

Mötesbok: OK Kommunstyrelsens arbetsutskott (2016-04-26)

OK Kommunstyrelsens arbetsutskott

Datum: 2016-04-26

Plats: Kommunsalen

Kommentar:

Dagordning

Öppnande

Beslutsärenden

48 Begäran om utökat borgensåtagande Orsa Vatten och Avfall	3
49 Yttrande ang. medfinansiering av fördjupningsstudie Tredje spåret	22
50 Verksamhetsområde och dess utskott (Ann-Therese Albertsson)	46
51 Yttrande över ansökningar om byggededel, vattenregleringsfonder (Joakim Larsson, 13.30-14.00)	48
52 Riktlinjer för ansökningar om bygdepeng (Joakim Larsson)	116
53 Evenemangsavtal Orsa Sportbilsevent 2016 (Driver Academy, 14.00 - 14.20)	138

Informationsärenden

Plangenomgång (Tommy Ek, 14.30-15.30)	139
Information om organisationsöversyn (Ann-Therese Albertsson)	140
Diskussion om mål för verksamhetsområde Service och utveckling	141
Diskussion om handlingsplan för integration pga. tillfälligt stöd (Ann-Therese Albertsson)	142
Information om Almedalsveckan	150
Deltagande i Green Drive Region (16.30)	151

Delgivningar

Kallelse OK Kommunstyrelsens arbetsutskott 2016-04-26	153
Meddelande om föreningsstämma Dalabanan	155
Protokoll IEF extra styrelsemöte 16-02-03	161
Protokoll servicenämnden IS/IT 16-03-11	164
Protokoll styrelsemöte NODAVA AB 2016-02-24	175
SKL cirkulär 16:09 ang nytt avtal Räddningstjänst i beredskap	193
SKL cirkulär 16:11 ang. åtgärder för att främja lika rättigheter och möjligheter	210
SKL cirkulär 16:12 ang. ändringar i LAS	213
SKL cirkulär 16:13 ang. regelverk för traineejobb, utbildningskontrakt och extratjänster	218
SKL cirkulär 16:14 om registerkontroll i arbetslivet	223
SKL cirkulär 16:16 om vårpropositionen och vårandringsbudget	228
Sammanträdesplan 2017 för Sveriges kommuner och landsting, SKL	243
Småkoms nyhetsbrev 2 april 2016	244

Beslut (1.)

Orsa kommun

Kommunfullmäktige

Tjänsteutlåtande

Orsa Vatten och Avfall AB bildades 2010. I samband med bildandet beslutade kommunfullmäktige i Orsa kommun att teckna 85 mkr i borgen för de lån bolaget behövde för att kunna köpa anläggningstillgångar och inventarier hörande till verksamheterna VA och avfall av Orsa kommun samt kommande investeringar. I kommunfullmäktiges beslut § 49 2010 sägs bl a att man räknar med att beloppet 85 mkr ska räcka för perioden 2011 – 2012.

Bolagets första upplåning hösten 2010 uppgick till 63 mkr. Pengarna användes till att betala Orsa kommun för anläggningstillgångar och inventarier. I samband med att den nya återvinningscentralen byggdes 2014 – 2015 lånade bolaget i december 2014 upp ytterligare 12 mkr. Den tredje upplåningen skedde i oktober 2015 för att förstärka likviditeten sedan ett antal reinvesteringar genomförts. Bland dessa kan nämnas ombyggnaden av Järnvägsgatan, Strandellvägen och Styversbacken. I och med detta har bolaget lånat upp 85 mkr som var det belopp som var beviljat kommunal borgen.

Styrelsen i Orsa Vatten och Avfall AB beslutade 2015-10-19 att anhålla hos Orsa kommun om en utökning av det kommunala borgensåtagandet med 20 mkr. Beloppet är avsett att finansiera 2016 års VA-investeringar samt kommande investeringar inom VA-verksamheten. Bland de större reinvesteringarna 2016 kan nämnas arbeten på Höglunda, Leran, Barkgatan och Lisselheds avloppsinfiltration. Orsa står även inför framtagande av en VA-plan som kommer att ge stor påverkan på framtida investeringar.

Med anledning av detta föreslår vi att kommunfullmäktige i Orsa kommun beviljar utökad borgen med 20 mkr.

Förslag till beslut

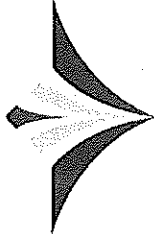
Kommunfullmäktige i Orsa beslutar att såsom för egen skuld ingå borgen för Orsa Vatten och Avfall AB's låneförbindelser upp till ett totalt högsta belopp om 105 mkr, jämte därpå löpande ränta och kostnader.

Orsa 2016-04-06


Lars Grudén

Orsa Vatten och Avfall AB

Bifogas: Engagemangsbeskred per 2016-03-31



KOMMUNINVEST

Svenska kommuner och landskap i samverkan

ENGAGEMANGSBESKED

2016-03-31

ORSA VATTEN OCH AVFALL AB
Box 100
794 22 ORSA

<u>LÄNENUMMER</u>	<u>KAPITALSKULD</u>	<u>AKTUELL SKULD</u>	<u>UPPLUPEN RÄNTA</u>	<u>ANTAL DAGAR</u>	<u>AKTUELL RÄNTA</u>	<u>GRÖNT LÅN</u>
65008	21 000 000,00	21 000 000,00	1 396,50	21	0,114 %	
65013	21 000 000,00	21 000 000,00	33 483,33	20	2,870 %	
72283	12 000 000,00	12 000 000,00	-1 703,33	35	-0,146 %	
76560	21 000 000,00	21 000 000,00	39,67	17	0,004 %	
77195	10 000 000,00	10 000 000,00	1 252,22	49	0,092 %	
<u>TOTAL</u>	85 000 000,00	85 000 000,00	34 468,39			

Kommuninvest i Sverige AB (publ), Org nr: 556261-4409, Styrelsens säte: Örebro

Postadress: Box 124, 701 42 Örebro • Besöksadress: Fenixhuset, Drottninggatan 2
Tel: 010-47 08 700 • Fax: 019-12 11 98 • E-post: foermann@kommuninvest.se • Internet: www.kommuninvest.se

§ 6

§ 7

Investeringsbudget för 2016

Projektplaneringschef Magnus Fridén föredrog investeringsbudgeten för VA enligt bilaga 3.

Styrelsen beslutar att godkänna rambudgeten för investeringar för VA-avdelningen enligt bilaga 3.

Styrelsen beslutar vidare att anhålla hos Orsa kommun om en utökning av det kommunala borgensåtagandet med 20 Mkr.

§ 8

Yttrande till det Inlandsbanans ansökan om medfinansiering för projektet det Tredje spåret.

Inledning

Undertecknad har blivit ombedd att göra ett tjänsteutlåtande med anledning av att Inlandsbanan och Inlandskommunerna, (där Orsa kommun ingår) söker medfinansiering till en fördjupad studie av det Tredje Spåret.

(Tredje spåret handlar om är att en fördjupningsstudie genomförs av det sk. ”Tredje Spåret” detta för att kunna precisera marknader och investeringsbehov utefter Inlandsbanan och som genomförs av Inlandsbanan AB (IBAB) och Inlandskommunerna ekonomisk förening(IEF).

Som beskrivs i handlingarna har Inlandsbanan i flera år arbetat för att kunna utveckla Inlandsbanan, t.ex. genom att tidigare ha utfört och lämnat in en kapacitetsutredning till regeringen 2012 med beskrivning av Inlandsbanans potential, men inte fått gehör för detta.

Även Orsa kommun tillsammans med de övriga berörda kommunerna utefter den s.k. Bollnäsbanan (Mora-Orsa-Furudal-Bollnäs, vidare ut mot Gävle, Ostkustbanan och Norra stambanan) genomfört under 2008 en kapacitetsundersökning för att få svar på näringsens behov och intresse av godstransporter på ”Bollnäsbanan”, men utredning fick inget stöd hos dåvarande Banverket.

I tidigare studier framgår det att det finns potential i tvärbanorna som kompletterande transportstråk till Inlandsbanan. I denna undersökning ska även beskrivning göras med innehåll av vad som krävs i tvärbanorna samt belysa effektiviteten och behovet av t.ex. triangelspår

När nu inlandskommunerna inklusive Orsa kommun och Region Dalarna ställt sig positiv till att en sådan fördjupad studie ska genomföras, med syftet att få fram ett fördjupat underlag bra underlag med ambitionen utveckla inlandsbanan.

Orsa kommun ser nytta av att det görs en analys också över behovet över omledningskapacitet/behov från och till Inlandsbanan från andra järnvägsnät och en mer djupgående marknadsanalys/affärsplan.

Det är särskilt viktigt för Orsa kommun att (som det står i projektbeskrivningen) stärka inlandsregionens attraktionskraft genom att på sikt väsentligt förbättra kommunikations- och transportmöjligheterna och att se hela stråket från Norr till Söder med möjlighet att även undersöka tvärbanorna är bra och för Orsas del handlar det om bl.a. om den s.k. ”Bollnäsbanan”.

Förväntat resultat

Vid projektavslut har en fördjupningsstudie som beskriver befintlig infrastruktur genomförts, samt förslag på lämpliga investeringar samt bedömer effekter utifrån ett kapacitetsperspektiv genomförts.

Beskrivning av banan och anslutna tvärbanor och triangelspårens betydelse, effekter av Inlandsbanans och tvärbanornas upprustning, den tänkta ökade kapaciteteten i järnvägssystemet i norra och mellersta Sverige på t.ex. sträckan Mora-Östersund.

Förslag

Med anledning av ovanstående föreslår undertecknad att Orsa kommun ställer sig positiv till projektets genomförande enl. bilagd ansökan från Inlandsbanan med 15 000 kr.

Dag som Ovan

Olof Herko

Näringslivsutvecklare

Näringsliv –och utvecklingskontoret

2016-02-22



Medfinansiering Tredje Spåret

Inlandsbanan AB (IBAB) och Inlandskommunerna ekonomisk förening (IEF) har kommit överens om att göra en fördjupningsstudie av "Tredje Spåret" för att precisera marknader och investeringsbehov för Inlandsbanan.

IBAB är projektägare. Finansiärer är förutom IBAB berörda regioner och kommuner.

Kostnaden är 1,2 miljoner kronor, varav IBAB står för 300 000 kronor, regionerna 600 000 och kommunerna 300 000 kr. IEF ställer upp som garant för kommunernas samlade belopp.

Styrelsen har beslutat uppmana varje kommun att satsa 15 000 kronor och bedömer att det ska täcka det garanterade beloppet. Ett eventuellt överskott kommer att användas för fortsatta satsningar på Tredje Spåret.

Flera av medlemskommunerna har redan sagt sig beredda att ställa upp. Vi hoppas att även andra berörda kommuner bidrar och att vi får full uppslutning i stråket.

Beloppet 15 000 kr sätts in på plusgirokonto 399633-7.

Om ni vill ha en formell faktura meddela ert beslut till info@ief.se och ange fakturaadress, referenser mm.

Projektbeskrivningen bifogas.

För mer information
Karin Malmfjord, 070-923 90 46
Per-Anders Westhed, 070-624 54 57
Staffan Bond, 070-534 13 50

Med vänlig hälsning

Karin Malmfjord
ordförande

Per-Anders Westhed
vice ordförande

Staffan Bond
sekreterare

2016

"Inlandsbanan - Tredje Spåret"



Destination Inlandsbanan AB

2016-02-11

Innehåll

Projektbeskrivning.....	2
Sammanfattning.....	2
Bakgrund	2
Utgångspunkter.....	3
Syfte.....	3
Mål.....	4
Resultatmål.....	4
Effekt mål	4
Arbetsätt och verksamhetsbeskrivning	5
Resultatspridning.....	5
Projektorganisation	5
Ingående kommuner	5
Målgrupp	6
Koppling till regionala utvecklingsprogram.....	6
Indikatorer.....	7
Könsindikator.....	7
Tid- och aktivitetsplan	7
Ekonomi.....	8
Kopplingar till andra projekt och insatser	8
Uppföljning och utvärdering	8
Verksamhet efter projekttiden.....	9
Effekter på sikt.....	9
Övriga resultat.....	9
Horisontella mål	9

Projektbeskrivning

Sammanfattning

Inlandskommunernas ekonomiska förening har under de senaste åren arbetat med att informera om och kommunicera de utvecklings- och tillväxtpotentialer som en upprustad Inlandsbana skulle kunna generera för Sverige. Som underlag för arbetet har en förstudie från 2012 använts. Förstudien pekar på stor utvecklingspotential och många fördelar med en öppen och upprustad Inlandsbana.

I kontakter med investerare och affärspartners har det framkommit att ett behov av att ta fram fakta bland annat avseende investeringsbehov i de olika bandelarna, analys av teknik och investeringsbehov i tågmaterial och analys av omledningskapacitet från övrigt järnvägsnät. Mot bakgrund av detta har Inlandskommunerna under hösten 2015 arbetat för att finansiera en fördjupningsstudie/projekt som ska ge svar på de frågor som uppkommit från affärspartners/ investerare. En dialog med Inlandsbanan AB har förts avseende projektägare för projektet, vilken resulterade i att IBAB nu tar ansvar för genomförandet av projektet.

Projektet kommer att resultera i en rapport som tydliggör befintlig infrastruktur, ger förslag på lämpliga investeringar samt bedömer effekter utifrån ett kapacitetsperspektiv. Rapporten kommer att innehålla följande delar;

- Nuläget för befintlig bana avseende teknisk standard, investeringsbehov samt konkreta förslag på hur en stegvis höjning av banans kapacitet kan ske samt en processbeskrivning för den del av banan som idag är stängd (Mora-Kristinehamn) som visar på vad som krävs för att ta den delen i drift.
- Inlandsbanans kapacitet ska bedömas kopplat till banor av betydelse för Inlandsbanan inklusive Västra stambanan. Här ska bland annat redovisas potential för överflyttning av trafik och frigörande av kapacitet på övriga banor
- Marknadsbedömningar
- Konsekvensbeskrivning avseende miljö, jämställdhet och integration

Rapporten kommer att användas i fortsatt dialog kring möjligheter till tillväxt och utveckling till följd av en upprustad Inlandsbana. Ett offentligt "slutseminarium" kommer att anordnas för att informera om resultatet från studien.

Bakgrund

2012 genomfördes en förstudie, finansierad av Region Värmland, Region Dalarna och sju av kommunerna längs Inlandsbanan. Den bakomliggande orsaken till förstudien var att Kapacitetsutredningen¹ inte hade beaktat Inlandsbanans potential som ett kompletterande transportstråk till stambanan och kustbanorna. Förstudien resulterade i en rapport "Inlandsbanan som tredje spåret" innehållande en nulägesbeskrivning av befintlig infrastruktur och transportflöden, en kartläggning av näringslivets transportbehov, fallstudier med beskrivning av framtida krav på godstransportsystem, en analys av Inlandsbanans framtida funktion samt en samlad bedömning av nyttor med en upprustad Inlandsbana.

Studien pekar på många fördelar med en öppen och upprustad Inlandsbana, med tvärbanor, från Kristinehamn till Gällivare. Bland annat pekar studien på att Inlandsbanan kan vara en avgörande förutsättning för att råvarorna i Norrlands inland ska kunna exploateras på ett kostnadseffektivt sätt. Den långsiktiga potentialen utgörs av genomgående transporter mellan Norrlands basnäringar och

¹ Kapacitetsutredningen överlämnades till regeringen i april 2012. Utredningen beskriver behov och förslag till åtgärder som kan öka effektiviteten och kapaciteten ända till år 2050 i det svenska transportsystemet.

Mellansveriges industribälte. Kostnadseffektiva och miljömässigt fördelaktiga transporter bedöms vara en viktig faktor för fortsatt satsning på förädling av Norrlands råvaror i landets industriregioner längs kusten och i Mellansverige. Den samlade bedömningen från förstudien är att potentialen i en upprustning av Inlandsbanan, som ett tredje transportstråk, är stor framför allt gällande godstransporter. Samtidigt konstateras att investeringsbehoven är betydande.

Rapporten har fått stor uppmärksamhet och förstudien blev ett startskott för ett intensivt arbete för att öka kunskapen om Inlandsbanans betydelse och framtida potential. Arbetet har i huvudsak bedrivits av Inlandskommunernas Ekonomiska Förening, tillsammans med Inlandsbanan AB. Frågan har diskuterats vid olika mötesplatser. Kontakter har tagits med beslutsfattare regionalt och nationellt samt med företag som äger och förvaltar infrastruktur, som är potentiella framtida investerare.

Arbetet har fått gehör från många beslutsfattare och en alltmer samstämmig syn på betydelsen av en upprustad inlandsbana har växt fram. Kommunerna längs banan och många regionala företrädare är nu övertygade om Inlandsbanans betydelse för framtida utveckling och tillväxt i Sverige. Den bedöms även kunna få stor betydelse som transportstråk för norskt näringsliv.

Utgångspunkter

Inlandsbanan byggdes med tanken om en pulsåder för Norrlands inland för att förbättra tillgängligheten till Norrlands råvaror. Men banan kom aldrig att bli den strategiska transportlänken mellan Norrland och övriga Sverige utan har istället utvecklats till en järnväg med turisttrafik och regional godstrafik.

Med den samlade bedömningen som uttrycks i rapporten "Inlandsbanan – Tredje spåret" har kontakter tagits med potentiella investerare och företag som äger och förvaltar infrastruktur. Det har visat sig att företag vi varit i kontakt med ser goda affärsmöjligheter i Inlandsbanan framförallt avseende transporter av skogsråvara, skogsbränsle, trävaror, torv, malm, mineraler och stål. I dialogen har det dock framkommit att det finns ett behov av en fördjupningsstudie för att bland annat tydliggöra investeringsbehovet i de olika bandelarna, teknik och investeringsbehov i tågmaterial, behov av omledningskapacitet till Inlandsbanan från övrigt järnvägsnät samt en mer djupgående marknadsanalys/affärsplan. Till grund för marknadsanalysen ligger den pågående fördjupade logistikutredning med marknadsanalys som Skogforsk utför på uppdrag av Inlandsbanan under första kvartalet 2016.

För att ta fram efterfrågat material har en dialog inletts med de utredare som var engagerade i att ta fram rapporten från 2012. Kostnaden för utredningsarbetet bedöms uppgå till ca 1 200 000 kr.

Vår fasta övertygelse är att Inlandsbanan som det tredje spåret har förutsättningar att bli en nordisk pulsåder som kan få mycket stor betydelse för näringslivets tillväxt i hela landet. Mycket talar för att den även har potential i ett nordiskt perspektiv. Ett fördjupat kunskapsunderlag avseende behoven och potentialen i en upprustning av Inlandsbanan är viktigt att ta fram dels som stöd för kommande förhandlingar med investerare och dels för att kvantifiera de bedömningar som gjordes i studien från 2012.

Syfte

Projektet syftar till att stärka inlandsregionens attraktionskraft genom att på sikt väsentligt förbättra kommunikations- och transportmöjligheterna.

Mål

Resultatmål

Vid projektavslut har en fördjupningsstudie som beskriver befintlig infrastruktur, ger förslag på lämpliga investeringar samt bedömer effekter utifrån ett kapacitetsperspektiv genomförts. Studien ska omfatta följande delar:

- **Infrastruktur**
En beskrivning av banan samt platserna som ansluter tvärbanorna för att belysa effektiviteten samt bedöma behov av t.ex. triangelspår. För den del av banan som idag är stängd (Mora-Kristinehamn) ska en processbeskrivning tas fram som beskriver vad som krävs för att möjliggöra ett idrifttagande och trafikering av sträckan samt investeringsbehovet bedömas.
För sträckorna Mora-Östersund, Östersund-Storuman och Storuman-Gällivare ska nuläget avseende teknisk standard beskrivas. Investeringsbehoven ska bedömas samt förslag ges på hur en stegvis höjning av banans kapacitet kan ske.
- **Kapacitet**
Inlandsbanans kapacitet ska bedömas kopplat till banor av betydelse för Inlandsbanan inklusive Västra stambanan. Här ska bland annat redovisas potential för överflyttning av trafik och frigörande av kapacitet på övriga banor
- **Marknadsbedömning/Affärsplan**
- **Konsekvensbeskrivning avseende miljö, jämställdhet och integration**

Projektet ska resultera i en tydlig plan och process för arbetet med att rusta upp Inlandsbanan, anpassad till en affärsplan som bygger på att investeringar planeras och genomförs på sträckor där marknadspotentialen är som störst eller där behovet är som mest akut för en stegvis utökning vart efter att marknaden utvecklas. Vidare ska en finansieringsmodell tas fram baserad på framtagna vision om utbyggnad. Projektet ska också resultera i ett förslag på nivå för det årliga stödet från staten.

Effektmål

Avsikten är att projektet ska leda till att kontakter etableras med partners som har förutsättningar att utveckla och förvalta Inlandsbanan i enlighet med framtagna vision och affärsplan. Samarbetet med dessa partners/partner ska leda fram till en långsiktigt hållbar utveckling av Inlandsbanan som ett tredje stråk.

Effekter av projektet är en upprustning av Inlandsbanan och tvärbanor, som innebär ökad kapacitet i hela järnvägssystemet i norra och mellersta Sverige.

I ett vidare perspektiv kommer projektet att bidra till förbättrade tillväxtpotentialer framför allt för företag i norra och mellersta Sverige inom industriella och råvarubaserade näringar. Men även banans betydelse för persontransporter kommer att öka vilket kommer att leda till förbättrade utvecklingsförutsättningar för besöksnäringen samt till regionförstoring.

Arbetsätt och verksamhetsbeskrivning

Projektet är avgränsat till genomförande av en fördjupningsstudie för en långsiktig uthållig finansieringsmodell för en upprustning av Inlandsbanan. Uppdraget kommer att genomföras av extern konsult som upphandlas i direkt anslutning till att finansieringen av fördjupningsstudien har ordnats. Möjligheter till finansiering genom EU-medel ska beaktas.

Resultatspridning

Många kontakter har tagits med beslutsfattare på kommunal, regional och nationell nivå samt med tänkbara investerare och andra partners i syfte att sprida kunskap om Inlandsbanans potential som utvecklingsfaktor för norra och mellersta Sverige. Kontakterna har resulterat i att nätverk och relationer byggts upp som kommer att vara till stor nytta när resultatet av fördjupningsstudien ska kommuniceras.

Arbetet kommer att avslutas med ett seminarium där kunskaper och erfarenheter från arbetet kommer att redovisas.

Projektorganisation

Projektägare är Inlandsbanan AB, som kommer att ansvara för upphandling av konsult, projektets ekonomi och administration.

Projektet kommer att ledas av en styrgrupp bestående av representanter från sex av kommunerna längs Inlandsbanan, en från varje län (Norrbotten, Västerbotten, Jämtland, Dalarna, Gävleborg och Värmland).

Ingående kommuner

Projektet omfattar primärt följande kommuner:

- Gällivare
- Jokkmokk
- Arjeplog
- Arvidsjaur
- Sorsele
- Storuman
- Vilhelmina
- Dorotea
- Strömsund
- Östersund
- Berg
- Härjedalen
- Ljusdal
- Orsa
- Mora
- Vansbro
- Kristinehamn
- Filipstad
- Storfors

Ytterligare kommuner berörs av möjliga framtida tvärbanor eller nya sträckningar, bland annat följande kommuner:

- Kiruna
- Krokom
- Åre
- Älvdalen
- Malung-Sälen
- Hagfors

Målgrupp

Projektets primära målgrupp är potentiella investerare, utvecklare och förvaltare av Inlandsbanan.

Informationsinsatser kommer att riktas till beslutsfattare på kommunal, regional och nationell nivå.

Koppling till regionala utvecklingsprogram

För att främja tillväxt och utveckling i länens näringsliv påtalas i samtliga läns utvecklingsprogram/strategier vikten av hållbara transportsystem och effektiva transportkedjor. Råvarubaserad industri är viktiga basnäringar i de fem/sex län som berörs av projektet, vilket gör att utvecklingsinsatser för effektivare och mer hållbara godstransporter har hög prioritet.

Även besöksnäringens tillväxtpotential framhålls i utvecklingsstrategierna, vilket en utvecklad Inlandsbana kommer att bidra positivt till.

I Regional utvecklingsstrategi för hållbar framtid i Norrbotten 2020 poängteras basnäringarnas betydelse som ryggrad i det norrbottniska näringslivet. Utvecklingsinsatser som främjar hållbara transportsystem och effektiva transportkedjor prioriteras.

Regional utvecklingsstrategi för Västerbotten avser understödja utvecklingen av hållbara transportlösningar, bland annat genom att utveckla intermodaliteten och främja mer miljövänliga transportslag som tåg. Här omnämns också vikten av förbättringar av Inlandsbanans systemkopplingar till tvärstråken.

I Regionala utvecklingsprogrammet för Jämtlands län påtalas vikten av att förbättra förutsättningarna för transporter av företagets insatsvaror och leveranser. I programmet omnämns även vikten av att utveckla förutsättningarna för kommunikationer över riksgränsen både avseende gods- och persontransporter.

Värmlandsstrategin lägger stor tonvikt vid att arbeta aktivt för att framtidens resor, transporter och infrastruktur ska harmonisera med målet om hållbar tillväxt.

Dalastrategin – Dalarna 2020 slår fast att fortsatt utveckling för näringslivet i Dalarna är ytterst beroende av en utvecklad infrastruktur som motsvarar växande produktion och marknader.

NYA MÖJLIGHETER, Regional utvecklingsstrategi för Gävleborg 2013-2020 pekar på behoven av effektivare och mer miljövänliga transportsystem, vilket ställer krav på en utbyggd infrastruktur på järnväg samt ökad samverkan mellan olika transportslag.

Indikatorer

Projektet kommer att resultera i en rapport.

Könsindikator

Genusaspekter på en utvecklad inlandsbana kommer att belysas i fördjupningsstudien.

Tid- och aktivitetsplan

Arbetet påbörjas innan formell projektstart med framtagande av upphandlingsunderlag och andra förberedelser.

15 februari	Projektstart
15 feb – 29 feb	Tillsättande av styrgrupp
	Upphandlingsunderlag fastställs
1 mars – 15 mars	Upphandling av konsult
15 mars – 15 juni	Genomförande av studien
15 juni – 15 september	Slutseminarium

Under perioden kommer minst två styrgruppsmöten att hållas.

Ekonomi

Kostnader för genomförande av projektet utgörs av externa tjänster, projektägarens administration, reskostnader för styrgruppsmöten samt omkostnader i samband med styrgruppsmöten och slutseminarium.

Projektet finansieras till 50% av sk. 1.1-medel från Regionerna och motsvarande från projektägare och kommuner.

Finansieringsbudget

Regioner/Länsstyrelsen baserat på antal kommuner i respektive län

Region Dalarna	96 000
Region Jämtland Härjedalen	126 000
Länsstyrelsen Norrbotten	126 000
Region Västerbotten	126 000
Region Värmland	96 000
Region Gävleborg	30 000
IBAB	300 000
Kommuner genom Inlandskommunernas ekonomiska förening	300 000
TOTALT	1 200 000

Kostnadsbudget

Egen personal	
Administration	20 000
Externa tjänster	
Projektrigging	34000
Upphandlad konsult för genomförande av djupstudien inkl. slutseminarium	1 146 000
TOTALT	1 200 000

Kopplingar till andra projekt och insatser

Berörda regioner och kommuner betonar vikten av att utveckla hållbara transportsystem och effektiva transportkedjor, som en förutsättning för näringslivets tillväxt. Insatser som kan kopplas till projektet är utvecklingsprojekt både med inriktning mot besöksnäring och industri då en upprustning av banan får positiva effekter för båda branscherna.

Exempel på liknande satsningar som berör delar av den geografi som projektet omfattas av är "Bergslagsbanan" och "Dalabanen", där intressenterna längs banorna bildat intresseföreningar som bedrivit flera projekt för att skapa goda förutsättningar för en utveckling av respektive bana.

Uppföljning och utvärdering

Projektet kommer att löpande följas upp och utvärderas av projektägare och styrgrupp.

Verksamhet efter projekttiden

De nätverk som etablerats före och under projekttiden kommer att fortsätta arbeta för en vidareutveckling av Inlandsbanan.

Effekter på sikt

Den fördjupningsstudie som tas fram kommer att användas som kunskapsunderlag i debatter, vid seminarier och andra mötesplatser, vilket innebär att projektet bidrar till ökad kunskap om infrastruktursatsningars betydelse för lokal och regional tillväxt.

De långsiktiga effekterna av projektet är att Norra och Mellansveriges tillväxtpotential avseende framför allt råvarubaserad industriell verksamhet väsentligt kommer att stärkas. Viktiga aspekter i sammanhanget är att man genom att förbättra grundläggande infrastruktur skapar förutsättningar för hållbar tillväxt i gleset befolkade områden. Behovet av bidrag för näringslivsutveckling och tillväxt kommer därför att minska och en mer affärsmässig tillväxt premieras på så sätt.

Övriga resultat

Då projektets konkreta resultat är en studie är det svårt att ha en tydlig uppfattning om vad projektet kan resultera i på lång sikt. Möjliga effekter av projektet är att idéer till helt nya finansieringsmodeller för infrastrukturprojekt tas fram som i framtiden kan fungera som kunskapsunderlag för framtida satsningar som alternativ till de "traditionella" lösningarna.

Horisontella mål

Projektet har i första hand bäring på miljömål, då insatsen förväntas leda till effektivare och mer miljövänliga godstransporter och turismtransporter på järnväg.

Förbättrade möjligheter till persontransporter längs Inlandsbanan kan även få positiva effekter på de horisontella kriterierna, jämställdhet och integration genom bättre möjligheter för människorna i området längs banan att ta sig till jobb och studier. Kvinnors och mäns resandemönster skiljer sig åt. "Undersökningar visar konsekvent att det mest är män som kör bil och att det mest är kvinnor som åker kollektivtrafik"². Även om skillnaderna mellan mäns och kvinnors resandemönster minskar finns fortfarande dessa skillnader varför en utvecklad kollektivtrafik kan antas förbättra kvinnors utvecklingsmöjligheter.

För grupper i samhället som inte har ekonomiska möjligheter att äga en bil innebär en utvecklad kollektivtrafik ökade möjligheter till jobb och studier.

² "Vägen till jobbet. Om kvinnors och mäns arbetsresor i förändring, Ana Gil Solà, Göteborgs Universitet, 2009



Medfinansieringsintyg

För offentlig medfinansiering av projekt delfinansierat av
 Europeiska Regionala Utvecklingsfonden

Härmed försäkras undertecknad att ORSA KOMMUN
 kommer att medfinansiera projektet Förstudie kring Tredje spåret, projektägare Vansbro kommun
 med totalt 10 000 SEK

Medfinansieringen beräknas ske enligt följande fördelning och enligt eventuella bilagor till detta intyg.

För alla former av medfinansiering, förutom kontanta medel, ska ett beräkningsunderlag bifogas medfinansieringsintyget.
 Endast faktiska utgifter får ligga till grund för beräkningen.

Medfinansiering					
I form av	År 2012	År 20xx	År 20xx	År 20xx	Totalt
Kontanta medel	10 000,00				10 000,00
Egen arbetsinsats					0,00
Forskning					0,00
Fastigheter/Lokaler					0,00
Material/Utrustning					0,00
Summa	10 000,00	0,00	0,00	0,00	10 000,00

Kontant medfinansiering tas från

- Anslag 33:1 (länsstyrelser, samverkansorgan, regionala självstyrelseorgan samt övriga myndigheter)
- Annat statligt anslag (länsstyrelser, samverkansorgan, regionala självstyrelseorgan samt övriga myndigheter)
- Övriga finansiering (samverkansorgan och självstyrelseorgan)

Medfinansieringen ska verifieras i samband med ansökan om utbetalning.

Medfinansierande organisation:	
Namn <u>ORSA Kommun</u>	Organisationsnummer <u>212000-2189</u>
Postadress <u>Box 23</u>	
Postnummer <u>794 21</u>	Ort <u>ORSA</u>

Underskrift av person som är behörig att företräda organisationen		
Datum <u>120706</u>	Namnsteckning <u>[Signature]</u>	Namnförtydligande <u>MARIE OLSSON</u>

Till Kommunstyrelsens ordförande

Vansbro och Hagfors 2012-05-10

INTRESSEFÖRFRÅGAN

Framtidsutredning om Inlandsbanan – ”Tredje spåret”

Inledning

Den 27 april överlämnades Kapacitetsutredningen av Trafikverket (TrV) till Regeringen. Uppdraget tilldelades våren 2011 och avsåg Järnvägssystemet och breddades senhöst samma år till att gälla samtliga trafikslag. TrV har under utredningsförloppet väl beskrivit kapacitetsbristerna i särskilda delrapporter.

TrV konstaterar att transportsystemet de närmaste decennierna står inför en kraftig ökning av trafiken. Det visar alla prognoser. Den svenska råvaru- och tillverkningsindustrin ska forsla sina produkter inom och utanför landets gränser. Besöksnäringen ska fortsätta växa. Utländska besökare ska kunna resa till och inom landet. Vi ska kunna resa till släkt, vänner och besöksmål samt färdas till och från jobbet på ett smidigt, grönt och tryggt sätt.

TrV föreslår därför att drift och underhållsanslaget ökar med över 4 Mrd per år under den kommande 10 -års perioden och att medel avsätts för vissa mindre investeringsåtgärder om totalt ca 15 Mrd utöver nuvarande plan.

För perioden efter nuvarande plan, mellan åren 2022-2025 föreslår TrV vidare att underhållsanslaget behålls på den föreslagna högre nivån enligt ovan. Slutligen finns ett antal utvecklingspaket med olika inriktningar, för att möta volymökningarna, i storstäder, respektive godstransporter och för långväga persontrafik. Sammantaget föreslår TrV nya investeringar på ca 100 Mrd för perioden 2022-2025.

Således kan vi konstatera att det finns och föreslås omfattande medelsanslag för åtgärder i Transportsystemet men att TrV ännu på allvar inte tagit till sig Inlandsbanan som nationellt framtida transportstråk. Flera remissinstanser har också påtalat att TrV kanske inte haft den visionära ansats som en kommande nationell framtidsplan måste ha.

Bakgrund till förfrågan

Under det senaste året har kommunerna efter Inlandsbanans södra del diskuterat att utreda de samhällsekonomiska effekterna av att åter öppna Inlandsbanan från Mora till Persberg. Under tiden har idén om ”Det tredje spåret” lanserats. Vid ett möte i Vansbro den 12 april fick undertecknade i uppdrag att undersöka intresset bland samtliga kommuner efter Inlandsbanan för ett framtidsinriktat inspel i regeringens infrastrukturplaner som gäller hela Inlandsbanan från Gällivare till Kristinehamn.

Vi tycker att det är av stor vikt att vi gemensamt för fram hela Inlandsbanan som ett nationellt tredje transportstråk, som kompletterar och avlastar stambanan och kustbanorna. Vi är säkert alla överens om att vi på hemmaplan har tydliga tecken på att Inlandsbanan kommer att ha en ökande hemmamarknad och viktig transportuppgift för skogsindustrin, mineraltillgångar och andra viktiga företag och näringar. Precis som TrV tror vi också på besöksnäringens betydelse för landets utveckling och det gäller naturligtvis inte minst inlandet.

Positivt i sammanhanget är också att Inlandsbanan AB, och flera tågoperatörer t ex Tågakeriet i Bergslagen AB, under senare tid lyckats bygga upp nya marknader med kreativa transportupplägg. Vi ser också ett tilltagande intresse från skogsindustrin för transporter av biomassa till kraftvärmeverk med flera intressanta andra utvecklingsmöjligheter.

Det här vill vi

Regeringen skall under senhösten lägga fram en Infrastrukturproposition för Riksdagen och under det kommande året skall TrV omsätta politikens ställningstagande i nya planer, både i en rullande treårig tidshorisont, och en långsiktig, som förmodligen sträcker sig ända fram till år 2025. Vi måste därför se till att komma med i dessa planer med konkreta förslag och objekt som grundas på en marknadsanalys, behovsbild och förslag till stegvis utveckling och en rejäl etappupprustning och standardhöjning av Inlandsbanan till nationellt transportstråk.

Vi konkurrerar med resursstarka utvecklingsprojekt längs kusten, i storstäderna och på andra ställen. Vi vill därför genomföra en snabbutredning så att vi får fram ett material till politiken redan före sommaren, som ett konkret inspel till proposition och Riksdagsbehandling.

Vår tanke är att vi efter det gemensamt kan fördjupa utredningsarbetet och under 2:a halvåret 2012 förelägga en plan som skall omfatta förslag till väl motiverade åtgärder till den kommande planeringsomgången, för åtgärder i den Nya Infrastrukturplanen.

Här krävs förfinande analyser, tekniska utredningar, samhällsekonomiska kalkyler och en dialog med företag, tågoperatörer, besöksnäring m.m. Sammantaget således en bred förankring hos samtliga kommuner, regionförbund, berörda länsstyrelser och näringslivsorganisationer och inte minst TrV. Denna plan för stråket skall sedan ligga till grund för de prioriteringar som skall göras. Vi måste därför precis som andra intressegrupperingar arbeta långsiktigt.

Avgränsningen för arbetet skall enligt vårt förmenande vara hela Inlandsbanan, inklusive den stängda delen och samtliga tvärbanor inklusive Arvidsjaur- Jörn, Orsa-Bollnäs och omfatta förslag till åtgärder för befintliga och nya godsterminaler och bärighetshöjningar i ett anslutande vägnät för tunga transporter. Dit hör bland annat en järnvägsförbindelse med Hagfors.

Sammantaget ingår direkt eller indirekt mer än 20 kommuner, fem regionala organisationer (regionförbund och länsstyrelser), Inlandsbanan AB och IEF, Inlandskommunernas Ekonomiska förening, bland intressenterna i projektet.

Vårt önskemål är en finansiell medverkan från Er med totalt 60 000 kronor för 2012, varav den inledande utredningsinsatsen omfattar 10 000 kronor.

Inlandsbanan med tvärbanor berör, direkt eller indirekt, Din kommun. Vi skulle uppskatta en omedelbar reaktion på vår förfrågan. Med ett positivt svar avser vi att omgående återkomma med förslag till en gemensam överläggning och presentation av snabbutredningen. Vi får då möjlighet att närmare diskutera hur vi skall gå vidare !

Med kollegiala hälsningar!

Per Anders Westhed
Kommunstyrelsens ordförande
Vansbro kommun

Mikael Dahlqvist
Kommunstyrelsens ordförande
Hagfors kommun



Kommunledningskontoret

Kommunstyrelsen

Verksamhetsområde och dess utskott

Sammanfattning av ärendet

Förslag till beslut av vilka utskott som är kopplade till de olika verksamhetsområdena, förslag till nya utskottsnamn och beskrivning av vilka arbetsområden som hör till utskotten.

Enligt den organisationsöversyn som har genomförts och beslutats av kommunstyrelsen (2016-01-26, § 20) så organiseras kommunstyrelsens förvaltning i fyra verksamhetsområden: Samhälle, Lärande, Omsorg samt Service och utveckling med den understruktur och innehåll som redovisas i projektrapporten.

I beslutad projektrapport beskrivs följande förändringar:

- Arbetsmarknadsfrågor lyfts bort från socialutskottet och frågor kring boende för ensamkommande barn lyfts in i socialutskottet.
- Näringslivsfrågor lyfts in i utskottet för kultur- och serviceutskott från kommunstyrelsens arbetsutskott och arbetsmarknadsfrågor lyfts in från socialutskottet.
- Näringslivsfrågor lyfts bort från kommunstyrelsens arbetsutskott. Här hanteras frågor kring långsiktig planering, utveckling, ekonomi, personal, mål, medborgarservice, internt stöd och kostverksamhet.

Ingen förändring av ansvarsområden för barn- och utbildningsutskottet.

Beslutsunderlag

En diskussion fördes på ett möte med KSAU den 26/1 2016.

Förslag till beslut

Nuvarande socialutskott blir utskott för verksamhetsområde Omsorg och med de ansvarsområden som definierats i projektrapporten för organisationsöversynen. Förslag att ändra namn till *Utskott för Omsorg*.

Nuvarande utskott för barn- och utbildning blir utskott för verksamhetsområde Lärande och med de ansvarsområden som definierats i projektrapporten för organisationsöversynen. Förslag att ändra namn till *Utskott för Lärande*.

Nuvarande kultur- och serviceutskott blir utskott för verksamhetsområde Samhälle och med de ansvarsområden som definierats i projektrapporten för organisationsöversynen. Förslag att ändra namn till *Utskott för Samhälle*.

Nuvarande kommunstyrelsens arbetsutskott blir utskott för verksamhetsområde Service och utveckling och med de ansvarsområden som definierats i projektrapporten för organisationsöversynen. Förslag att ändra namn till *Utskott för Strategi och Utveckling*.



Sändlista

Kommunstyrelsen

Ann-Therese Albertsson
Kommunchef

Beslut (4.)



ORSA KOMMUN

Underlag till Tjänsteutlåtande
2016-03-17

Näringslivskontoret
Liselott Hansson Malmsten

Yttrande över ansökningar ur Fonderade bygdemedel (Vattenregleringsfonder)

Inledning

Kommunstyrelsens arbetsutskott har bett om yttrande från Näringslivs- och Utvecklingskontoret angående fördelningen av medel ur Vässinkoski/Noppikoski och Siljan vattenregleringsfond.

Sammanfattning av ärendet

Allmänt om fonderna

Ur "HANDLEDNING FÖR ANSÖKAN AV FONDERADE BYGDEMEDEL"

(utgiven av Länsstyrelsen Dalarna):

Bygdemedel utgörs av avgifter som vattenföretag enligt ett antal vattendomar måste betala till de fonder som Länsstyrelsen Dalarna förvaltar. Dessa medel, bygdemedel, skall återföras till bygden och användas "till investeringar för ändamål som främjar näringsliv eller service i bygden eller annars är till nytta för denna". Se 8§ SFS nr: 1998:928 Departement/myndighet: Miljödepartementet, Förordning (1998:928) om bygde- och fiskeavgifter.

Det är den bygd som berörs av vattenföretaget eller anläggningar för detta som kommer i fråga för bidrag.

Som tidigare angetts kan alla i berörd kommun söka bygdemedel. När en förening eller organisation söker måste den vara inregistrerad och ha ett organisationsnummer. Följande handlingar skall också bifogas till ansökan: 1. Styrelsens sammansättning 2. Bestyrkt protokollsutdrag eller annan liknande handling som visar dels att föreningen beslutat söka bidrag av bygdeavgiftsmedel, dels vem som är behörig att företräda föreningen.

Det kan dessutom behövas ytterligare handlingar eller uppgifter beroende på vad ansökan gäller. När det t ex är fråga om att ordna vägbelysning och skoterleder bör karta bifogas där dessa är utmärkta. Om det är aktuellt att upprusta bygdegårdar bör fastighetsbeteckning anges. En prövning sker ofta från fall till fall. Nyttan och betydelsen av investeringen får därvid bl.a. vägas in i sammanhanget. Vissa åtgärder kan vara till nytta för de boende i ett betydligt större område än andra. Ansökan konkurrerar med övriga sökande i respektive fond och ett eventuellt stöds storlek avgörs av behållningen i respektive fond. Den påfyllnad som görs varje år skall delas ut under samma år.

Medlen skall användas till allmänna ändamål som främjar näringslivet eller service i bygden eller på annat sätt är till nytta för denna, som till exempel:

- reparationer/-investeringar i byggnader
- förbättringar i idrottsanläggningar
- inköp av utrustning

Bidraget får inte lämnas till driftskostnader eller förutsätta ytterligare bidrag efter att investeringen är genomförd. Bidrag lämnas ej för flyttbara investeringar, som till exempel bil, skoter, traktor.

Observera att man ej kan ansöka om pengar retroaktivt. Investeringen får vara påbörjad men ej avslutad vid tillfället för beslutsfattning, dvs. i början på april. Påbörjar man projektet/investeringen innan beslut fattas sker det på egen risk.

Länsstyrelsen arbetar för en hållbar utveckling. Folkhälsa, miljö och mänskliga rättigheter är en del av den hållbara utvecklingen. För att underlätta för den som söker byggedemedel finns en bilaga (MR – mänskliga rättigheter) som kan användas i samband med ansökan
SLUT citat från Länsstyrelsens handledning.

Beslutsunderlag

Sökande	Projekt	Sökt belopp	MR-beskrivning
Kallmora byförening	Inköp hjärtstartare, viss ombyggnad	32 000 kr	Beaktar folkhälsa
Orsa kommun	Reparation av södra spontvägen i västra hamnbassängen Orsa båthamn, dit gästade turister hänvisas	140 000 kr	Beaktar miljö, jämställdhet, barnperspektiv
Hansjö bygdegårdsförening	Handikapp-ramp	18 000 kr	Beaktar jämställdhet, folkhälsa, tillgänglighet
Holen, Lunden, Kårgärdes samfällighetsförening	Återställa hamnpiren i Lundens båthamn, GPS för markavgränsning, Omklädningshytter och utedass på badplatsen, Handikappparkering vid bystugan	47 000 kr	Beaktar tillgänglighet
Sörmedsjön byförening	Digitalkamera för dokumentation, Förrådsbyggnad för evenemangsmaterial, Bordtennisbord	51 000 kr	Beaktar folkhälsa
Summa sökta medel		288 000 kr	

Medel att fördela 2016	Belopp
Vässinkoski	34 000 kr
Siljan; c:a	175 000 kr
Summa att fördela; c:a	209 000 kr

Näringslivskontorets bedömning

Medlen från fonderna 2016 täcker 72 % av sökta medel.

Kallmora byförening har som mål att bli den bäst utbildade byn gällande hjärt- och lungräddning. Det finns en person i byn som gratis tillhandhåller utbildning. Hjärtstartaren blir en värdefull tillgång i byns arbete med attraktivitet för gamla och nya invånare.

Förslag; att bevilja ansökan med sökt belopp om 32 000 kr.

Orsa kommun, fritids – och servicekontoret söker medel för att reparera den av Orsa båthamn som turister hänvisas till. Det bidrar till servicen för de som besöker Orsa. Orsa Båtklubb är med och finansierar arbetet med 15 000 kr. Projektet beskriver väl de effekter restaureringen får för miljö och service. I ansökan tas också upp barnperspektiv och jämställdhet eftersom vattenaktiviteter med båt lockar alla generationer. Även könsfördelning inom Orsa Båtklubbs styrelse andas jämställdhet.

Förslag; att bevilja ansökan med reducerat belopp, 131 000 kr.

Hansjö Bygdegårdsförening vill med en handikapp-ramp möjliggöra för fler människor att delta i aktiviteter som anordnas i bystugan, både inom byn och av de som beställer bystugan för fester, evenemang m m. Ökad tillgänglighet till bystugan bidrar till ökad attraktivitet för den och för Hansjö.

Förslag; att bevilja ansökan med sökt belopp om 18 000 kr.

Holen, Lunden och Kårgärde samfällighetsförening tar fortsatt ansvar för Holens badplats. I denna ansökan tar man även upp sitt ansvar att slå diken, rösen och stråk samt för handikapparkering vid Holens bystuga. Bystugan, som ägs av samfällighetsföreningen, nyttjas av Sörmedsjöns byförening. Det finns en tydlig ansvars- och ekonomisk fördelning mellan samfälligheten och byföreningen. Samfällighetsföreningen borde göra som Sörmedsjöns byförening, en plan för vilka behov som behöver prioriteras. Samfällighetsföreningen äger bystugan, byföreningen nyttjar den och får intäkter på midsommarfirandet. En fråga till föreningen är om handikapparkeringsplatserna borde bekostas av byföreningen. Förslag; att ansökt belopp reduceras och stöd beviljas med 22 000 kr.

Sörmedsjöns byförening söker stöd för materialinköp för att kunna bedriva verksamheter i byn, som bidrar till byns attraktivitet; digitalkamera för att dokumentera föreningens olika projekt, material till förrådsvagn för att förvara material för olika evenemang och aktiviteter samt bordtennisbord för att erbjuda ytterligare friskvårdsaktiviteter. 2015 fick Sörmedsjön beviljat sin ansökan av bygdemedel från Vattenledningsfonderna. Det var den enda förening som då fick anslag. 2015 fick föreningen också 25 000 kr till de 5 byarna för deras gemensamma byutvecklingsplan. I planen beskrivs olika aktiviteter som ska göras i byn. En punkt i planen lyder: "Byföreningen vidareutvecklas genom att stärka mötet mellan människor". Näringslivskontoret bedömer att Sörmedsjöns byförening därmed blivit väl tillgodosedda och bör kunna genomföra större delen av de materialinköp till sin verksamhet, som man tagit upp i ansökan om bygdemedel, av egna medel. Därför föreslås att bordtennisbord för friskvård prioriteras.

Förslag; att ansökt belopp reduceras och stöd beviljas med 6 000 kr.

Förening	Sökt belopp	Förslag att bevilja
Kallmora byförening	32 000 kr	32 000 kr
Orsa kommun	140 000 kr	131 000 kr
Hansjö bygdegårdsförening	24 000 kr	18 000 kr
Holen, Lunden, Kårgärde samfällighetsförening	47 000 kr	22 000 kr
Sörmedsjöns byförening	51 000 kr	6 000 kr
Totalt sökt belopp	294 000 kr	209 000 kr

Enheten för landsbygd och tillväxt
Michael Persson
Direktnr: 010 – 225 02 60
E-post: michael.persson@lansstyrelsen.se

Orsa kommun

Bedömning och prioritering av ansökningar om medel från fonder för bygdeavgifter (bygdemedel)

Länsstyrelsen översänder här för yttrande ansökningar om bidrag ur fonder för bygdeavgifter i er kommun.

Svar önskas så snart detta har behandlats i något av era utskott, dock *senast 2016-04-30*. Svaret ska skickas digitalt via mejl till undertecknad i form av ifylld excel-fil (se bilaga 1) där följande ska vara ifyllt för varje ärende:

- kommunens prioritering, och
- kommunens motivering till prioritering.

I de fall där det är relevant kan även följande fyllas i:

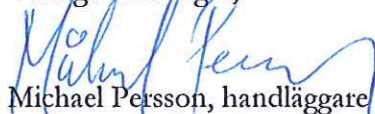
- kommunens förslag på annat belopp än det sökta, och
- kommunens övriga kommentarer.

Bakgrund

För vissa vattenverksamheter betalar verksamhetsutövaren enligt vattendom en bygdeavgift (se SFS 1998:812 och SFS 1998:928). Bygdeavgiften betalas årligen till länsstyrelsen i det län där verksamheten huvudsakligen bedrivs. Länsstyrelsen förvaltar medlen i fonderna och handlägger och beslutar om bidrag från dessa. Pengarna ska användas till investeringar för ändamål som främjar näringsliv eller service eller annat som är till nytta för bygden.

I Dalarna annonseras varje höst i lokalpressen möjligheten att söka bidrag ur fonderna. Sista ansökningsdatum är 31/12. Ansökningarna samlas kommunvis och skickas ut till kommunerna för yttrande. Utifrån kommunernas prioriteringar med motiveringar och Länsstyrelsens egen bedömning beslutas hur medlen ska fördelas. Avgörande för beslutet är bedömningen av projektets allmännytta.

Vänliga hälsningar,



Michael Persson, handläggare

Bilagor:

1. Sammanställning över inkomna ansökningar och mall för yttrande
2. Kopior på ansökningar

Projektet avser	Kommun	Ansökt belopp	Kommunens prioritering
Anlägga handikappramp på bygdegården (fastigheten Hansjö 7:19)	Orsa	18,000	
Byggnation, renovering mm båthamn och badplats	Orsa	47,000	
Anskaffning av hjärtstartare	Orsa	32,000	
Reparation av den södra spontväggen i den västra hamn bassängen i Orsa båthamn	Orsa	140,000	
Digitalkamera, förrådsvagn/-byggnad, bordtennisbord	Orsa	51,000	

Sökande**Lst Dnr**

Hansjö Bygdegårdsförening

208-00037-2016

Holen Lunden Kårgärdes

208-14501-2015

Samfällighetsförening

Kallmora Byförening

208-00027-2016

Orsa kommun, Fritids- och
servicekontoret

208-00034-2016

Sörmedsjöns Byförening

208-14504-2015



Kommunledningskontoret
Ann-Therese Albertsson

Kommunstyrelsen

Riktlinjer för fördelning av bygdepeng från vindkraft i Orsa kommun

Sammanfattning av ärendet

Begreppet bygdepeng började användas när den svenska vattenkraften byggdes ut. Denna typ av bygdepeng är reglerad i förordningen om bygdeavgifter SFS 1998:928 (numera kallad bygdemedel) medan bygdepengen kopplad till vindkraft är en frivillig överenskommelse. Ändå är det relativt vanligt att vindkraftsbolag använder sig av avtal för bygdepeng för att skapa goda relationer lokalt och även som en kompensation för utnyttjandet av kommunens naturresurser.

Bygdepengen ska utgöra minst 0,5 % av den samlade bruttoersättningen för den el som vindkraften producerar. Bygdepengen ska användas till främjande av projekt eller gemensamma anläggningar som är positiva för den bygd där kommersiell vindkraftsproduktion etableras.

Beslutsunderlag

Till underlag för beslut om riktlinjer för fördelning av bygdepeng från vindkraft ligger avtal mellan vindkraftsbolaget OX2 och Orsa kommun och av Orsa kommun framtagna kriterier för vad som ska vara stödbart samt vem som ska kunna söka bygdepeng.

Bygdepengen ska användas till projekt/ändamål som stimulerar näringslivsutveckling och försörjning i Orsa kommun. Utdelning av medel får ej gynna enbart enskild kommersiell aktör utan att det finns ett mycket starkt allmänintresse. Ledande kriterier för fördelning är ökad sysselsättning, ökat antal besökare, ökad inflyttning och stärkt varumärke. Till Detta räknas inte vad som normalt ingår i kommunala åtaganden.

Bygdepeng ska kunna användas som medfinansiering till bygdegårdar som söker medel från boverket till främjande av projekt eller gemensamma anläggningar som är positiva för bygden.

Förslag till beslut

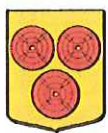
Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslås besluta i enlighet med framtagna kriterier, skrivelse "Riktlinjer för fördelning av bygdepeng 2016-03-18".

Sändlista

Ann-Sofie Sund, föreningslots

Ann-Therese Albertsson
Kommunchef





Riktlinjer för fördelning av bygdepeng från vindkraft

Inledning

Begreppet bygdepeng började användas redan när den svenska vattenkraften byggdes ut. Denna typ av bygdepeng är reglerad i förordningen om bygdeavgifter SFS 1998:928 (numera kallad bygdemedel) medan bygdepengen kopplad till vindkraft är en frivillig överenskommelse.

Ändå är det relativt vanligt att vindkraftsbolag använder sig av avtal för bygdepeng för att skapa goda relationer lokalt.

Så är fallet med vindkraftsbolaget OX2, som uppfört och driver vindparken Mässingberget i Orsa kommun.

Vindkraftsbolaget OX2 och Orsa kommun har genom avtal kommit överens om hanteringen av den bygdepeng, som OX 2 skall utge till Orsa kommun enligt avtalade förutsättningar. Detta som en kompensation för utnyttjandet av kommunens naturresurser.

Bygdepengen ska utgöra minst 0,5 % av den samlade bruttoersättningen för den el som vindkraften producerar.

Kriterier för fördelning av bygdepeng från vindkraft i Orsa kommun

Orsa kommun upprättar härmed riktlinjer för bygdepeng av vindkraftverk, som etableras på Orsa kommuns mark eller på mark som har påverkan på Orsa kommuns mark.

Bygdepeng ska prioriteras till verksamhet som drivs av bygdegårds/bystugeforeningar, byutvecklingsforeningar och andra foreningar i Orsa kommun till främjande av projekt eller gemensamma anläggningar som är positiva för bygden. Kriterier att väga in ska vara ökad attraktivitet, ökad inflyttning och ökat antal besökare. I den mån sysselsättning kan härledas i ansökan är det extra gynnsamt. Bygdepeng ska kunna användas till investeringar, reparationer och inköp av material för att genomföra projektet. Storleken på sökt belopp prövas i förhållande till hur många som får nytta av det.

Vem kan ansöka om bygdepeng

Föreningar och organisationer med anknytning till byutveckling kan söka bygdepeng. Maxbelopp att söka är 50 000 kr. Föreningar som erhåller bidrag från Orsa kommun ska visa att man i sin verksamhet främjar jämställdhet, att man arbetar mobbnings- och drogforebyggande samt främjar jämställdhet. Sökanden måste vara en juridisk person.

Till ansökan:

- Beskrivning av projektet för vilket bygdepeng söks inklusive ekonomisk plan och finansiering enligt blankett
- Bestyrkt protokollsutdrag eller annan liknande handling som visar foreningens beslut att söka bidrag och vem som är behörig att företräda foreningen
- Senaste årets verksamhets-, kassa- och revisionsberättelse

Hur beslut fattas

En representant från kommunens enhet samhälle/tillväxt och en representant från byrådets styrelse bereder ansökningarna och lägger förslag till fördelning till kommunstyrelsens samhällsutskott, som är beslutande organ. En prövning sker från fall till fall och nyttan och betydelsen av det sökta stödet vägs in. Alla ansökningar konkurrerar med varandra.

Hur man ansöker

Ansökan sker på särskild blankett som finns att skriva ut på kommunens hemsida, orsa.se. Blanketten går också att hämta i kommunhuset. Sista ansökningsdag är 31 mars varje år.

Orsa den 18 mars 2016

Liselott Hansson Malmsten

Beslut (6.)

den 14 april 2016

Förslag på Evenemangsavtal för Orsa Sportbilsfestival

Driver Academy avser att för andra året i rad arrangera evenemanget Orsa Sportbilsfestival den 1-3 juli 2016 i Orsa.

Evenemangets primära målgrupp är svenska sportbilsklubbar och sportbilsturister. Evenemangets sekundära målgrupp är lokal och regional befolkning och turister som finns i regionen. Evenemanget samlade ca 1500 besökare 2015.

Detta evenemangsavtal fastställer åtagandena mellan Orsa kommun och firman Driver Academy, (Veronica Moraesus), som är arrangör för Orsa Sportbilsfestival.

Parter

Orsa kommun "Kommunen" (org. nr. 212 000-2189), Box 23, 794 21 Orsa.

Driver Academy () Veronica Moraesus som firmatecknare.

Ansvar och åtaganden för Orsa Sportbilsfestival (Driver Academy, Veronica Moraesus)

Driver Academy hyr Tallhed 2016-07-01-2016-07-03 enligt hyresavtal med Orsa kommun, se bilaga 1. Hyreskostnad enligt hyresavtalet skall vara 10 000kr i hyra för evenemangsdagen samt 3000kr i dagshyra för "iordningställande" vilket för Sportbilsfestivalen innebär 3000kr i hyra för fredag respektive söndag. Driver Academy skall också enligt hyresavtalet hyra en hangar "plåthangaren" för 5000kr enligt bifogat avtal.

Driver Academy beställer maskinsopning av asfaltsbana och returbana för 5200kr enligt hyresavtalet.

Driver Academy hyr 2st toalettvagnar 1000kr/dag, för den 2 juli på Tallhed.
Driver Academy återlämnar de hyra toavagnarna städade och tömda, senast måndagen den 4 juli 2016.

Driver Academy beställer reklamtext på infartstavlör norr och söder under och innan evenemanget till en kostnad om 4000kr.

Sportbilsfestivalen ger Orsa kommun och Siljan turism möjlighet att fritt bedriva egen marknadsföring under evenemanget på anvisad lämplig plats på Tallhed.
Sportbilsfestivalen ansvarar för att ge Orsa kommun och Siljan turism det tillträde som behövs för att bedriva denna marknadsföring.

Sportbilsfestivalen genomför egen marknadsföring av Orsa kommun i samband med sin marknadsföring av festivalen.

I fall någon betalning ska ske till Orsa kommun tillhanda skall den ske senast den 11 juli 2016.

Sportbilsfestivalen klimatkompenserar evenemanget med 5000kr till Orsa kommun.
beräknad på en mängd om 448 bilar, ca 10kr/bil.

Driver Academy ansvarar för redovisning av evenemanget senast den 30 september 2016 till Orsa kommun, vilket inbegriper redovisning av klimatkompensering.

Ansvar och åtagande för Orsa kommun

Orsa kommun, Fritids- och servicekontoret ansvarar förutom vad som framgår av hyresavtalet för gräsklippning inom parkering och utställningsområde.

Orsa kommuns räddningstjänst medverkar med egen utställning under evenemanget.

Orsa kommun bidrar med 30400 kr i evenemangsstöd från evenemangsbudgeten för att täcka evenemangets kommunala kostnader och i utbyte mot de marknadsföringsmöjligheter som evenemanget ger till kommunen. Klimatkompenseringen är ej inräknad i stödet.

Avtalet är upprättat i två exemplar varav parterna tagit var sitt.

Orsa datum.....

Orsa datum.....

.....
(För Orsa kommun)

.....
(För Driver Academy)

.....
Namnförtydligande

.....
Namnförtydligande

den 15 april 2016

"15.4 Mkr" - möjligheter, investeringar, kostnader, bedömning

Beskrivning av möjlighet/investering Från Näringslivskontoret	Tidplan	Kostnad	Bedömningar utifrån kommunala mål och övriga effekter
Delfinansiering av Leaderprojektet "Mångfald i centrum" i de delar där vi inte har annan finansiering. Projektet "Mångfald i centrum" ska skapa nya verksamhet och företagande i form av butiker eller mötesplatser. "Mångfald i centrum" är i sin tur en del av BID-projektet som skall öka Orsa centrum attraktivitet. Den delfinansiering som åsyftas här gäller finansiering av kommersiella hyreskontrakt i Orsa centrum.	2016-2018	300tkr/år i tre år. Totalt 900tkr.	Insatsen bidrar till ökad sysselsättning och förbättrad integration, Övriga effekter: Fler företag och ökat utbud i centrum.
Delfinansiering av ny webbplats för kommun med extra resurser för design, innehåll och översättningar, som är anpassat för nya målgrupper, bla. lätt svenska och utländska språk.	2016-2017	Delfinansiering om 300tkr	Insatsen bidrar till förbättrad integration.
Det ettåriga projektet "Besöksjobb" görs tillsammans med Arbetsförmedlingen och Mora kommun och syftar till att få ut nyanlända som praktikanter till besöksnäringen. En gemensam projektledare är anställd av Mora kommun. Projektet samfinansieras av Arbetsförmedlingen och Mora- och Orsa kommun. Eventuella extra kostnader kan komma att behöva finansieras via integrationspengarna	2016-2017	Ingen medfinansiering krävs just nu.	Insatsen bidrar till förbättrad integration genom att få ut nyanlända i praktik- och på arbetsmarknaden.

info (4)

Anställa en medarbetare på näringslivsfunktionen som på halvtid arbetar med integration mot näringslivet, tillsammans med övrig personal.	2016-2018	250 tkr/år Totalt 625 tkr	
Kulturförvaltningen Finansiering av utländsk litteratur och extra datorer för målgruppen nyanlända	2016-2018	Investering om 100tkr 2016 och 50 tkr 2017 och 2018. Totalt 200 tkr	Mål: Förbättrad integration
Förslag från Socialförvaltningen Två handledare för Lillåhem, Orsagården och LSS för ett antal ca 15 – 20 praktikanter under två år. Kostnaden för en handledare: 500tkr/år	2016-2018	Totalt 2 mkr	Mål: Förbättrad integration
En informator för hela kommunen på halvtid, utifrån kommunens verksamheter med syfte att förbättra språkförståelsen och ökad förståelsen för samhälle, lagar och regler, barns rättigheter, jämställdhet och arbetsmarknad inom målgruppen nyanlända. Två årigt projekt. Kostnaden 300tkr/år	2016-2018	Totalt 750 tkr	Mål: Förbättrad integration
Förslag från skolan Projektanställning för socionom 3 år med inriktning integration. Start augusti 2016. Arbetsuppgift att skapa goda klasskulturer där gamla elever och nya elever kan umgås över kulturgränserna. Kostnad ca 500tkr/år.		Totalt 1 mkr	Målet är förbättrad integration, minskad mängd rasism och främlingsfientlighet inom Orsa kommuns skolor och förskolor.

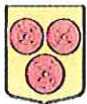
<p>Avgiftsfri musikskola, med start 2016 eller 2017. Den politiska viljan är dock att avgiftsfri musikskola permanentas. Initialkostnad 500 000,- för instrumentköp. Därefter ökad driftskostnad 250 000kr/år.</p> <p>Lärarlyftet, kompetensutveckling för fyra lärare inom svenska som andra språk och speciallärare. 150 tkr /lärare</p>	<p>2016-2018</p>	<p>Under tvåårsperiod Totalt 1 mkr</p> <p>Totalt 600 tkr</p>	<p>Förutom förbättrad integration är insatsen till nytta för alla skolor i Orsa och till nytta för Orsas kulturliv och varumärke</p>
<p>Förslag från AME</p> <p>AME anställer nyanlända. Det finns bidragsformer hos Arbetsförmedlingen som kan användas, bla särskilt anställningsstöd, förstärkt anställningsstöd, nystartjobb med varierande bidragsbelopp. Man kan använda pengarna för att täcka nettokostnaden för en anställning med bidrag från Af. Anställs på valfri plats inom kommunen. Används för invandrare som uppstår försörjningsstöd vilket direkt påverkar kostnaderna där.</p>	<p>2016-2018</p>	<p>Nettokostnad max ca 180 tkr/år per heltid. Förmodligen mindre. Fyra heltider motsvarar 720 tkr/år. 1.800 tkr</p>	<p>Målet är att snabbt komma in på arbetsmarknaden, kostnaderna för försörjningsstöd minskar.</p>
<p>Anställa arbetsledare inom AME, i inledningskedet för utomhus- och grönytejobb under barmarkssäsongen med inriktning mot ungdomar. Eftersom vi strävar efter mixade grupper söker vi för halva lönekostnaden för en arbetsledare.</p> <p>Samverkans- och praktikansvarig, inkl feriepraktikanter. Kontaktperson mot Arbetsförmedlingen inklusive samordning av DUA-uppdraget. Bygga upp nya former för samverkan och dialog med näringslivet där integration är</p>	<p>2016-2018</p>	<p>180 tkr/år, totalt 450 tkr för 2,5 år.</p> <p>Totalt sett kostnaden för en heltidsanställning.</p>	<p>Målet är ökad integration. Snabbare in på arbetsmarknaden.</p>

<p>en viktig del. Detta bör ske i nära samarbete med Arbetsförmedlingen. Allt detta handlar både om svenskar och invandrare men det handlar om att samordna så att det inte hamnar i stuprör.</p> <p>KAA-uppdraget ligger på AME numera, osäkert hur det blir till hösten men jag tycker att KAA kan delfinansieras med dessa pengar, ger möjlighet att bättre jobba med invandrarungdomar.</p> <p>Halvtidstjänst på AME för att möta den ökande strömmen av invandrarungdomar.</p> <p>Handledarutbildningar ges av företaget Hi-Vision. Vi hade en sådan grundläggande halvdagsutbildning för Komfix 2013. Den kostade då 500 kronor per person. Bör vara heldagsutbildning eller 2 x halvdag och beräkna en kostnad på kanske 1200 kr/person. Tillkommer ev vikariekostnader. Sen får vi räkna hur många som berörs, borde rimligen vara 50 personer. Tillkommande handledare och uppföljning kommande år. Saknar kunskap om Hi-vision kan stå till tjänst nu men det kan upphandlas.)</p>		<p>500 tkr kr/år. Totalt 1.250 tkr</p> <p>50 tkr/år. Totalt 150 tkr</p> <p>Kostnad 250 tkr/år. Totalt 500 tkr</p> <p>50 tkr/år för utb. 50 tkr/ år för vik. Totalt 300 tkr</p>	
<p>Övriga idéer</p> <p>Integrationsbonus för kommunanställda alt Handledararvode till den som är personligen ansvarig för praktikant. 500 kr/månad = 6000 kr/år. Alla verksamhetsområden och kommunala bolag ska ta emot 10 % praktikanter per år. För kommunen skulle det innebära att 50 medarbetare får handledararvode. Gäller från och med 1 augusti 2016.</p>	<p>2016-2018</p> <p>2016-2018</p>	<p>6000 kr * 50 =300 tkr/år Totalt 750 tkr</p>	

<p>Idrottsutrustningsbibliotek, som lånar ut idrottsutrustning till föreningar som vill bedriva verksamhet för nyanlända. Investering 150 tkr och komplettering/underhåll 50 tkr.</p>	<p>2016-2018</p>	<p>Totalt 200 tkr</p>	
<p>Ungdomens hus Anställa två nyanlända motsvarande en heltidstjänst med uppehållstillstånd gärna man att arbeta med alla nyanlända ungdomar på ungdomens hus.</p>	<p>2016-2018</p>	<p>500 tkr/år 1,5 mkr under 3 år</p>	<p>Målet är att öka integrationen och få ungdomarna att förstå att det går att umgås trots olika kulturer och religioner.</p>

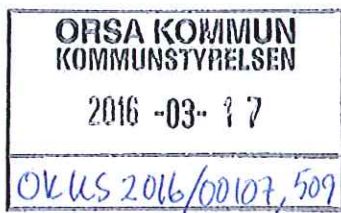
<p>Integrationsenheten <i>Integrationsenheten har en unik chans att lära känna den nyanlända, dels genom insikt i bakgrund vad gäller utbildning och yrkeserfarenheter men minst lika viktigt är vetskapen om den enskildes personliga förutsättningar. Med rätt resurser kan vi enkelt sätta mindre projekt för att främja och stötta utvecklingen hos en grupp.</i></p> <p><i>Med hjälp av en enkel projektbeskrivning förankras idén. Med närheten till AME är förutsättningarna att hitta en projekt- eller handledare goda och med närheten till NLK har vi kännedom om vad som är "på G" i kommun och näringsliv och därmed insikt i vilka åtgärder/arrangemang som kan leda (och leva) vidare. Ett sådant exempel är att anordna två grupper inom matlagning och näringslära, som kan leda till intresse för Orsayan och därefter vidare till deltagande i den planerade "kuvösen" inom Mångfald i Orsa. Detta arrangemang initieras genom insikten av att kommunen f.n. tar emot flertalet ensamstående med uppehållstillstånd. Vinster med arrangemanget blir, förutom att den enskilde lär sig laga mat på ett kostnadseffektivt och näringsriktigt sätt, ökade möjligheter till svenskundervisning samt insikt i egen företagsamhet och hur man kan omvandla ett intresse till att bli en inkomstkälla.</i></p> <p><i>Kostnader för små projekt av detta slag kan "avropas" via en styrgrupp bestående av IE, AME och NLK.</i></p> <p>Samfunden kan inte ansöka om föreningsbidrag. De borde ha samma möjligheter som föreningar. Vi föreslår att det avsätts en summa som samfunden kan ansöka om ett bidrag till aktiviteter för att hjälpa nyanlända asylsökande. En summa på 100 tkr/år.</p>	<p>2016-2018</p>	<p>50 tkr/år 150 tkr totalt</p>	<p>Att använda sig av ett snabbspår för att öka integrationsmöjligheterna hos nyanlända.</p>
	<p>2016-2018</p>	<p>100 tkr/år Totalt 300 tkr</p>	

Info nr. (6)



ORSA KOMMUN
Kommunledningskontoret

Orsa den 17 mars 2016



Green Drive Region

Orsa kommun önskar att motta budkavlen som visar att vi är medfinansiärer för interegprojektet Green Drive Region.

Vi önskar att budkavlen kommer till Orsa den 26 april på eftermiddagen.

Förslag till program:

15.00 – 18.00 utställning och provkörning av bilar med alternativa drivmedel och information. Miljökontoret deltar med sin elbil för provkörning.

16.30 Information till KSAU(kommunstyrelsens arbetsutskott) om GDR

17.00 Inbjuda media till när kommunalrådet Mikael Thalín signerar dokumentet att Orsa kommun deltar i GDR.

Orsa kommun

Mikael Thalín
Kommunalråd

