning till Avdelningen för Särskild kollektivtrafik. Då skulle de båda verksamheterna ha en gemensam chef och befintliga administrativa resurser skulle kunna samutnyttjas. Det är även viktigt att se till att den nya verksamheten integreras i befintlig verksamhet hos Dalatrafik och genom denna placering och genom en gemensam med chef Avdelningen för Särskild kollektivtrafik ökar möjligheterna för en naturlig integrering. Erfarenheter från andra län har påvisat vikten av att chefen för den nya verksamheten finns representerad i ledningsgruppen för den befintliga verksamheten och detta skulle kunna beaktas genom förslaget om gemensam chef med verksamheten inom Särskild kollektivtrafik.

Den huvudsakliga administrationen för verksamheten kommer att kunna skötas av befintliga resurser inom Dalatrafik/Avdelningen för Särskild kollektivtrafik.

En särskild postbox för verksamheten bör upprättas dels för att särskilja inkommande ansökningar till färdtjänstverksamheten från övrig post och dels för att minimerar risken för felsortering och effektiviserar verksamheten.

Utredningen föreslår:

- Att verksamheten placeras i anslutning till Avdelningen för Särskild kollektivtrafik på Dalatrafik.
- En gemensam chef med Avdelningen för Särskild kollektivtrafik

3.2 Verksamhetsstyrning

Utifrån de erfarenheter som fångades upp vid det studiebesök som gjordes hos Länstrafiken i Örebro har frågan om användning av styrkort i verksamhetsutvecklingen men även i den fortsatta verksamhetsstyrningen tagits upp. Ludvika kommun använder i dag denna metod för kommunens vård- och omsorgsnämnd, vilket utredningen tagit fasta på. Den nya verksamheten skulle med fördel kunna utgå ifrån en styrkortmodell vid uppbyggnaden av verksamheten och i den fortsatta verksamhetsutövningen. Att införa styrkortsmodellen som verksamhetsstyrning för hela Dalatrafiks verksamhet skulle vara ett intressant alternativ för framtiden och det skulle vara ett bra tillfälle att göra detta i samband med införandet av en ny verksamhet.

Genom att se företaget ur fyra alt. fem viktiga perspektiv försöker ett styrkort koppla den kortsiktiga verksamhetsstyrningen till den långsiktiga visionen och strategin. På det sättet fokuserar företaget på ett fåtal kritiska nyckeltal inom väsentliga målområden. Med andra ord tvingas företaget att styra och följa upp den dagliga verksamheten som påverkar morgondagens utveckling. Styrkort bygger på tre tidsdimensioner: igår, idag och i morgon.

De perspektiv som ett styrkort bygger på är:

- Finansiellt perspektiv
- Kundperspektiv
- Förnyelse- och utvecklingsperspektiv
- Processperspektiv

Utredningen föreslår att:

- Styrkort används som metod vid verksamhetsutvecklingen av den nya verksamheten och för den fortsatta verksamheten.

3.3 Samverkan mellan Dalatrafik och kommunerna

En viktig del i övertagandeprocessen har varit den dialog som förts med respektive kommun och det kommer även fortsättningsvis att vara viktigt att ha en fungerande dialog med berörda kommuner. Det är därför viktigt att från början ha rutiner för hur detta skall gå till, vilket även

kan regleras i de avtal som tecknas med kommunerna. I detta ingår även att utse en kontaktperson från varje kommun och att skapa avstämningsrutiner. I ett inledande skede bör dessa intervaller vara tätare, förslagsvis en gång i månaden, för att sedan eventuellt bli var annan månad eller en gång i kvartalet.

Utredningen föreslår att:

- Rutiner för samverkan mellan Dalatrafik och kommunen skapas.
- Kontaktpersoner utses hos Dalatrafik och kommunen.

4 Personal

4.1 Bemanning och lön

Utifrån tidigare förslag (kap 1.3) föreslås verksamheten bemannas med fyra respektive sex heltidstjänster beroende av antal kommuner som väljer att ingå i den nya verksamheten. Som ansvarig chef för verksamheten har utredningen föreslagit att befintlig chef för Avdelningen för Särskild kollektivtrafik även ansvarar för denna verksamhet. Diskussioner har förts om att utse en eller två personer till gruppledare för verksamheten och denna/dessa personer är inräknade i de heltidstjänster som föreslagits. Enligt tidigare erfarenheter kommer det att behövas personer som kan stötta och leda gruppen dels i uppbyggnadsfasen men även i det dagliga arbetet. Fördelen med att utse två personer är att det alltid skall finnas en gruppledare i tjänst.

Lönenivån för de personer som skall arbeta i verksamheten bör sättas med tanke på den kravprofil som föreslås i nedanstående avsnitt och vikten av att få en stabil personalgrupp. Enligt den budget som beräknats för verksamheten ligger snittlönen för personalen på 27 000 kr per månad. Utredningen föreslår att genom lönen påvisa verksamhetens status.

Utredningen föreslår att:

- En eller två personer utses som gruppledare för verksamheten för att säkerställa kvalitet och kontinuitet i handläggningen
- En snittlön för en medarbetare beräknas till 27 000 kr per månad

4.2 Handläggarnas kompetensprofil

Det har i tidigare utredning av färdtjänstverksamheten i länet gjorts en sammanställning av handläggarnas utbildningsbakgrund. Resultatet visar att tolv av femton handläggare har någon typ av högskoleutbildning. Åtta av dessa tolv har examen från social omsorgslinje medan två har gått samhällsvetenskaplig högskoleutbildning och två har annan akademisk examen. Samtliga handläggare har genomgått någon form av färdtjänstutbildning och av

dessa har flertalet gått både grundkurs och fortsättningskurs arrangerade av Svensk Färdtjänst Förening (SFF). Hur lång tid man arbetat som färdtjänsthandläggare varierar, men sju av femton handläggare började i samband med att länssamordningen av särskild kollektivtrafik trädde i kraft 1 juli 2007. Av de övriga har tre personer arbetat mellan 3-5 år och två personer mellan 5-10 år. Den som har längst erfarenhet har arbetat 13 år som färdtjänsthandläggare och de som har minst erfarenhet (2 st) har arbetat ca ett år.

Denna genomgång visar på en välutbildad grupp med handläggare med adekvat högskoleutbildning i kombination med erfarenhet.

Utifrån de erfarenheter som fångats upp från andra län (Halland, Örebro och Kalmar) framgår att det krävs olika typer av grundkompetenser för att bygga upp en stabil verksamhet med god kvalitet. De kompetenser som lyfts fram för den här typen av handläggning är följande:

- Erfarenhet av myndighetsutövning
- Kunskap inom förvaltningsrätt
- Juridisk kompetens
- Social och omsorgsutbildning på högskolenivå
- Arbetsterapeut utbildning
- Socionomutbildning

Dessa utpekade kompetenser kommer även att vara vägledande vid uppbyggnaden av denna organisation. Den enskilda handläggarens kompetens är central för verksamheten men för att säkerställa handläggningen på sikt är det viktigt att se till att verksamheten som helhet innehar rätt kompetens. Personalgruppen bör därför ha såväl bredd som specifik kompetens och erfarenhet. Det bör även vara en ambition för den nya organisationen att erbjuda samtliga handläggare möjlighet att uppdatera sina kunskaper genom vidareutbildning inom området. Utöver detta kommer de medarbetare som inte redan genomgått dessa utbildningar att få genomgå grundläggande utbildning inom färdtjänstområdet som är arrangerat av Svensk Färdtjänst Förening.

Utredningen föreslår följande kompetens/utbildning:

- Socionomexamen
- Examen från Sociala omsorgsprogrammet
- Annan högskoleutbildning som bedöms likvärdig
- Erfarenhet av socialt utredningsarbete och myndighetsutövning

5 Rutiner

5.1 Handläggningsrutiner

Handläggningsrutiner som beskriver hur handläggningen av ansökningar gällande Färdtjänst och Riksfärdtjänst i Trafikmyndigheten Region Dalarnas regi har tagits fram. Färdtjänst och Riksfärdtjänst ska i huvudsak behandlas som en trafikpolitisk fråga i syfte att bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning även för funktionsnedsatta.

Denna myndighetsutövning styrs av följande lagar:

1. Lag om färdtjänst – SFS 1997:736
2. Lag om riksfärdtjänst – SFS 1997:735
3. Förvaltningslagen – SFS 1986:223, ändring SFS 1998:386
4. Sekretesslagen – 1980: 100, ändring SFS 1998:936
5. Kommunallagen – SFS 1991:990

För fullständiga handläggningsrutiner se bilaga 1.

5.2 Hembesök

I samband med att lokaliseringsfrågan diskuterades och Borlänge föreslogs bli lokaliseringsort för verksamheten lyftes även frågan om hur hembesöken skulle organiseras. Behov att utföra hembesök i handläggarnas utredningsarbete är ett viktigt delmoment i processen och måste organiseras på ett klokt, kostnadseffektivt och ett genomförbart sätt utan att kvaliteten försämras. Med tanke på lokaliseringen och de geografiska avstånden mellan Borlänge som central ort för färdtjänsten och de åtta intressekommunerna föreslår utredningen följande organisation för ett utförande av hembesöken:

Hembesök kommer att organiseras och planeras dels geografiskt men även tidsmässigt. Om behov föreligger kommer handläggare att, i princip flytta sitt kontor med de verktyg som erfordras för att kunna utföra sin utredning på ett optimalt sätt till en lämplig centralort för att på plats upprätta sin utgångspunkt i nära anslutning till de adresser/orter som avses för planerade/inbokade hembesök länet.

Utredningen bedömer att denna organisation är fullt genomförbar samt kostnadseffektiv då inga löpande externa hyreskostnader för lokaler behöver uppstå.

Endast vid behov när flera planerade hembesök finns att utföra långt bort från Borlänge som central verksamhets ort, kan behov av övernattnig för handläggare föreligga.

Handläggarna kommer även att erhålla tjänstelegitimation som alltid skall bäras och visas upp i samband med hembesök.

Utredningen föreslår:

- Att grunden för handläggningen sker enligt framtagna handläggningsrutiner

6 Teknik/tekniska hjälpmedel

Efter att marknaden för system/programvaror inventerats har utredningen kunnat se att det främst är ett system som kommer att finnas på marknaden. Detta system används även av färdtjänstverksamheten i Örebro län. Systemet heter Websolen och är webbaserat. Kostnaden/licensen för systemet kan samordnas med befintligt system inom Dalatrafik (SAM 3001). Detta system stödjer även möjligheten att upprätta ett digitalt arkiv, vilket skulle underlätta den dagliga verksamheten.

För en mer utförlig beskrivning av systemet se bilaga 2.

En egen server kommer att behövas med tanke på säkerhet och Inom Dalatrafik finns en IT-avdelning med kompetens att hantera datasäkerhet som kan användas för att bygga upp de lösningar som verksamheten kräver. Dalatrafik ansvarar för att det blir en säker lagring.

För att verksamheten skall bli så effektiv som möjligt bör moderna tekniska hjälpmedel användas som stöd bl.a. i samband med hembesök. I övrigt kommer verksamheten att kräva bas utrustning avseende datorer och skrivare. Utrustningen skall vara anpassad för kontorsarbetet och hembesök.

Verksamheten kommer att ha ett direkttelefonnummer och ha både fasta telefoner och mobiltelefoner. Ett tjänstefordon kommer att finnas att tillgå.

Utredningen föreslår följande tekniska hjälpmedel :

- Handläggarsystemet Web-Solen
- Egen server
- Tillgång till tjänstefordon

7 Ekonomi

7.1 En beräknad budget för verksamheten

Utifrån principerna för en ny färdtjänstverksamhet har ett förslag på en årsbudget för den nya verksamheten tagits fram. Denna budget är beräknad utifrån fyra heltids tjänster och beräknas till 2 965 000 kr. Utredningen har valt att presentera en budget med fyra heltidstjänster, men utifrån detta förslag kan nödvändiga förändringar göras beroende på verksamhetens omfattning. Den största kostnadsposten i denna budget är lönekostnaderna som vi beräknat till 500 tkr/år och medarbetare, inkl. sociala avgifter etc., vilket innebär en årskostnad på 2 mkr för fyra heltidstjänster.

För ett fullständigt budgetförslag se bilaga 3.

Utredningen har beräknat:

- Färdtjänstverksamhetens budget till 2 965 000 kr

7.2 Initieringskostnader

De kostnader som uppkommer vid uppbyggnaden av en ny verksamhet, initieringskostnader, bör särskiljas från övriga kostnader med tanke på att detta är tillfälliga kostnader och inte något som kommer att belasta verksamheten mer än vid ett tillfälle. En ytterligare anledning att särskilja initieringskostnaden är möjligheten att fördela de initiala kostnaderna på kommunerna allt eftersom de väljer att gå in i ett samarbete med Region Dalarna. Ett sådant tillvägagångssätt möjliggör för de kommuner som varit med från början att få tillbaka motsvarande del av de kostnader som man gått in med. Detta är något som kan regleras i avtalet mellan respektive kommun och Region Dalarna.

Utredningen föreslår att:

- Initieringskostnaderna för uppbyggnaden av verksamheten särskiljs

7.3 Kostnadsfördelning enligt kostnadsmodell 3 - befolkningsunderlag

I 2009 års utredning konstaterades att oavsett den kostnadsmodell som väljs är det av central betydelse att respektive kommun och Region Dalarna är överens om vilka principer som ska gälla och att man eftersträvar en så okomplicerad och transparent modell som möjligt. Vi har eftersträvat ett transparent och enkelt sätt att göra en kostnadsfördelning för att man ska kunna ta ställning till de kostnader som ett överlämnade av myndighetsutövningen innebär för en kommun. Därför har vi valt att förespråka en modell som använder kommunernas befolkningsunderlag som beräkningsgrund/fördelningsnyckel. Befolkningsunderlaget används för att räkna fram den andel av kostnaderna som kommunen skall betala till Region Dalarna.

Beräkningsgrund kostnadsmodell 3 - befolkningsunderlag:

- **Befolkningmängden** för resp. kommun i alternativet dividerat med totala befolkningen för de kommuner som ingår i alternativet = **Andel av kostnaderna som resp. kommun får bära (%)**
- Respektive kommuns **andel av kostnaderna (%) x kostnaderna** för årsarbetare i alternativet = **Kostnaden för kommunen**

Enligt ovanstående beräkningsmodell skulle en kostnadsfördelning mellan de 8 kommunerna se ut enligt nedanstående tabell.

Kommun	Årskostnad	Befolkningmängd	Andel	Kostnad
Borlänge		49210	27	800550
Falun		56001	30	889500
Gagnef		10064	5	148250
Leksand		15275	8	237200
Ludvika		25784	14	415100
Malung		10384	6	177900
Rättvik		10814	6	177900
Vansbro		6858	4	118600
	2 965 000	184390	100	2965000

Utredningen föreslår att:

- En fördelning av kostnaderna görs enligt Modell 3 – befolkningsunderlag

7.4 Utökad beräkning för 15 kommuner

Den beräkning som lagts till för samtliga 15 kommuner som visat intresse för att ingå i den föreslagna organisationen omfattar två ytterligare heltidstjänster och en ytterligare lokaliseringsort. Detta förslag baseras därför på sex heltidstjänster och en lokalisering i Borlänge och en i Mora. Uppgifterna för befolkningsmängd har baserats på de senaste uppgifterna från SCB och skiljer sig därför något från de uppgifter som användes vid tidigare beräkning i ovanstående tabell (7.3). Enligt ovanstående beräkningsmodell skulle en kostnadsfördelning mellan de 12 kommunerna se ut enligt nedanstående tabell.

Kommun	Årskostnad	Befolkningsmängd	Andel	Kostnad
Avesta		21 583	7,8	317 070
Borlänge		49 251	17,8	723 570
Falun		56 044	20,2	821 130
Gagnef		10 097	3,6	146 340
Hedemora		15 164	5,5	223 575
Leksand		15 289	5,5	223 575
Ludvika		25 810	9,3	378 045
Malung		10 356	3,7	150 405
Rättvik		10 811	3,9	158 535
Smedjebacken		10 715	3,9	158 535
Säter		10 840	3,9	158 535
Vansbro		6 805	2,5	101 625
Mora		20 157	7,3	296 745
Orsa		6 922	2,5	101 625
Älvdalen		7 207	2,6	105 690
	4 065 000	277 051	100	4 065 000

8 Information

Det kommer att krävas informationsinsatser i samband med införandet av den nya verksamheten. Både information internt inom Region Dalarna och Dalatrafik, gentemot berörda kommuner och information till allmänheten. Informationen kan spridas och göras tillgänglig genom intressekommunernas och Dalatrafiks hemsidor samt via tryckta broschyrer och ansökningsblanketter. Detta är en viktig del i genomförandeprocessen och bör därför finnas med i ett tidigt skede.

Utredningen föreslår:

- Att en plan för informationsspridning tas fram för både intern och extern information.

9 Genomförandeplan för den nya verksamheten

- Förslaget skickas ut till Dalatrafiks styrelse (2011-11-17)
- Region Dalarna skickar ut förslaget till berörda kommuner (2012-xx-xx)
- Kommunerna lämnar besked om intresse att gå vidare med att överlämna handläggningen
- Beslut i respektive kommuns kommunfullmäktige (2012-xx-xx)
- Avtal tecknas
- Den nya verksamheten utformas
- Verksamhets start (2012-12-31 ?)

Kostnadsfördelning enligt kostnadsmodell 3 – befolkningsunderlag

Tabell 1

- Omfattar 15 kommuner
- Beräkningen är baserad på fem heltidstjänster vilket motsvarar 500 tkr ytterligare jämfört med den ursprungliga budget som gjorts för verksamheten (fyra heltidstjänster).
- Nya siffror på befolkningsmängd har använts (SCB)

Kommun	Årskostnad	Befolkningsmängd	Andel	Kostnad
Avesta		21 583	7,8	270 270
Borlänge		49 251	17,8	616 770
Falun		56 044	20,2	699 930
Gagnef		10 097	3,6	124 740
Hedemora		15 164	5,5	190 575
Leksand		15 289	5,5	190 575
Ludvika		25 810	9,3	322 245
Malung		10 356	3,7	128 205
Rättvik		10 811	3,9	135 135
Smedjebacken		10 715	3,9	135 135
Säter		10 840	3,9	135 135
Vansbro		6 805	2,5	86 625
Mora		20 157	7,3	252 945
Orsa		6 922	2,5	86 625
Älvdalen		7 207	2,6	90 090
	3 465 000	277 051	100	3 465 000

Tabell 2

- Omfattar 15 kommuner
- Beräkningen är baserad på sex heltidstjänster samt kostnad för ytterligare en lokal i Orsa vilket totalt motsvarar 1,1 mkr ytterligare jämfört med den ursprungliga budget som gjorts för verksamheten (fyra heltidstjänster och lokalisering i Blge).
- Nya siffror på befolkningsmängd har använts (SCB)

Kommun	Årskostnad	Befolkningsmängd	Andel	Kostnad
Avesta		21 583	7,8	317 070
Borlänge		49 251	17,8	723 570
Falun		56 044	20,2	821 130
Gagnef		10 097	3,6	146 340
Hedemora		15 164	5,5	223 575
Leksand		15 289	5,5	223 575
Ludvika		25 810	9,3	378 045
Malung		10 356	3,7	150 405
Rättvik		10 811	3,9	158 535
Smedjebacken		10 715	3,9	158 535
Säter		10 840	3,9	158 535
Vansbro		6 805	2,5	101 625
Mora		20 157	7,3	296 745
Orsa		6 922	2,5	101 625
Älvdalen		7 207	2,6	105 690
	4 065 000	277 051	100	4 065 000

Kostnadsfördelning enligt kostnadsmodell 3 -- befolkningsunderlag

- Omfattar 12 kommuner exkl. Mora, Orsa och Älvdalen
- Beräkningen är baserad på fem heltidstjänster vilket motsvarar 500 tkr ytterligare i den budget som gjorts för verksamheten.
- Nya siffror för befolkningsmängd har använts (SCB)

Kommun	Årskostnad	Befolkningsmängd	Andel	Kostnad
Avesta		21 583	8,9	308 385
Borlänge		49 251	20,3	703 395
Falun		56 044	23,1	800 415
Gagnef		10 097	4,1	142 065
Hedemora		15 164	6,2	214 830
Leksand		15 289	6,3	218 295
Ludvika		25 810	10,6	367 290
Malung		10 356	4,3	148 995
Rättvik		10 811	4,5	155 925
Smedjebacken		10 715	4,4	152 460
Säter		10 840	4,5	155 925
Vansbro		6 805	2,8	97 020
	3 465 000	242 765	100	3 465 000

Kommunfullmäktige

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens arbetsutskott

2012-04-11

2012-04-03

11

4

Kf §

Ks § 40

Au § 47

Dnr 10/KK096-761

Förslag till kommunövergripande mål för kommunens drog- och alkoholförebyggande arbete

Folkhälsorådet har i skrivelse 2012-02-28 föreslagit att Orsas kommunövergripande mål för kommunens drog- och alkoholförebyggande arbete ska formuleras som det nationella övergripande målet; Ett Orsa fritt från narkotika och dopning, med minskade medicinska och sociala skador orsakade av alkohol och med ett minskat tobaksbruk.

Arbetsutskottet föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

att Orsas kommunövergripande mål formuleras som det nationella övergripande målet; Ett Orsa fritt från narkotika och dopning, med minskade medicinska och sociala skador orsakade av alkohol och med ett minskat tobaksbruk

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta i enlighet med arbetsutskottets förslag.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

Orsa den 28 februari 2012

ORSA KOMMUN KOMMUNSTYRELSEN 2012 -02- 29
10/KK096-74

Orsa kommunstyrelse
Orsa kommun

FÖRSLAG – KOMMUNÖVERGRIPANDE MÅL FÖR DROG- OCH ALKOHOLFÖREBYGGANDE ARBETE

Folkhälsorådet har haft en process med nätverket för förebyggande och hälsofrämjande arbete i Orsa kommun. Vid mötet medverkade Länsstyrelsens samordnare.

Folkhälsorådet föreslår att Orsas kommunövergripande mål formuleras som det nationella övergripande målet: Ett Orsa fritt från narkotika och dopning, med minskade medicinska och sociala skador orsakade av alkohol och med ett minskat tobaksbruk.

Till skrivelsen bifogas underlag för de nationella målen.

På uppdrag av folkhälsorådet lämnar undertecknad följande förslag till beslut:

Kommunstyrelsen beslutar att:

- att Orsas kommunövergripande mål formuleras som det nationella övergripande målet: Ett Orsa fritt från narkotika och dopning, med minskade medicinska och sociala skador orsakade av alkohol och med ett minskat tobaksbruk

Med vänliga hälsningar



Inger Skoglund Hassis
Folkhälsoplanerare

Kommunfullmäktige
Kommunstyrelsen
Kommunstyrelsens arbetsutskott

2011-10-03

9

Kf §

Ks §

Au § 133

Dnr 11/KK

Uppföljning av beslut

Kommunledningskontoret har överlämnat en sammanställning över uppdrag från kommunstyrelsen och arbetsutskottet.

Kommunchefen och ordföranden går igenom listan och lämnar en lägesrapport uppdrag för uppdrag.

Kommunstyrelsen beslutar

att justera listan över kommunstyrelsens uppdrag enligt följande:

- deadline för uppdraget att ta fram förslag till policy för kommunens stöd och bidrag till evenemang flyttas fram från 2010-10-26 till 2011-12-31
- deadline för uppdraget att ta fram förslag till uppdragsavtal med Konstförening och IOGT (Röda kvarn) flyttas fram från 2009-12-08 till 2012-02-01 samt att ansvarig för detta uppdrag ska vara kulturchefen istället för kommunchefen
- deadline för uppdraget att ta fram förslag till kommunövergripande mål för kommunens drog- och alkoholförebyggande arbete flyttas fram från 2011-02-08 till 2012-06-30

att ompröva uppdraget om att aktualisera frågan med övriga kommuner om alkohol handläggning ska ingå i Norra Dalarnas myndighetsservice

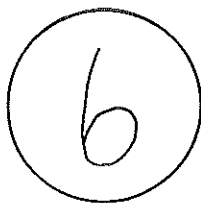
att uppdra till tekniska utskottet att se över aktualiteten av uppdraget om en översyn över fördelningen av föreningsbidragen samt möjligheter för föreningar att driva eller vara delaktiga i driften av anläggningar samt

att uppdra till Folkhälsorådet att ta fram förslag till kommunövergripande mål för kommunens drog- och alkoholförebyggande arbete.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

Övergripande mål						
Ett samhälle fritt från narkotika och dopning, med minskade medicinska och sociala skador orsakade av alkohol och dopning, med minskat tobaksbruk						
Målet innebär - en nolltolerans mot narkotika och dopning, - att minska allt tobaksbruk och förhindra att minderåriga börjar använda tobak, - att förhindra all skadlig alkoholkonsumtion bl.a. genom att minska konsumtionen och skadliga dryckesvaror.						
Långsiktiga mål						
Tillgång till narkotika, dopningsmedel, alkohol och tobak ska minska	Barn ska skyddas mot skadliga effekter orsakade av alkohol, narkotika, dopning eller tobak	Antalet barn och unga som börjar använda narkotika och dopningsmedel eller debuterar tidigt med alkohol eller tobak ska successivt minska	Antalet personer som utvecklar skadligt bruk, missbruk eller beroende av alkohol, narkotika, dopningsmedel eller tobak ska successivt minska	Personer med missbruk eller beroende ska ha ökad tillgänglighet till vård och stöd av god kvalitet	Antalet döda och skadade på grund av sitt eget eller andras bruk av alkohol, narkotika, dopningsmedel eller tobak ska minska	
<p>En effektiv och samordnad alkoholl- och tobakstilltyn Under strategiperioden bör - finansieringsarbete ses över med utgångspunkt i hur arbetet kan effektiviseras och hur metoden med så kallade provköp ska kunna användas i tillämpningsarbetet.</p> <p>- konsultationerna av de nya bestämmelserna i alkohol- respektive tobakslagen följas upp.</p> <p>- arbetet med att stöja tillämpningen av effektiva metoder i tillsynsarbete intensifieras.</p> <p>- samarbetet utvecklas mellan myndigheter och näringsliv.</p> <p>- arbetet förökas till styrka näringslivet med att styrka alkohol- och tobakslagstiftningen.</p> <p>En effektiv brottsbekämpning av illegalt handel</p> <p>Under strategiperioden bör arbetet fokuseras på narkotikahandlingen men även inriktas på dopningsområdet samt illegal alkohol- och tobaksverksamhet.</p> <p>En effektiv bekämpning av illegal försäljning via digitala medier</p> <p>Under strategiperioden bör - samverkan förjupats när det gäller internethandel.</p> <p>- klassificeringsprocessen av nya droger ha fortsatt hög prioritet.</p> <p>- samverkan förjupats mellan berörda myndigheter för att förbättra bevakning, underhållsarbete och analys av den illegala försäljningen.</p> <p>En fungerande lokal och regional samverkan och samordning mellan ANDT-förebyggande och brottsförebyggande arbete</p> <p>Under strategiperioden bör - arbetsformer och metoder fortsatt utvecklas för fortsatt samverkan mellan ANDT-förebyggande och brottsförebyggande arbete.</p> <p>- en fungerande samverkan och samordning prioriteras på lokal och regional nivå mellan polis, skola, socialtjänst, och andra berörda aktörer.</p> <p>- en fortsatt satsning görs för att få ett långsiktigt ANDT- och brottsförebyggande samarbete mellan Malmö, Göteborg och Stockholm</p>	<p>Färre barn ska födas med skador orsakade av alkohol, narkotika, dopning eller tobak</p> <p>Under strategiperioden bör - mätningarna vara att bli vända föräldrar erbjuds information och vid behov rådgivning om ANDT:s skadeverkan.</p> <p>- föräldrar med ett risk- eller missbruk få information om ANDT:s skadeverkan och om hur många barn föds med skador orsakade av ANDT och till deras föräldrar.</p> <p>- kunskapen öka om hur många barn föds med skador orsakade av ANDT och om deras utvecklingsprognos.</p> <p>Barn i familjer med missbruk, psykisk sjukdom eller psykisk funktionsnedsättning ska erbjudas inriktat stöd</p> <p>Under strategiperioden bör - tillämpningen av de nya bestämmelserna i hälso- och sjukvårdslagen och patientutredningslagen följas och riktlinjer för personalens ansvar och befogenheter finnas i samtliga landsting.</p> <p>- det stöd som erbjuds barn som lever i familjer med missbruk, psykisk sjukdom eller psykisk funktionsnedsättning utvecklas.</p> <p>- samverkan på lokal nivå förbättras mellan de yrkesgrupper och verksamheter som möter barn som får illa eller riskerar att få illa till följd av andra eller eget risk- eller missbruk.</p> <p>- det på nationell nivå säkerställas att kommunerna förebyggande arbete kring barn i behov av särskilt stöd kontinuerligt kartläggs.</p> <p>Ökad kunskap om marknadsföring av alkohol och tobak via digitala medier, samt marknadsföringens effekter på konsumenterna</p> <p>Under strategiperioden bör - en kartläggning genomförs avseende omfattningen av alkohol- och tobakmarknadsföring via digitala medier.</p> <p>- en kunskaps- och kompetensutveckling av internationell forskning genomförs.</p> <p>- metoder förökas för föräldrar och övervakning som kan användas av tillsynsmyndigheter för att snabbt kunna spärra och gripa mot marknadsföring som strider mot gällande lagstiftning.</p>	<p>Minska nyrekrutering till narkotika- och dopningsmissbruk</p> <p>Under strategiperioden bör - samordnade insatser som syftar till tidig upptäckt utföras på lokal nivå.</p> <p>- en fortsatt satsning görs på nätverket Krogrug mot kamak.</p> <p>- metoder utvecklas för att bättre kunna följa utvecklingen för särskilt utsatta grupper och i vissa geografiska områden.</p> <p>- metoder utvecklas för att bättre kunna följa utvecklingen och marknadsföringen av nya droger.</p> <p>- metoder utvecklas för att öka kunskapen och sätta samordningen för att motverka dopningsmissbruk i samhället.</p> <p>Utveckla metoder för att barn och ungdomar inte ska börja använda tobaksprodukter</p> <p>Under strategiperioden bör - metoder utvecklas för att förhindra barn och ungdomar från att börja använda tobak.</p> <p>- metoder utvecklas för tidiga insatser för dem som har börjat röka eller snusa.</p> <p>- arbetet med efterlevnad av reglerna om rökfri miljöer utvecklas.</p> <p>Ökad användning av befintliga verksamheter för att sätta upp alkoholdebatten och minska den skadliga alkoholkonsumtionen</p> <p>Under strategiperioden bör - en fortsatt satsning ska göras för att minska konsumtionen av alkohol och tobak i skolor, ungdomscentrum och andra offentliga platser.</p> <p>- satsningar görs för att minska konsumtionen av alkohol och tobak i idrott och alkohol.</p> <p>- insatser genomförs för att öka kunskapen om viken av alkoholfri uppväxt.</p> <p>En hälsofrämjande skola</p> <p>Under strategiperioden bör grund- och gymnasieskolor få möjlighet att ta del av utbildningsinsatser för att stöja generell skolutveckling och utveckla undervisningen om alkohol, narkotika, dopning och tobak.</p> <p>Utbildningsinsatserna bör ta sin utgångspunkt i förebyggande åtgärder som bygger på forskning och beprövad erfarenhet.</p> <p>Bt ökat deltagande av föräldrar, idéburna organisationer och näringsliv i det förebyggande arbetet</p> <p>Under strategiperioden bör - samarbete och samverkan förjupats mellan skolor, kommuner, landsting och idéburna organisationer och antalet gemensamma verksamheter öka.</p> <p>- en fortsatt dialog förns mellan regering, myndigheter och idéburna organisationer.</p> <p>- en dialog med näringslivet påbörjas med syfte att stimulera till fler företagare att förbättra egenkontroll av gällande lagstiftning och frivilligkodex.</p>	<p>Hälso- och sjukvårdens arbete med att förebygga ANDT-relaterad ohälsa ska utvecklas</p> <p>Under strategiperioden bör - hälso- och sjukvården integrera det sjukdomsförebyggande perspektivet i det löpande arbetet vilket ställer krav på åtgärder för att förebygga tobaksbruk och riskbruk av alkohol samt motverka missbruk av narkotika och dopningsmedel.</p> <p>- Socialstyrelsens nationella riktlinjer för det förebyggande arbetet inom områdena tobak och alkohol spridas och tillämpas i hälso- och sjukvården.</p> <p>Minskat riskbruk och intensivkonsumtion av alkohol bland studenter och bland unga vuxna med psykisk ohälsa</p> <p>Under strategiperioden bör - en fortsatt satsning görs för att ge kompetensstöd till studenthälsoområden som erbjuder hälso- och sjukvård till studenter.</p> <p>- ett samordnat stöd utvecklas för kompetens- och metodutveckling av studenthälsans ANDT-förebyggande arbete.</p> <p>- primärskolan, psykiatri och studenthälsan i större utsträckning nå unga vuxna som har ett begynnande riskbruk</p> <p>Förutsättningarna för tandvård att arbeta med tobaksprevention bör öka</p> <p>Under strategiperioden bör bättre förutsättningar ges för utvärdering av arbetet med tobaksprevention bl.a. genom ökade utbildningsinsatser för tandvårdspersonal.</p> <p>Förutsättningarna att i ett tidigt skede kunna uppnå resultat ska öka</p> <p>Under strategiperioden bör - för arbetsplatser anta och aktivt arbeta en ANDT-policy med riktlinjer för stöd och behandling för anställda med risk- och missbrukspåverkan och för en väl fungerande samverkan mellan arbetsgivare och fackliga företrädare.</p> <p>- ett fortsatt nationellt kompetensstöd ges för att vidmakthålla den s.k. riskbruksmodellen.</p> <p>- metoder för att tidigt upptäcka och förhindra alkohol- och narkotikaproblem ges ökad spridning.</p> <p>- en dialog med berörda parter inledas för att identifiera arbetsplatsernas behov av stöd och utbildning i ANDT-frågor.</p> <p>- forskning initieras om kopplingen mellan användning av ANDT och sjukfrånvaro och olyckor på arbetsplatserna.</p>	<p>Tillgång till kunskapsbaserade vård- och stödinsatser ska öka</p> <p>Under strategiperioden bör - en fortsatt satsning på kunskaps- och metodutveckling prioriteras samt kompetenskraven för personal inom missbruks- och beroendevården preciseras.</p> <p>- ökad prioritet ges till att säkerställa att utbildad vård till vårdbehöv tillgodoseas - det gäller t.ex. personer med samsviktighet.</p> <p>vidareutvecklas som är särskilt anpassade för kvinnor.</p> <p>- former utvecklas för att tillvarata brukarnas erfarenheter.</p> <p>En tydligare och mer ändamålsenlig ansvarsfördelning mellan huvudmännen för missbruks- och beroendevården ska uppstå</p> <p>Under strategiperioden bör - Socialstyrelsens föreskrifter och allmänna råd för hälso- och sjukvård och socialtjänsten länkas samman.</p> <p>- en ökad samverkan mellan samliga läkar- och vårdkollkommissioner och lokala skollnader i kvalitet, tillgänglighet och resultat ska minska</p> <p>Under strategiperioden bör - insatser för att få till stånd en väl fungerande tillsyn prioriteras.</p> <p>- arbetet med att utveckla öppna jämförelser inom missbruks- och beroendevården stärks för att få fler kvalitetsutveckling och öka möjligheten till vård på lika villkor.</p>	<p>Antalet döda och skadade i trafiken på grund av alkohol och andra droger ska minska</p> <p>Under strategiperioden bör - strukturer för samverkan mellan polismyndighet, kommuner, beroendevård, länsstyrelsen och trafikmyndigheter förstärkas utvecklas.</p> <p>- utvärderandet öka av alkohols och liknande teknik som kan hindra påverkade förare från att köra.</p> <p>- statuslösen inom trafikområdet bli mer tillförlitlig och jämförbar över tid.</p> <p>- kunskapen öka om rattfyllerets omfattning och om förorsakad skada vid trafikolyckor och andra trafikolyckor.</p> <p>Antalet döda och skadade på grund av alkohol-, narkotika- och dopningsrelaterat våld ska minska</p> <p>Under strategiperioden bör - kunskapen om det alkohol-, narkotika- och dopningsrelaterade våldets omfattning och karaktär öka.</p> <p>- kunskapsbaserade arbetsmetoder för att minska den alkohol-, narkotika- och dopningsrelaterade våldsbrottsligheten ges ökad spridning.</p> <p>Dödigheten bland ungdomar och unga vuxna på grund av alkoholförgiftningar och experimentering med droger ska minska</p> <p>Under strategiperioden bör - kunskapen om bakomliggande orsaker till akuta dödsfall öka.</p> <p>- riktlinjer för samverkan mellan akutarbete och missbruks- och beroendevård förstärks.</p> <p>Medvetenheten i hög befolkningen om ANDT-användningens effekter på hälsa bör öka</p> <p>Under strategiperioden bör nya forskningsresultat om alkohols, narkotikans, dopningens och tobakens hälsoeffekter kommuniceras till befolkningen.</p>	<p>Aktivt verka för att FN-konventionerna på narkotikaområdet efterlevs</p> <p>En särskild utvärdering bör ses för att kartlägga Sveriges internationella engagemang och genomföra det internationella narkotikasamarbetet.</p> <p>Under strategiperioden bör utredningens förslag behandlas.</p> <p>Aktivt verka för att EU:s och WHO:s strategier avseende alkohol och hälsa genomförs</p> <p>Under strategiperioden bör Sverige - särskilt medverka till genomförandet av EU:s strategi för att minska alkoholskadade och andra globala strategiska mål och vägledande principer.</p> <p>- inom ramen för WHO:s Europeiska arbete medverka till att frama en plan för hur den globala strategin ska genomföras.</p> <p>Aktivt verka för att WHO:s ramkonvention om tobakskontroll efterlevs</p> <p>Under strategiperioden bör Sverige - medverka vid framtagandet av riktlinjer och protokoll för ramkonventionen om tobakskontroll genomföras.</p> <p>- aktivt verka för ett förstärkt konsumentskydd och ett tydligare regelverk vid översynen av EU:s tobaksdirektiv.</p> <p>En ökad samordning och prioritering av det nordiska samarbetet inom ANDT-området</p> <p>Under strategiperioden bör - en kartläggning av pågående projekt och engagemang inom det nordiska samarbetet genomförs.</p> <p>- ett flaggskeppprojekt om unga, alkohol- och narkotika genomförs inom ramen för EU:s strategi för Östersjöregionen och Nordliga dimensionens partnerskap för hälsa och socialt välbefinnande.</p>



Kommunfullmäktige

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens arbetsutskott

2012-04-11

12

2012-03-20

5

Kf §

Ks § 41

Au § 43

Dnr 12/KK049-042

Årsredovisning 2011

Ekonomichef Johan Hult och ekonomerna Sara Laggar och Pernilla Bäckman analyserar och diskuterar bokslut 2011 med arbetsutskottet, förvaltningscheferna samt ordföranden och vice ordföranden i kommunens nämnder.

Förvaltningscheferna redogör för sina respektive bokslut.

Inga särskilda beslut fattas.

Ekonom Sara Laggar presenterar årsredovisning 2011.

Kommunstyrelsen beslutar

att fastställa årsredovisningen för 2011 samt

att överlämna den till revisorerna och till kommunfullmäktige för godkännande.

Kommunfullmäktige
Kommunstyrelsen
Kommunstyrelsens arbetsutskott

2012-04-11

13

2012-04-03

9

Kf §

Ks § 42

Au § 52

Dnr 12/KK031-042

Ombudgeteringar 2011/2012

Ekonomichefen har 2012-03-12 överlämnat en sammanställning över begärda ombudgeteringar av investeringar vid årsskiftet 2011/2012. Från förvaltningarna har inkommit begäran om ombudgeteringar av investeringsprojekt med totalt 6 578 000 kronor. Ekonomichefen har därefter lagt till 650 000 kronor för markinköp, 960 000 kronor för bredband till byar samt dragit av 3 500 000 kronor för fibernätsinköp.

Vidare upplyses om att fritids- och serviceförvaltningen önskar överföra 799 000 kronor mer än vad de har kvar av 2011 års investeringsbudget.

Arbetsutskottet föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

att för fritids- och serviceförvaltningen ombudgetera kvarstående summa på 5 059 000 kronor av 2011 års investeringsbudget till 2012

att i övrigt till 2012 ombudgetera i enlighet med ekonomichefens förslag enligt bilaga samt

att för ändamålet anvisa medel ur Eget kapital.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta i enlighet med arbetsutskottets förslag (bilaga).

 |  | | |

Orsa kommun

Ombudgetering av ej ianspråktagna investeringsmedel 2011-12-31

Uppställningen visar budgeterade investeringar 2011 samt vad som blev kvar. Vidare visas vad som önskas ombudgeteras.

För investeringar under år 2011 var det totala anslaget 19 702 tkr. Av dessa anslag hade 14 197 tkr förbrukats den 31 december 2011, varav 2 207 tkr avser inköp av fibernät från Qadracom som det inte fanns budgeterade medel för 2011, men däremot 2012.

Önskad ombudgetering är totalt 817 tkr lägre än vad som finns kvar av investeringsbudgeten 2011. Detta beror främst på att inköpet av fibernät från Qadracom skedde redan 2011 och trots det så blev det ett överskott på investeringsbudgeten 2011 med 5 505 tkr. Då budgeten för fibernätsinköpet 2012 tas bort så har jag behandlat den som en negativ ombudgetering i nedanstående sammanställning.

Från förvaltningarna har inkommit begäran om ombudgeteringar av investeringsprojekt med totalt 6 578 tkr och därefter har jag lagt till 650 tkr för markinköp, 960 tkr för Bredband till byar samt dragit av 3 500 tkr för fibernätsinköp. Det kan vara så att 650 tkr för markinköp kan plockas bort.

Observera att i sammanställningen har "markfrågor" tillsvidare listats under kommunstyrelsen då inga äskanden avseende dessa poster inkommit från Service- och fritidskontoret och de ligger fortfarande kvar under kommunstyrelsen i ekonomisystemet

I övrigt kan nämnas att fritids- och serviceförvaltning önskar överföra 799 tkr mer än vad de har kvar av 2011 års investeringsbudget.

Om kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige bevilja de begärda ombudgeteringarna kan medel anvisas ur eget kapital

	Budget 2011 inkl ombudg	Kvar	Begärd ombudg	Budget 2012	Tot 2012
Kommunstyrelsen					
Markinköp	650	650	650		650
Exploateringsomr Lisselhed		-185		10 360	10 360
Exploateringsomr Berget 4		-11			0
Dpl Stationsområde		-19			0
Dpl Halling-Våmhusvägen		-6			0
Markförsäljning	0				0
Expl omr Lisselhed				3 200	3 200
Div mtrl Räddningstjänst	170	1			Släckbil
Div invest Biblioteket					0
ADB nät	500	428	-3 500	3 500	0
Möbler / inredn kommunhus		-40			0
Aktivitetscentrum	100	0			0
Stadsnät	2 000	-1 751		1 000	1 000
Uppföljningssystem	100	32			0
IT utrustning	0	-1 224			0
Bredband t byar eu proj	3 000	960	960	1 000	1 960
S:a Kommunstyrelsen	6 520	-1 165	-1 890	19 060	17 170

	Budget 2011	Kvar	Begärd ombudg	Budget 2012	Tot 2012
Service och fritidskontoret					
Ospecc invest Gat-Park					
Fordon	28	28		150	150
OMBYGGNAD GATOR	150	-40			0
BROAR		-355		500	500
UPPRUSTN CENTRUM ALLMÄNT	50	40	40	300	340
JÄRNVÄGSGATAN					0
Stråket centrum-campingen	2 310	2 221	2 221	5 000	7 221
Nya tomtområden gata					0
Kurulid väg	1 978	1 978	1 978		1 978
GÅNG O CYKELBANOR	0				0
Vägnamnsskyltar Orsabyar	595	212	212	300	512
TRAFIKSÄKERHET					0
VÄGBELYSNING	534	408	408	250	658
MASKINER	962	-296		950	950
LEKPARKER	700	132	105		105
LILLÅN	200	200		150	150
Skattungbyns skola	500	480	344	250	594
Maskiner	60	60	60		60
	300	115			0
Bollplaner					0
Ridhuset	394	-325		150	150
GAMLA STALLET	300	249	249	100	349
Ishallen				200	200
Ishallen barack	200	-289	101	350	451
Rörliga friluftslivet	160	101			0
Siljansleden	94	88	88		88
Truck Plantfrys	52	52	52		52
S:a Service och fritidskontoret	9 567	5 059	5 858	8 650	14 508
Barn- o utbildningsnämnden					
CENTRALT INVENT 10 ÅR	125	91		125	125
CENTRALT INVENT 5 ÅR	115	115		82	82
CENTRALT DATORER 3 ÅR	0	-279			0
NAVET INVENT 10 ÅR	50	50			0
NAVET INVENT 5 ÅR	0	-93			0
NAVET DATORER 3 ÅR	60	60			0
KYRKBYN INVENT.10 ÅR	200	200		50	50
Kyrkbyn invent 5 år	88	88		214	214
KYRKBYN DATORER 3 ÅR	0	-71			0
BERGET SKOLA INVENT.10 ÅR	115	31		345	345
BERGET SKOLA INVENT.5 ÅR	100	-122		401	401
BERGET SKOLA DATORER 3 ÅR		-71			0
DIGERBERGET INVENT.10 ÅR				202	202
DIGERBERGET INVENT.5 ÅR	0	-8		258	258
DIGERBERGET DATORER 3 ÅR	0	-30			0
DIGERB. SKAPARRUM 5 ÅR	50	49			0
ORSASKOLAN INVENT.10 ÅR	550	490	450		450
ORSASKOLAN INVENT.5 ÅR	150	-40			0
SCOTT INVEST 5 ÅR	80	80		150	150
SCOTT DATORER 3 ÅR	0	-27		90	90
Summa Barn- o utbildningsnämnden	1 683	513	450	1 917	2 367

R *KW*

	Budget 2011	Kvar	Begärd ombudg	Budget 2012	Tot 2012
Socialnämnden					
CENTRALT INVENT.10 ÅR	220	94	90	240	330
Centralt datorer 3 år	400	179	180		180
HSR Inventarier 10 år	130	66		260	260
ORSAGÅRDEN INVENT.10 ÅR	0	-10			0
ORSAGÅRDEN INVENT.5 ÅR		-36			0
HEMTJÄNST INVENT 5 ÅR		-16		350	350
HEMTJÄNST BILAR 5 ÅR	200	200		200	200
S:a Socialnämnden	950	477	270	1 050	1 320
Mora Orsa miljökontor					
Bil	200	0			0
INV MILJÖKONTORET	199	38			0
Inventarier nybyggt kontor					0
S:a Mora Orsa miljökontor	399	38	0	0	0
Stadsbyggnadsförvaltningen Mora Orsa					
IT-STÖD	433	433			0
GIS (låg tidigare under KS)	150	150			0
S:a Stadsbyggnadsförvaltningen Mora Orsa	583	583	0	0	0
Summa investeringar totalt	19 702	5 505	4 688	30 677	35 365

Total budget

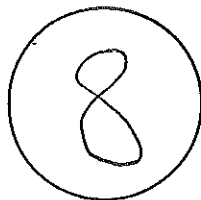
35 365

I budgeten för 2012 räknade jag med utfall 2012

24 600

Motsvarar

70% Om vi tror att genomförda investeringar blir mer än 70% av budgeterade så bör vi sänka nivån



Kf §

Ks § 44

Au §

Dnr 12/KK

Redovisning av motioner som ännu inte slutbehandlats

Följande motioner har ännu inte slutbehandlats:

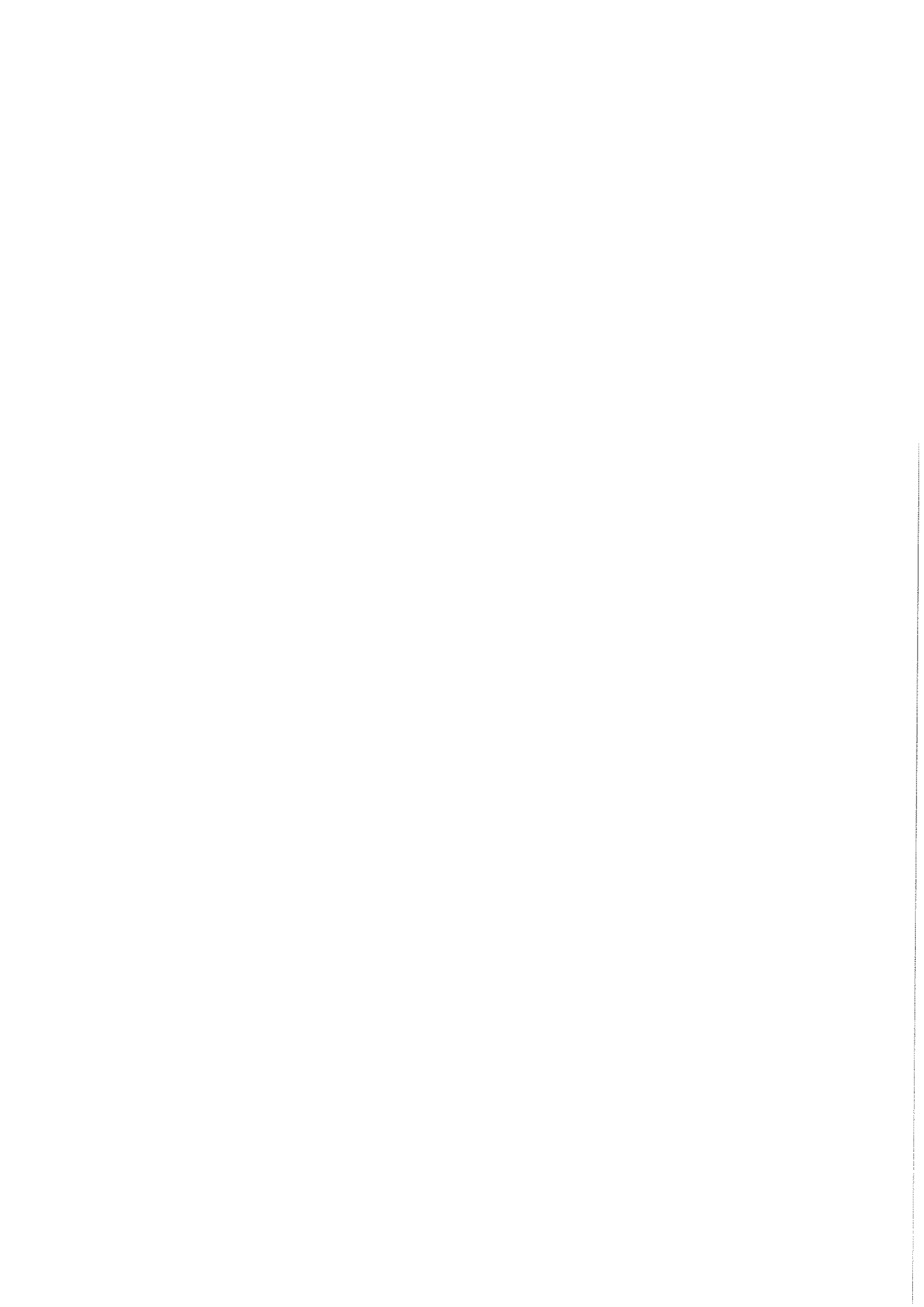
- Motion om barn- och miljökonsekvensbeskrivningar vid politiska beslut (Kf 2011-09-26)
- Motion avseende lärlingsutbildning i gymnasieskolan (Kf 2012-01-30)

Kommunstyrelsen beslutar

att för kommunfullmäktige redovisa ännu inte slutbehandlade motioner.

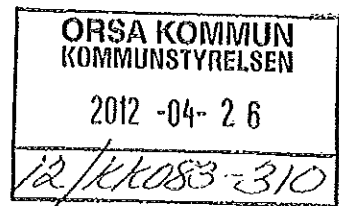
Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



9

Orsa den 2012-04-25



Orsa kommun
Box 23
794 21 Orsa

För kännedom till Handlarna i Orsa & Företagarna

Medborgarförslag föranlett av liggande förslag om upprustning av Järnvägsgatan

En viktig fråga för kommunen är Centrumsaneringen. För närvarande finns ett förslag till upprustning av Järnvägsgatan, Orsa.

Efter att ha tagit del av detta förslag har jag sett att antalet P-platser kring Slipstenstorget minskar.

Mot bakgrund av detta anser jag:

Att upprustningen istället skall utöka denna parkering med laddstolpar för miljöfordon som ökar tillgängligheten och besöksfrekvensen på ett miljövänligt sätt till alla offentliga lokaler i kvarteret Köpmannen och kv. Göta.

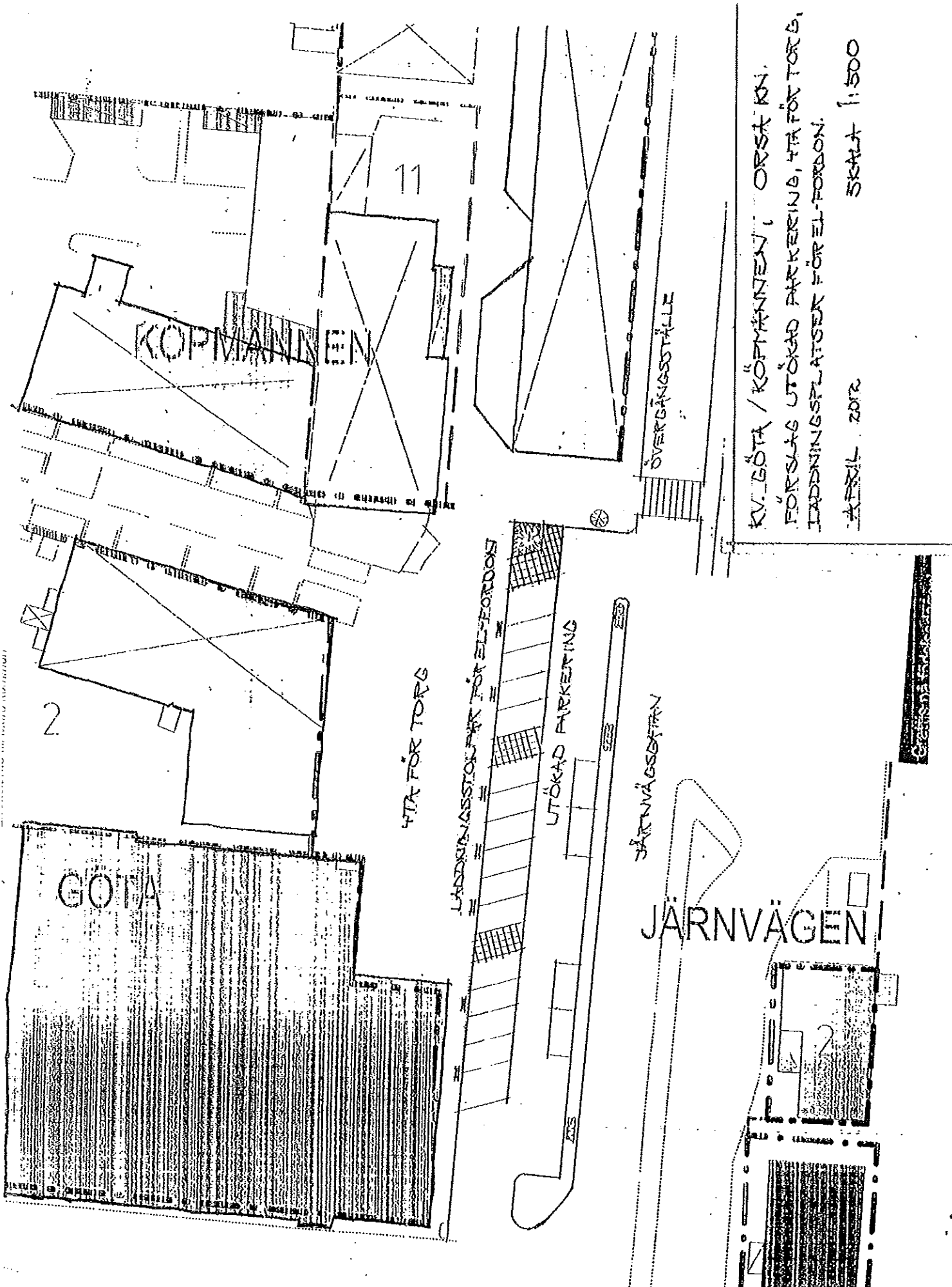
Åtgärder enligt bifogad skiss kan f.ö. genomföras oberoende av upprustningen av Järnvägsgatan i sin helhet.

Vänligen



Bo Andersson
Tjärnvägen 4
794 90 Orsa

Tel.070-2909886



KV. GÖTA / KÖPMANNEN, ORSA KÖN.
 FÖRSLAG UTÖKAD PARKERING, HTA FÖR TORG,
 LÄNDRÄNSSTOLPARK FÖR EL-FORDON.
 APRIL 2012 SKALA 1:500