

# REFERAT Økonomiudvalg d. 21-06-2021

**Mødedato** Mandag d. 21. juni 2021 kl. 13:00

**Mødested** Kommunaldirektørens kontor

## Indholdsfortegnelse

Orientering om teknisk status.....	3
Lukket: .....	4
Strategi for ladestanderer for el-biler.....	5
Indgåelse af partnerskabsaftale Røgfri Fremtid.....	6
Sagskvalitet.....	8
UTH statistik 2020.....	9
Kvalitetstandarder 2021.....	11
Lukket: .....	13
Social- og Sundhedsudvalgets budgetopfølgning maj 2021.....	14
Lukket: .....	15
Orientering om COVID 19.....	16
Orientering: Budgetopfølgning og personale maj 2021.....	17
Orientering om Sommerpakke 2021.....	18
Færgeudbud mv.....	20
Budgetproces 2022-2025.....	26
Kommunalisering af sportshal.....	27

# Punkt 1: Orientering om teknisk status

13.25.00-G01-4-20

## Sagsfremstilling

Færgedirektøren orienterer om den tekniske status. Herunder behovet for et ekstraordinært dokophold med Margrete Læsø, efter højsæsonen, for at få repareret skanseklædningen og spanterne i et område, hvor fenderne gennem årene har belastet skibet.

Prisen for udbedring af skaden inkl. dokophold vurderes initielt til at være på ca. 500.000 kr.

Udgiften søges afholdt inden for Læsøfærgens rammebudget.

## Inviterede deltagere i punktets behandling

Bente Faldt Faurholt, Brian Winther som indtrådt i udvalget i stedet for Lone Broe Christiansen

## Kompetence

Færgeudvalget->Økonomiudvalget

## Historik

Forvaltningschefen indstiller, 17. juni 2021, pkt. 4:  
at orienteringen tages til efterretning.

Færgeudvalget, 17. juni 2021, pkt. 4:  
Orientering taget til efterretning.

## Forvaltningschefen indstiller,

Orientering tages til efterretning.

## Beslutning

Indstilling godkendt.

## Bilag

2021.2.pptx

## **Punkt 2: Lukket:**

13.06.01-S00-1-21

## **Punkt 3: Strategi for ladestanderer for el-biler**

05.05.05-P00-1-21

### **Sagsfremstilling**

Kommunalbestyrelsen besluttede på sit møde den 31. maj 2021, at Økonomiudvalget tager kontakt til Læsø Forsyning med henblik på at lave en strategi. Det indstilles, at udgifter splittes mellem THKU, ØU og Læsø Forsyning, såfremt parterne ønsker at deltage.

Udgiften er anslået til mellem kr. 50.000 og 80.000, der skal anvendes til underleverancer af data og beregninger.

Som eksempel på en strategi for udvikling af en infrastruktur for el-ladestandere har Teknik-, Havne- og Kulturudvalget til inspiration modtaget den strategien, der er vedtaget i Furesø Kommune, ligesom der har været inviteret til og afholdt møde med repræsentanter for arbejdet med el-biler, ladestandere mv. i Furesø Kommune.

Udvalgsformanden for THKU foreslår, at arbejdsgruppen vedr. en strategien bliver nedsat med følgende deltagere: John Andersren, Benny Bach (Furesø Kommune), Jan Darville (God Energi A/S), Tue Melchiorsen og Peter Pietras. Leif Ladefoged foreslås som sekretær. Arbejdet forventes færdig i løbet af efteråret 2021.

### **Kompetence**

Teknik-, Havne- og Kulturudvalget -> Økonomiudvalget

### **Historik**

Administrationen indstiller, at 14. juni 2021, pkt. 6:  
der omplaceres kr. 30.000 indenfor budgetrammen til udbejdelse af strategi for ladestandere, og at beløbet omplaceres fra konto vedr. øvrige bygninger.

Teknik-, Havne- og Kulturudvalg, 14. juni 2021, pkt. 6:  
Godkendt.

### **Kommunaldirektøren indstiller, at**

økonomiudvalget ligesom THKU omplaceres kr. 30.000 indenfor budgetrammen til udbejdelse af strategi for ladestandere, kommunaldirektøren meddeles prokura til inden for rammen at finde det relativt overskuelige beløb.

### **Beslutning**

Indstilling godkendt.

### **Bilag**

Ladestander strategi Furesø

## **Punkt 4: Indgåelse af partnerskabsaftale Røgfri Fremtid**

00.01.10-P27-1-21

### **Sagsfremstilling**

Kræftens Bekæmpelses lokalforening på Læsø har rettet henvendelse til Social- og Sundhedsudvalget for politisk at få sat fokus på rygningens mange ulemper. Den 25. maj d.å. blev der afholdt møde med udvalgsformand, forvaltning og lokale repræsentanter for Kræftens Bekæmpelse.

Formålet var at få en forståelse af formålet med projekt "Røgfri Fremtid" samt endnu en gang at appellere til Læsø Kommune om at gå med.

Hver dag begynder 40 børn og unge – 8 ud af 10 rygere starter inden de fylder 18 år. Det er baggrunden for, at Kræftens Bekæmpelse og Tryk Fonden i 2017 etablerede partnerskabet "Røgfri Fremtid".

Røgfri Fremtid er et initiativ, hvor organisationer, politikere og borgere står sammen om at skabe en røgfri fremtid for kommende generationer. Hovedmålet er, at ingen børn og unge ryger i 2030 og at kun 5 pct. af de voksne gør det.

Projekt "Røgfri Fremtid" har d.d. deltagelse af 286 partnere – heraf 90 kommuner; 9 i Nordjylland. Partnerne findes blandt detailhandel, virksomheder, kulturliv og NGO'er. Derudover en række faglige organisationer, som eks. FOA, Dansk Sygeplejeråd, HK ungdom, Dansk Skolelederforening, Skoler og Forældre, Danmarks Lærerforening.

"Røgfri Fremtid" arbejder overordnet for at påvirke lovgivningen, så det bliver sværere at begynde at ryge. I oktober 2020 vedtog et flertal af partierne på Christiansborg en national handleplan mod børn og unges rygning, som blandt andet indeholder fire hovedområder:

- Højere priser på tobak
- Neutrale tobakspakker
- Tobak under disken
- Røgfri skoletid

I Læsø Kommune ryger unge som ældre såvel på arbejdspladsen som hjemme. Læsø Kommune er den kommune i Nordjylland hvor flest ryger, svarende til 20,4 % af borgerne. Sammenlignet med den nordjyske kommune (Aalborg) hvor færrest ryger, er der 23,5 % flere rygere på Læsø.

Børn og unge spejler sig i de mennesker, den kultur og de normer, de møder i deres hverdag - det gælder også rygning. Rygning blandt familiemedlemmer, venner og kammerater kan være afgørende for, om børn og unge selv begynder. Men interessen kan også komme fra voksne rollemodeller, som de unge møder i deres hverdag, eksempelvis lærere eller pædagoger, der ryger.

Der eksisterer ingen konkrete tal for børn og unges rygning på Læsø, men landstal viser, at

- 12 % af de 15–17 årige ryger
- 23 % af de 18–24 årige ryger

Rygning er skyld i hver fjerde dødsfald i Danmark – svarende til 13.000 personer.

Ved at tilgå partnerskabsaftalen kunne en vision for det fremadrettede arbejde være:

- Børn og unge på Læsø har ret til at vokse op uden røg fordi vi sammen tager et fælles ansvar
- Sammen vil vi skabe en røgfri fremtid, hvor flere får bedre muligheder for at skabe et sundt og godt liv
- sammen vil vi sikre, at færre ryger og dermed bliver syge af tobaksrøg

Ældrerådet behandlede på deres møde den 7. juni d.å. henvendelsen. Ældrerådet anbefaler at Læsø Kommune indgår partnerskabsaftale med Kræftens Bekæmpelse vedrørende "Røgfri Fremtid"

### **Kompetence**

Social- og Sundhedsudvalget, Økonomiudvalget, Kommunalbestyrelsen

### **Historik**

Forvaltningschef for Ældre og Sundhed indstiller, 14. juni 2021, pkt. 1:  
at Social- og sundhedsudvalget anbefaler at Læsø Kommune tiltræder en partnerskabsaftale om Røgfri Fremtid samt at kommunalbestyrelsen anmoder administration og H-MED om at arbejde konstruktivt med Røgfri Fremtids hovedbudskaber herunder også røgfri arbejdstid.

Social og Sundhedsudvalg, 14. juni 2021, pkt. 1:  
Indstillingen følges

**Forvaltningschef for Ældre og Sundhed og kommunaldirektøren indstiller,**

at Læsø Kommune tiltræder en partnerskabsaftale om Røgfri Fremtid samt at kommunalbestyrelsen anmoder administration og H-MED om at arbejde konstruktivt med Røgfri Fremtids hovedbudskaber herunder også røgfri arbejdstid.

**Beslutning**

Indstilling ikke godkendt.

**Bilag**

Folder Partner i Røgfri fremtid

Rygepolitik\_vedtaget\_lokale regler for Ældre og Sundhed.pdf

## **Punkt 5: Sagskvalitet**

00.01.00-G01-1-21

### **Sagsfremstilling**

Økonomiudvalget besluttede på sit møde den 15. marts 2021, at der skal foretages en opfølgning og evaluering af de forbedringer og kvalitetsløft, som udvalget pålagde kommunaldirektøren og Teknik-, Havne- og Kulturudvalget. På sit møde den 15. april 2021 godkendte Teknik-, Havne- og Kulturudvalget en redegørelse fra udvalgets formand Folmer Hjorth Kristensen, hvori en del af Økonomiudvalgets forskellige kritikpunkter blev imødegået.

Udvalget tog Kommunaldirektørens gennemgang af fejl i konkrete sager og generelle orientering om de forvaltningsretlige regler for bl.a. samarbejdet mellem administrationen og politikkerne til efterretning. Teknik-, Havne- og Kulturudvalget har i forhold til dagsordenspunkter, sagsfremstillinger, praksis vedr. indstillinger på de seneste møder arbejdet med en opstramning og tydeliggørelse.

Konkret er punktet generel orientering til udvalget fra formand og administration ændret fra at være et fast punkt på den ordinære dagsorden til et temamøde uden beslutningskompetence, der afholdes i forlængelse af udvalgmøderne. Der er arbejdet målrettet på, at administrationens og direktionens indstilling til beslutninger er tydeligere.

Administrationen i teknisk afdeling oplever stadig, at et tidspres og i nogle tilfælde afdelingens opgavefordeling forhindrer, at sagsbehandlingen og dermed sagsfremstillingen bliver tilstrækkelig akkurate, faglige og grundige.

Der er derfor fortsat grund til opmærksomhed på sagskvaliteten.

På mødet har kommunaldirektøren redegjort for konkrete eksempler på forbedringer og eksempler på sager og sagsfremstillinger, hvor der fortsat er plads til forbedringer.

Kommunaldirektøren vurderer, at der har været en ganske stor fremdrift i kvaliteten, men at der stadig er en del udfordringer som vi skal arbejde videre herunder klare indstillinger og fyldestørende sagsbelysning mv. I relation til dagsordenspunkter, som ikke kan betegnes som sager, så er det glædeligt at disse nu er flyttet over på et seminar / temamøde.

### **Kompetence**

Teknik-, Havne- og Kulturudvalget -> Økonomiudvalget

### **Historik**

Administrationen indstiller, at 14. juni 2021, pkt. 14: orienteringen og redegørelsen godkendes.

Teknik-, Havne- og Kulturudvalg, 14. juni 2021, pkt. 14: Kommunaldirektørens redegørelse og evaluering viste tilfredsstillende fremgang og godkendes.

### **Administrationen indstiller, at**

orienteringen og redegørelsen godkendes.

### **Beslutning**

Indstilling godkendt.

## Punkt 6: UTH statistik 2020

29.09.15-P05-1-21

### Sagsfremstilling

Siden 2010 har den primære sundhedssektor, herunder Læsø Kommune været omfattet af Patientsikkerhedsordningen af Sundhedsloven kapitel 61 §§ 198-202.

Sundhedsfaglige personer har pligt til at rapportere utilsigtede hændelser (UTH) og borgere samt deres pårørende har mulighed for at indberette UTH.

Ved UTH forstås på forhånd kendte eller ukendte hændelser og fejl, som ikke skyldes patientens sygdom og hvor UTH enten er eller kan være skadevoldende.

En UTH omfatter en begivenhed, der forekommer i forbindelse med sundhedsfaglig virksomhed.

Som kommune er der pligt til at rapportere UTH til Styrelsen for Patientsikkerhed på fire områder, uanset alvorlighedsgrad og konsekvens for borgeren:

- Sektorovergange
- Medicinering
- Infektioner
- Patientuheld

Endvidere skal det altid rapporteres, hvis der er sket en hændelse med varigt tab af funktion, lægetilkald, indlæggelse, betydelig udredning eller behandlingsintensivitet eller døden til følge.

En UTH skal rapporteres, hvad enten det er en hændelse, man selv har udført, eller en hændelse man opdager, en anden har udført. Der er tale om et ikke sanktionerende system – adskilt fra klage- og tilsynsordninger.

De rapporterede hændelser skal bruges i læringsøjemed til forbedring af patientsikkerheden, hvorfor hændelserne skal analyseres. Denne opgave varetages af en Risk Manager, der sammen med ledelsen iværksætter initiativer til reduktion af fejl og uhensigtsmæssigheder.

I årene 2018 – 2020 ser indberetninger ud som flg.

År	Antal indberetninger UTH
2018	160
2019	319
2020	436

I 2020 er der i alt indrapporteret i alt 436 UTH svarende til en stigning på 28 % i forhold til året før. Stigningstaksten fra 2018 ses dermed tydeligt og indikerer, at den lette indrapporteringsform (samlerapportering) viser, at jo lettere systemet er, jo mere anvendes det. Der ud over er personalets kendskabs- og anvendelsesgrad øget markant over de seneste år. Indberetningerne fordeler sig med

- 31 fra hjemmeplejen
- 7 fra sygeplejen
- 295 fra plejehjemmet

Der er foretaget opgørelse på antal UTH på de forskellige hovedgrupper. Der er fire hovedgrupper, der skiller sig ud:

- Patientuheld herunder fald og brandskader
- Medicinering herunder væsker
- Overlevering af information, ansvar, dokumentation
- Infektioner

Der er foretaget opgørelse på alvorlighedsgraden Der er specielt tre hovedgrupper i indberetningerne af UTH

- Medicin - 31% - et fald på 3 % i forhold til året før
- Fald m.m. - 28% - en stigning på 6 % i forhold til året før

- Infektioner – 15 % en markant stigning

Mest normalt for indberetning af UTH på medicin er at medicinen ikke er givet tidsmæssigt som foreskrevet, forkert og manglende antal og mængde.

Hvad angår fald skal det bemærkes, at mange fald er registreret på få personer.

Set over årene er medicin og fald de områder, hvor der er indberettet flest UTH – identisk med andre kommuner.

År	Medicin	Fald
2018	50	30
2019	34	22
2020	31	28

Desværre ses en ny hovedgruppe for indberetningerne i 2020 – alle indberetninger foretaget på plejehjemmet. Særlige fokusområder, der har været arbejdet med i 2020

- At der indberettes UTH, som er lovbealet herunder indberetning af UTH ved infektioner
- At det igangsatte gode arbejde med UTH indberetning på samlerapportering fortsættes
- Opfølgning af det arbejde, der er igangsat vedr. medicinadministration.
- Opfølgning af det arbejde, der er gangsat i forhold til faldforebyggelse herunder udredning.
- Opfølgning af det arbejde, der er igangsat i forhold til dokumentation.
- Særlig opmærksomhed på indberetning af infektioner.
- Særlig opmærksomhed på forbedring af indberetning på alle området i organisationen.
- Særlig opmærksomhed på forbedring af indberetning af UTH tværsektoriel
- Undervisning af medarbejdere i UTH indberetning

Tallene viser, at mange af de indsats, der er prioriteret i 2020 har vist resultater. At antallet af infektioner er steget så markant skyldes bl.a. at arbejdet med indberetninger har været i fokus. Men det viser også at der er en udfordring med infektioner. På baggrund heraf vil der i 2021 sættes yderligere fokus på bekæmpelse af infektioner.

Af samtlige indberettede UTH'er er 77 % omfattet af betegnelserne ikke specificeret, ingen eller mild skade. Mindre end 0,1 % af indberetningerne betegnes som alvorlig.

## Kompetence

Social- og Sundhedsudvalget, Økonomiudvalget, Kommunalbestyrelsen

## Historik

Forvaltningschef for Ældre og Sundhed indstiller, 14. juni 2021, pkt. 3: at Social- og Sundhedsudvalget tager orienteringen til efterretning.

Social og Sundhedsudvalg, 14. juni 2021, pkt. 3: indstillingen følges

## Forvaltningschef for Ældre og Sundhed og kommunaldirektøren indstiller,

at udvalget tager orienteringen til efterretning.

## Beslutning

Indstilling godkendt.

## Punkt 7: Kvalitetsstandarder 2021

00.01.10-P23-1-21

### Sagsfremstilling

I medfør af § 139 i lov om social service, skal kommunalbestyrelsen mindst én gang årligt udarbejde en kvalitetstandard for personlig og praktisk hjælp, rehabiliteringsforløb samt kommunal genoptræning og vedligeholdstræning efter lovens §§ 83, 83 a og 86.

Kvalitetstandarden skal indeholde generel serviceinformation til borgerne om den hjælp, de kan forvente fra kommunen, hvis de får behov for personlig og praktisk hjælp, rehabiliteringsforløb eller kommunal vedligeholds- eller genoptræning.

Beskrivelsen af indholdet, omfanget og udførelsen af hjælpen skal være præcis og skal danne grundlag for, at der sikres sammenhæng mellem serviceniveau, de afsatte ressourcer, afgørelserne samt leveringen af hjælpen.

Kvalitetstandarden skal indeholde operationelle mål for, hvordan dette sikres og beskrivelse af, hvordan der følges op på de fastsatte mål.

Yderligere skal kommunalbestyrelsen mindst én gang årligt følge op på de fastsatte mål for kvaliteten og styringen af hjælpen efter §§ 83, 83 a og 86.

Ældre- og Sundhedsforvaltningen har i samarbejde med Børne- og Socialforvaltningen foretaget revision af gældende kvalitetsstandarder. Kataloget indeholder desuden kvalitetsstandarder for yderligere områder inden for Serviceloven (SEL) samt Sundhedsloven (SUL) og bygger dermed videre på de tidligere revisioner.

I bilag er vedlagt udkast til en samlet indledning af kvalitetsstandarderne omhandlende hverdagsrehabilitering samt udkast til nedenstående kvalitetsstandarder:

- Kvalitetsstandard for hverdagsrehabilitering
- Kvalitetsstandard for personlig pleje
- Kvalitetsstandard for praktisk hjælp
- Kvalitetsstandard for Borgerstyret Personlig Assistance (BPA)
- Kvalitetsstandard for genoptræning
- Kvalitetsstandard for genoptræning og vedligeholdelsestræning
- Kvalitetsstandard for døgnrehabilitering
- Kvalitetsstandard for visitation til plejebolig
- Kvalitetsstandard for visitation til ældrebolig
- Kvalitetsstandard for forebyggende hjemmebesøg
- Kvalitetsstandard for madservice
- Kvalitetsstandard for sygepleje
- Kvalitetsstandard for sygeplejeklinikken
- Kvalitetsstandard for midlertidigt ophold eller afløsning
- Kvalitetsstandard for omsorgs- og specialtandpleje
- Kvalitetsstandard for hjælpemidler
- Kvalitetsstandard for kropsbårne hjælpemidler
- Kvalitetsstandard for forbrugsgoder
- Kvalitetsstandard for kørsel til læge eller speciallæge
- Kvalitetsstandard for flexhandicap kørsel
- Befordring til og fra vaccinationscentre til vaccination mod COVID-19
- Kvalitetsstandard for individuel tidsbegrænset socialpædagogisk støtte
- Kvalitetsstandard for socialpædagogisk støtte
- Ledsagelse til ikke-selvvalgte aktiviteter
- Ledsagelse til selvvalgte aktiviteter
- Kvalitetsstandard for aktivitets- og samværstilbud
- Kvalitetsstandard Støtte- og kontaktpersonordningen

I år er følgende kvalitetsstandarder tilføjet:

- Befordring til og fra vaccinationscentre til vaccination mod COVID-19
- Kvalitetsstandard for individuel tidsbegrænset socialpædagogisk støtte
- Kvalitetsstandard for socialpædagogisk støtte

- Ledsagelse til ikke-selvvalgte aktiviteter
- Ledsagelse til selvvalgte aktiviteter
- Kvalitetsstandard for aktivitets- og samværstilbud
- Kvalitetsstandard Støtte- og kontaktpersonordningen

Hvad angår eksisterende kvalitetsstandarder, er der alene foretaget indholdsmæssig revision af en kvalitetsstandard; ”Kvalitetsstandard for omsorgs- og specialtandpleje”.

Revisionen omfatter tilføjelse af tilbud om specialtandpleje efter Sundhedslovens § 133, der pålægger kommunalbestyrelsen at tilbyde et specialiseret tandplejetilbud til sindslidende, psykisk udviklingshæmmede m.fl. der ikke kan udnytte de almindelige tandplejetilbud i børne- og omsorgstandplejen, praksistandplejen eller omsorgstandplejen.

De øvrige kvalitetsstandarder er gennemgået for sproglige og/eller forståelsesmæssige justeringer lige som der er foretaget revision af alle indsatte links med henvisninger til love, bekendtgørelser m.v.

## **Kompetence**

Social- og Sundhedsudvalget, Økonomiudvalget, Kommunalbestyrelsen

## **Historik**

Forvaltningschef for Børn og Social samt Forvaltningschef for Ældre og Sundhed indstiller, 14. juni 2021, pkt. 7: at kvalitetstandarderne 2021 godkendes.

Social og Sundhedsudvalg, 14. juni 2021, pkt. 7: indstillingen følges

**Forvaltningschef for Børn og Social samt Forvaltningschef for Ældre og Sundhed indstiller,**

at kvalitetstandarderne 2021 godkendes.

## **Beslutning**

Instilling godkendt.

## **Bilag**

Kvalitetstandarder BS - ÆS 2021 1.0

## **Punkt 8: Lukket:**

27.60.24-G01-1-19

# Punkt 9: Social- og Sundhedsudvalgets budgetopfølgning maj 2021

00.30.10-G01-1-20

## Sagsfremstilling

Budgetopfølgning for Årets 5 første måneder viser et forbrug på 35,08 % (41,67%). Overførslerne fra 2020 på ialt 1.361.941 kr er foretaget, heraf er 800.000 placeret midlertidigt og udkonteres ladebende ved forbrug.

Som vanligt er budgettet ikke fuldt retvisende grundet diverse periodeforskydninger.

Å

Budgetopfølgningen viser, at vi fortsat har høje udgifter til diverse forsørgelsesydelse som dagpenge, kontanthjælp og sygedagpenge.

Ved sidste forespørgsel til jobcentret, oplyses det at der er under 10 tilmeldte ledige der endnu ikke har udsigt til helt eller delvis beskæftigelse.

Fiskeriet udgør fortsat en stor andel af de ledige på Låsø, og pt. er der cirka 20 tilmeldte med tilknytning til fiskerierhvervet.

Det er fortsat for tidligt at vurdere om ydelsesudgifterne vil medføre et merforbrug eller om det udjævner sig hen over sommeren.

Der holdes ladebende lade med udviklingen af seniorpension. Om der kan laves et realistisk budget for seniorpension til budget 22 er endnu uvist.

Boligsikring og boligydelse vurderes som tidligere oplyst at være underbudgetteret og dette skal der tages højde for i budget 22. Merforbruget i 21 forventes at kunne holdes indenfor rammen.

Der er et markant mindreforbrug på det område der kaldes Specialbid. Bistand barn og voksne, det forventes at det kan være afklaret til august måned om de forhold der i øjeblikket medvirker til mindreforbruget fortsætter. Det må i så fald forventes at der vil skulle ske omplacering indenfor budgettet.

Der er et markant fald i udgifterne til sprogundervisning, om dette retter sig op igen nu når alt igen er åbent efter covid - 19 er endnu uvist. det er dog klart at antallet af borgere der har haft brug for sprogundervisning i 2021 har været meget småt. eksempelvis har der ingen tyskere været, hvilket er forklarligt, da de alle gjorde deres forberedelse op til jul 2020.

Å

På ældre- og sundhedsområdet er budgetrapporten fortsat ikke endeligt opbygget i forhold til den nye struktur og der kan derfor ses udsving der vil forsvinde når budgetrapporten kommer til at matche den administrative opbygning. Sygeplejedepot viser et reelt merforbrug, der skyldes covid-udgifter, det forventes om dette kompenseres.

Å

Å Det vurderes at Social- og Sundhedsudvalget samlede budgetramme overholdes med +/- 1 % ved Årets udgang.

Å

Å Det af Økonomiudvalget varslede tema om økonomi generelt og ikke mindst Social- og Sundhedsudvalgets strukturelle forhold er endnu ikke afholdt.

Å

Å

## Kompetence

Social og sundhedsudvalget -> Økonomiudvalget

## Historik

SSU Beslutning;

der udføres lukket punkt til Økonomiudvalget om anmodning om frigivelse af "buffer til enkeltsager generel".

Å

## Direktionen indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

## Beslutning

Indstilling godkendt.

## Bilag

LÆSØ\_138\_6696452334293843362.xlsx

Social og Sundhed pr. 31.5.21.xlsx

## **Punkt 10: Lukket:**

00.30.18-000-1-21

# Punkt 11: Orientering om COVID 19

13.25.00-G01-1-21

## Sagsfremstilling

Transportministeriet har på baggrund af input fra interesseorganisationer, rederier m.fl. og de begyndende flaskehalse i bookede afgangse ændret vejledningen til færger.

Det betyder, at der nu ikke længere er restriktioner i forhold til hvor mange der må være om bord på færgerne.

Taget i betragtning af, at samfundet generelt åbner op, de generelle restriktioner fjernes, vaccinationsprocenten er høj og smittetrykket lav, vil der ikke længere være begrænsning i forhold til antallet af siddende passagerer på færgerne. dvs. vi kan medtage hhv. 440 passagerer på Margrete og 343 på Ane.

Pt har vi afspærret styrbord agtersalon på Margrete til personer som har brug for minimum 2 meters afstand. Det betyder der i et område med plads til 48 personer kun kan sidde 16. Denne difference skal trækkes fra totalen. Det overvejes om ordningen skal nedlægges og legerummet/sygerummet skal være de eneste alternativer for personer med et særligt beskyttelsesbehov.

Vi er blevet ramt af langtidssygdom i bistroen, hvilket betyder vi kan få problemer med at stille tilstrækkelig sikkerhedsbesætning. Det kan have den kosekvens at vi er nød til at regulere på antallet af passagerer så kravet til sikkerhedsbesætning er opfyldt.

TILFØJELSE: Efter udsendelsen af denne dagsorden, er det blevet verificeret, at der ikke længere er restriktioner for Færger i dansk indenrigsfart. Det er derfor muligt at udnytte den fulde kapacitet.

## Inviterede deltagere i punktets behandling

Bente Faldt Faurholt, Brian Winther som indtrådte i udvalget i stedet for Lone Broe Christiansen

## Kompetence

Færgeudvalget -> Økonomiudvalget.

## Historik

Forvaltningschefen indstiller, 17. juni 2021, pkt. 2:  
At udvalget tager orienteringen til efterretning.

Færgeudvalget, 17. juni 2021, pkt. 2:  
Orientering taget til efterretning.

## Forvaltningschefen indstiller,

Orienteringen taget til efterretning.

## Beslutning

Indstilling godkendt.

# Punkt 12: Orientering: Budgetopfølgning og personale maj 2021

00.30.14-K07-1-21

## Sagsfremstilling

Orientering om budgetopfølgning samt kommentarer for maj måned vedlagt som bilag.

Personale: Færgen er ramt af 3 langtidssygemeldinger i Bistroyen. Det har den konsekvens at vi pt. kun booker Ane op til 186 passagerer og Margrete til 343 for at have sikkerhedsbesætning nok. Der annonceres på diverse digitale medier efter medarbejdere med de rette kvalifikationer.

## Inviterede deltagere i punktets behandling

Bente Faldt Faurholt, Brian Winther som indtrådte i udvalget i stedet for Lone Broe Christiansen

## Kompetence

Færgeudvalget->Økonomiudvalget

## Historik

Forvaltningschefen indstiller, 17. juni 2021, pkt. 1:  
at orienteringen tages til efterretning

Færgeudvalget, 17. juni 2021, pkt. 1:  
Orientering taget til efterretning. Der opfordres til, at der udarbejdes budgetter med månedsvise posteringer.

## Forvaltningschefen indstiller,

At orienteringen tages til efterretning.

## Beslutning

Indstilling godkendt

## Bilag

trafiktal maj 2021

Kommentar Budgetopfølgning maj 2021.pdf

Regnskabsopfølgning Læsøfærgen 31.5.21.pdf

## **Punkt 13: Orientering om Sommerpakke 2021**

00.30.00-Ø34-1-21

### **Sagsfremstilling**

Som en del af den politiske aftale om sommer- og erhvervspakken den 4. juni 2021, gives der mulighed for gratis transport på alle færges, der sejler mellem danske havne og øer samt ruten mellem Rønne og Ystad, i minimum 30 hele dage i perioden 1. juli-30. september 2021.

Ordningen gælder i år for gående passagerer, cykler, samt biler med handicapparkeringskort. Læs mere om rammerne for ordningen i den vedhæftede administrationsaftale.

Såfremt vi ønsker at tilbyde gratis færgetransport henover sommeren 2021, skal der indgives en ansøgning til trafikstyrelsen. I ansøgningen skal den ønskede periode for gratis færgetransport tilføjes.

Ansøgningen skal sendes til Trafikstyrelsen senest 23. juni 2021

Administrationsaftalen til dette tilskud er sendt 10. juni 2021, derfor har administrationen ikke endnu haft mulighed for at analysere og konkludere på sagen.

Den arbejdstese der foreløbig er gældende er at vi ikke i første omgang vil tilbyde de gratis billetter i skolernes sommerferie:

I stedet arbejder vi umiddelbart med en start mandag 9 august som vil bl.a.:

- Give mulighed for at udvide sæsonen.
- Skabe mulighed for både endagsturisme som overnatninger.
- Udnytte, at der er bedre kapacitet på færgerne.
- Give en bedre oplevelse af Læsø og den service vi leverer.

Der gøres opmærksom på, at færgedvalget pt ikke har givet sine input, men at disse vil blive tilføjet udvalgets referat.

### **Inviterede deltagere i punktets behandling**

Brian Winther som indtrådte i udvalget i stedet for Lone Broe Christiansen

### **Kompetence**

Færgedvalget -> Økonomiudvalget

### **Historik**

Forvaltningschefen indstiller, 17. juni 2021, pkt. 5:  
At rammerne for anvendelse af ordningen besluttet.

Færgedvalget, 17. juni 2021, pkt. 5:  
Det anbefales at ordningen starter 9. august og at der meldes ud om ordningen så hurtigt som muligt, så de erhvervsdrivende har mulighed for at tilrette driften derefter.

### **Forvaltningschefen indstiller,**

at rammerne godkendes, således at sæsonen udvides, med start 9. august.

### **Beslutning**

Indstilling godkendt.

### **Bilag**

aftaletekst-sommer-og-erhvervspakke.pdf

# Administrationsgrundlag

## Punkt 14: Færgeudbud mv.

83.12.00-P20-1-21

### Sagsfremstilling

Færgeindkøbsproces

Sagen fremsendes til Økonomiudvalget for at få struktur på tilgangen til indkøbet af en ny færge. Og for at få bevilget adgang til at finansiere genudbudet af en ny færge til Læsø. Hvis ikke denne sag fremlægges nu og hvis ikke der gives bevilling til anvendelse af rådgivere, ja så kan forvaltningens arbejde med genudbuddet slet ikke igangsættes. Da det er den største investering i flere årtier og da indkøbet overstiger summen af samtlige Læsø Kommunes aktiver, ja så er det indlysende at en sådan proces skal være struktureret og at der skal være åbenhed om, hvorledes forvaltningen har tænkt sig at gribe opgaven an, samt hvorledes der skabes et stringent fokus i opgaveløsningen, alt andet ville være uprofessionelt. Få at skabe et overblik over strukturen i tilgangen til opgaven og til kompetence og ansvarsfordelingen er dette sagspunkt udarbejdet.

Færge er, når man bor på en ø, helt utrolig vigtig for, at man kan få livet og hverdagen til at hænge sammen. Færgen er livlinen til fastlandet og døren til resten af verden. Færgens pris er naturligvis central og når hvis nogen skulle synes, at færgepriserne er lidt høje, så er det på sin vis en sandhed med modifikationer, da de ville være langt højere, hvis den enkelte skulle betale, hvad det faktisk koster. Priserne kan kun holdes på det niveau, fordi vores rederisektion modtager betydelige tilskud ca. halvdelen af den reelle billetpris fra staten og kommunen. Når billetpriserne så alligevel er til at få øje på, så skyldes det den ikke effektive og dyre dobbelt-skibsdrift. Fordi færgen er så vigtig og fordi de økonomiske konsekvenser er betydelige, så er det vigtigt at der er transparans om, hvorledes opgaven tænkes løst.

Der er allerede foretaget et grundigt arbejde i forbindelse med det første forsøg på at udbyde projektet, et arbejde som det her foreslås der tages udgangspunkt i, selvom der vil blive meget betydelige omkostninger til at forsøge, at tilpasse og videreudvikle materialet, således at de erfaringer der var ved første forsøg på færgekøb indarbejdes. Det er herefter formålet ikke at udbyde nogle af de tidligere projekter, men at udbyde et helt nyt projekt byggende på den viden de to andre projekter har tilvejebragt.

Hvorfor skal vi overhovedet have en ny færge?

Svaret på dette spørgsmål er, at de to gamle færger vi har, på nuværende tidspunkt tilsammen er for små i højsæsonerne og det har de allerede været et stykke tid. De to eksisterende færger er i bagklogskabens lys egentligt købt for små og ingen af dem kan klare højsæsonen alene. At sejle med 3 færger er naturligvis helt galt, da det er alt for dyrt, at sejle med 3 besætninger af gangen. Det er allerede meget dyrt at sejle med 2 besætninger, hvilket i dag er med til at give læsøboerne større udgifter til vores færger og dermed også relativt set højere billetpriser. Det andet er at skibene nu er så gamle at de er begyndt at blive meget dyre i reparationer – et forhold der kun forværres i de kommende år.

Hvor stort er projektet?

Et nyt færgeindkøb er den største investering Læsø kommune fortager set i et perspektiv på flere årtier. For at illustrerer hvor stort det faktisk er, så vil færgen mere end fordoble balancen, altså den vil være dyrere end alt andet Læsø Kommune pt. ejer.

Når man foretager så stor en investering, så er det en alvorlig affære, hvor der ikke er plads til at lave fejl. Investeringen er så stor, at Læsø Kommune får svært ved, at klare færgekøbet selv, særligt når kommunens fremtidige økonomiske situation tages i betragtning. Kommunen presses til stadighed og i den nærmere fremtid af demografi og vigende skatteindtægter, hvilket påvirker styrken til at kunne levere ligeså store færgetilskud i fremtiden. En vej til at inddæmme denne risiko kunne være at forsøge, at få Staten til at medfinansierer i større eller mindre omfang.

Man skal være grundig og professionel i relation til et projekt i denne størrelse, hvorfor denne sagsfremstilling også er lidt omfattende.

Hvad skal man have styr på, hvis projektet skal køre professionelt.

Vi ønsker ikke fremadrettet at stirre os blinde på det måske mindre relevante spørgsmål om skibets skrogform, da der er mange andre langt mere relevante aspekter, der afgør om Læsøboerne får den færge vi har brug for og frem for alt, en færge vi har råd til.

Når man iværksætter et projekt på størrelse med et færgeprojekt, så er der 7 hovedemner man som et minimum altid skal have fuldstændig styr på, når man griber opgaven professionelt an:

1. Kontekst: Trafikprognose, Turn-around tid: Kapacitet / størrelse etc.
2. Funktionalitet: Miljø (f.eks. lydniveau, forurening, affaldshåndtering, drivmiddel håndtering, pendlerforhold, bistro etc.)
3. Teknologi og design: Eks: Stål-legering, Redningsmidler, Landgang og rampe, Motorteknik, Skrovform, Molesystem, Uddybning etc.

4. Økonomi: Finansiering, Total omkostninger: Færge, Administration, Havn, Hav (uddybning): Investerings-, implementerings-, finansierings-, drifts- og afviklings-økonomi etc.
5. Processer, dokumentation og regulering: Procesdesign, Kvalificering, dokumentation og jura.
6. Kommunikation: Interessenter, presse og medarbejdere etc.
7. Styling: Politisk styling, Programstyling, Projekt- og Implementerings-styling, Udbudsstyling, Byggestyling herunder også klar organisering samt ansvarsfordeling og kompetencefordeling etc.

Ud over kapaciteten, der naturligvis er helt og aldeles central, hvad er så også vigtigt, når man køber færge?

Det der er mest synligt for øens borgere er forskellige aspekter omkring økonomi, funktionalitet og kvalitet. Nogle relevante eksempler på spørgsmål som man bør tage højde for kunne være:

1. Hvordan sikres der en færge, vi har råd til at købe, drive og bruge (Lave billetpriser):
  - a. Hvordan opnår vi et økonomisk fordelagtigt færgeindkøb med høj kvalitet og funktionalitet?
  - b. Hvordan sikrer vi færrest mulige driftsudgifter til vedligehold, energi og personale?
  - c. Hvordan sikrer vi lave billetpriser, ved at dobbelt skibsdrift undgås de næste ca. 30 år?
  - d. Hvordan sikrer vi en billig nødchartring, når færgen dokkes?
  - e. Hvordan finansierer vi en ny færgekapacitet og hvordan får vi støtte fra staten?
  - f. Hvordan holdes udgifterne til havneombygning, uddybning og landgangstårn nede?
2. Hvordan anskaffes der en færge, der funktionelt sikrer sejlbehovet bedst muligt:
  - a. Hvordan sikrer vi en kapacitet, der gør, at der stort set altid er plads til alle læsøboer?
  - b. Hvordan sikrer vi en fartplan, der giver læsøboerne den fleksibilitet, de ønsker?
  - c. Hvordan indretter vi færgen, så læsøboer og turister sikres en god komfort og en god overfartsoplevelse, herunder om færgen skal være lukket således at bilerne ikke bliver våde.
  - d. Hvordan får vi en god og omkostningseffektiv forplejning ombord?
  - e. Hvordan sikrer vi, at pendlere og mennesker, der arbejder, kan udnytte tiden på færgen?
  - f. Hvordan sikrer vi uhindret adgang til færgen for vores ældre, syge og handicappede?
3. Hvordan indkøber vi en færge, der sikrer miljøet og et lavt energiforbrug:
  - a. Hvordan sikrer vi, at den stadig mere miljø- og klimabevidste turist vil bruge færgen?
  - b. Hvordan sikrer vi, at havmiljøet, som fiskerne lever af, ikke belastes unødigt uddybning og færge?
  - c. Hvordan sikrer vi, at færgen er "grøn nok" til statslige tilskud?
  - d. Hvordan sikrer vi, at hygiejnen gør det sikkert på færgen for personer med svagt helbred?
  - e. Hvordan sikrer vi en lav støjforurening, når færgen er i havn, til glæde for sejlere og beboere?
  - f. Hvordan sikrer vi, at arbejdsmiljøet bliver godt, til glæde for medarbejderne?

Der er langt mere end ovenstående 18 relevante spørgsmål som skal imødekommes i videst mulige omfang. Men kan man få det hele. Nej, man kan ikke få det hele i en maksimal kvalitet, for det har Læsø Kommunes rederidrift ikke råd til, så der skal prioriteres.

#### 1) Kontekst:

Det første man skal have styr på, når man køber en ny færge er hvilken kapacitet den skal have. Dette er nødvendigt fordi det er en irreversibel proces, altså det er med en færgebygning, som det er med et æg, man slår ud på panden, når det er gjort, så kan det færdige spejlæg ikke komme ind i skalden igen. Har man bygget en forkert færge, for lille eller for stor, ja så er det bare ærgerligt, for det er altid for dyrt at bygge den om.

Når man skal købe en ny færge, så er trafikprognosen helt central, da det er den, der giver det mest kvalificerede gæt på, hvor mange biler, gående og cykler færgen skal kunne befugte ad gangen. Det værste der kan ske i forbindelse med et færgekøb er enten, at der købes en færge, der er for lille eller en færge, der er alt for stor. Men det er langt værre at købe en færge, der er for lille end en der er lidt for stor – Hvorfor nu det? Hvis man køber en færge, der er for lille, så vil nogen enten opleve at de ikke kan komme med færgen på de afgang de har brug for, eller også så skal man købe en færge mere. To-skibs drift forøger udgifterne til tæt på det dobbelte og det kan vælte Læsøs økonomi eller forårsage alt for dyre billetpriser. Det er ligesom, hvis man bygger en bro, hvor kapaciteten er for lidt for lille, ja så må man bygge en bro nr. 2, hvis man skal have lidt flere over og det er i sagens natur både alt for tidskrævende og dyrt.

Hvorfor gør det ikke noget hvis færgen er lidt for stor?

Det gør ikke noget, hvis færgen er lidt for stor, hvilket den under alle omstændigheder helst skal være i mindst 10 år. Det skal helst være sådan, at en færge er for stor i 8 år, tilpas i 10 år og lidt for lille i 8 år. Efter ca. 25 år ja så begynder færgen at være så gammel at den bør udskiftes. En for lang færge er ikke noget problem, da det næsten ikke koster ekstra brændstof eller nogen ekstra besætning. Det er ikke længden af en færge der koster brændstof, det er derimod den

mængde vand, der skal fortrænges af stævnen og altså dennes bredde og dybte. Om vand løber 5 eller 10 meter længere ned langs siden koster nærmest ikke ekstra energi til fremdrift og det er heller ikke meget dyrere at bygge den lidt længere for motorerne vil stort set være de samme.

Hvorfor gør det noget hvis færgen er alt for stor?

Det er dog et problem, hvis færgen bliver alt for stor, fordi så vil den komme til at stikke for dybt, hvilket koster dyrt på uddybning af sejlrenden, det vil også kunne koste ekstra besætning. Det aller værste er dog, hvis færgen både er meget lang og hvis den er tvunget til at vende i havnebassinet, for så skal havnen bygges om for et meget stort millionbeløb og det har Læsø ikke råd til og billetpriserne vil blive alt for høje.

Fartplan og overfartstid?

Som det fremgår af ovenstående, så er trafikprognosen helt central, og skyder man forkert på den, ja så kan det blive meget dyrt for Læsøboerne. Men det er ikke kun trafikprognosen, der er vigtig, det er også vigtigt, at bestemme sig for, hvor lang tid overfarten må tage. Overfarten består af to hovedkomponenter:

Sejltiden og turn-around tiden. Det er meget dyrt at sejle hurtigt og det bliver nemt ca. 4 gange så dyrt, at sejle dobbelt så hurtigt. Derfor er det vigtigt, at der ikke spildes nogen tid på såkaldt turn-around. Den tid man kommer ind og ud af havnen er afgørende, fordi for hver minut man spare herpå, så kan man sejle langsommere og spare rigtig mange penge på brændstof. 4 minutters kortere turn-around ind og ud af færgen på bare 4 dobbeltture er 5X8 minutter eller 32 minutter om dagen. Det lyder måske ikke af så meget, men det er ca. 3 timer og 3 kvarter om ugen eller ca. 1345 timer om året.

Jo langsommere turnarouden er jo dyrere er det at sejle og dette kan presse priserne på Læsøborgernes billetter i vejret, eller alternativt øge skatten såfremt fordyrelsen skal betales gennem større kommunale tilskud. Spørgsmålet om effektiviteten ved at komme ind og ud af havn skal tages meget alvorligt, for Læsøboerne kan naturligvis ikke være tjent med dyrere billetter eller højere skatter end højst nødvendigt.

## 2) Funktionalitet

Det er uhyre vigtigt at tænke sig grundigt om angående færgens funktionalitet og dette emne er ligesom emnet angående økonomien meget politisk.

Funktionaliteten handler meget om, hvad de rejsende turister og Læsø-boere får. Læsøboerne bruger også færgen forskelligt og har forskellige behov. Derfor skal der tages stilling til om man vil gøre noget særlig godt for bestemte borgergrupper:

- Ældre medborgere der f.eks. er funktionsnedsatte, ringe seende eller dårligt til bens eller hvad det nu kan være.
- Børnene, hvordan prioriteres lejefaciliteter og puslefaciliteter mv.
- Medarbejdere både færgemedarbejdere og andre kommunale medarbejdere, skal der prioriteres mødefaciliteter eller andet.
- Pendlerne og andre, der vælger at arbejde på f.eks. deres computer medens de er på færgen. Skal tidlig morgenpendlere have mulighed for at sidde / ligge og sove.
- Skal der være stillezoner.
- Skal der være bistro til de sultne og kaffe-tørstige.
- Skal der være fjernsynsstue, som vi kender det i dag eller må man bare bruge sin mobiltlf.
- Udendørsfaciliteter – skal der være borde, bænke mv. på soldækket.
- Skal der være overnatnings / hvile Lukaf for medarbejderne.
- Skal der være et lokale til sygetransporter og andre udsatte borgere.
- Skal der være særligt område for godstransportører.
- Skal færgen være lukket af for vandsprøjt på bildækket.
- Skal man kunne lade sin bil op på færgen.
- Etc.

Der er rigtig mange sådanne spørgsmål, som politikerne skal prioriterer og det sætter en masse behov op i relation til færgekøbet. Men jo mere vil for de forskellige grupper jo dyrere bliver det, og der er jo selvfølgelig ikke råd til at gøre alt for alle!

## 3) Teknologi og design

Lige såvel som man ikke kan forestille sig andet end at det må være politisk bestemt, hvilke funktionaliteten der skal prioriteres frem for andre og lige såvel som man ikke kan forestille sig at andre end de folkevalgte skal bestemme, hvor mange penge de vil bruge på en ny færge, ja så er det nok stik modsat på det tekniske område.

Færger er komplicerede fartøjer og almindelige mennesker i det politiske eller det administrative kan ikke tegne en færge og dennes skrogform, designe en motor, tegne et moleanlæg, tilrettelægge redningsudstyret etc. Hvis man forestillede sig

at alle politikere, medarbejdere eller læsøboer havde forstand på alt teknikken, så er chancen for at de kunne blive enige om disse tekniske spørgsmål nok ikke særlig stor.

Spørgsmål om skrovformen, stål-legeringen, motortypen, drivmidlerne, motorolien, sikkerhedsudrustningen og alle andre tekniske spørgsmål kan naturligvis ikke overlades til hverken folkestemningen eller til personer, der ikke har taget uddannelse som skibsingeniør eller har bygget et større antal færger. Det siger sig selv, at man bliver ikke kyndig på at bygge færger blot ved at have sejlet med en færge, en fiskekutter eller et andet havgående fartøj. Det åbenlyst nødvendigt, at det overlades til professionelle rådgivere, ingeniører og værfterne, at udforme de tekniske detaljer og sikkerhedsmæssige udrustning m.v. Man kunne også tro, at medarbejderne, der sejler færgen, bør vide hvordan den skal bygges. Men der er meget stor forskel på at bygge og tegne en færge og på at sejle den. Hvis man spørger dem der sejler med færgerne i dag, hvordan den nye færge skal være, så nogen nok sige at den skal være som den de kender bare større og bedre. Den teknologiske udvikling gør imidlertid, at man ikke sådan kan være sikker på, at det bare skal være en magen til den gamle bare større og bedre, der er nemlig gået hele 2 årtier siden man byggede de gamle. Selvom udviklingen i færgedesign og færgebyggeri måske ikke udvikler sig ligeså hurtigt som udviklingen af f.eks. mobiltelefoner og computere, så skal man ikke tage fejl af, at der er sket ganske betydelige teknologiske fremskridt inden for færgedesign over de seneste to årtier. Det er ikke klogt at købe en færge, der er forældet fra starten, men det er heller ikke klogt at købe en færge med en umoden og uprøvet teknologi, med andre ord vi skal tænke os godt om og arbejde sammen med de bedste rådgivere for at få den rigtige færge med de rigtige og mest relevante, moderne og modne teknologier.

#### 4) Økonomi

Økonomi i relation til færgeprojekter er naturligvis altid helt centralt. Man skal vide, hvad man skal gøre for at Læsøboerne ikke kommer til at betale for meget for færgen totalt set. Man skal på den ene side være sparsommelig, men på den anden side kan man også komme til at spare på ting, som bliver meget dyre på den lange bane. Det er altså vigtigt, at man får alt det vigtige med, når man ser på økonomien. Man kan ikke bare se væk fra nogle vigtige poster fordi, så får man ikke udregnet totalomkostningerne.

Men hvad er det så der tæller, herunder oplistede nogle af de vigtigste poster:

1. Finansiering / Lån. Man skal sikre sig de aller bedste lån, så finansieringsomkostningerne bliver så lave som muligt. Når det drejer sig om en kommune, så er Kommuneleasing naturligvis det bedste, da de ikke tager noget Premium for konkursrisiko mv.
2. Statslig finansiering er relevant at søge, særligt af følgende årsager. a) Med de stadigt stigende miljøkrav som staten stiller og snart stiller til færger, så vil det være naturligt at søge statslig finansiering i forhold hertil. b) Læsø er Danmarks aller mindste kommune, men samtidig også den ø med undtagelse af Bornholm, som har den længste sejlroute. c) Hertil kommer at Læsø selv står for, at sikre sig egen nødchartringskapacitet, i form af den gamle færge Ane. Skal denne nødfærge skiftes ud med Margrete, ja kunne der måske også forhandles en statslig medfinansiering heraf.
3. Havne og anløbsfacilitet er også rigtig vigtig. Det er meget afgørende, at den nye færge ikke udformes på en måde, så havneinvesteringerne tager overhånd. a) Der skal helt sikkert gøres noget i forhold til de to færgelejer på begge sider. b) Havnemolerne skal helst ikke flyttes for meget, da netop denne øvelse er særdeles dyr. c) Landgangstårne skal helst undgås, da de er meget dyre at bygge og meget dyre at vedligeholde. Det vil være bedst om det kunne være muligt for passagererne at gå direkte ind og ud af færgen via en tilgang i molehøjde uden landgangstårn, og hvor man bruger færgens interne trapper og elevatorer.
4. Uddybning er en kompleks og dyr affære, derfor skal skibet helst stikke så lidt som muligt, men uddyber man for lidt, så bliver det dyrt i brændstof og i reparationer, da sandet slider.
5. Brændstoføkonomi er helt afgørende, hvorfor det er vigtigt at vælge en brændstoftype, der ikke er for dyr og som helst ikke i fremtiden bliver beskattet for hårdt. Det er også vigtigt at drivmidlet har en acceptabel miljøpåvirkning og CO<sub>2</sub>-belastning. Det er også vigtig at skibet glider effektivt gennem vandet, men også at skibet er så lavt som muligt og at broen er så kompakt som muligt, så vindmodstanden ikke bliver for stor. Det er vigtigt for brændstofforbruget, men kan også påvirke sejrendens bredde. To ting der påvirker økonomien i betydeligt omfang.
6. Besætning. Kravene til søsikkerhed har været støt stigende de seneste årtier. Vi må forvente, at Søfartsstyrelsen vil forsætte med, at øge kravene til hvor stor besætningen skal være. Dette er problematisk, da vi oplever tiltagende udfordringer med at skaffe kvalificeret arbejdskraft. Hertil kommer at en større færge kan tage flere passagerer, hvilket også driver besætningsstørrelsen i opadgående retning. Det er på nuværende tidspunkt umuligt, at få den fornødne arbejdskraft på øen, en arbejdskraft der jo ellers ville være skattebetalere og hvoraf nogle måske kunne flyttes væk fra eventuelle offentlige ydelser. Vi må i stigende grad og tiltagende i fremtiden rekruttere mere og mere arbejdskraft fra fastlandet, en arbejdskraft, der bliver stadig sværere at få, og det er jo i sagens natur heller ikke en arbejdskraft der betaler skat på Læsø (vi er dog alligevel taknemmelige for de medarbejdere fra fastlandet vi kan rekruttere, ellers kan vi jo ikke sejle!) Hvis Læsø skal have en stabil drift i fremtiden og hvis vi skal kunne imødekomme de fremtidige krav til søsikkerhed, så er det vigtigt, at vi designer færgen, så den kan sejles af så lille

et personale som muligt, naturligvis med fuld søsikkerhed. Derfor er det også rigtig vigtigt, at vi får opkvalificeret vores personale, så vi ikke mister nogen i overgangen til det nye skib. Udfordringen illustreres tydeligt ved at vi i denne sommer, har været nødsaget til at sikkerhedsuddanne 3 ledere, der kan sejle med ved sygdom, ellers ville vi i højsæsonen komme til at afvise passagerer, der har købt og betalt deres billet til Læsø.

#### 5) Processer, dokumentation og regulering: Procesdesign, Kvalificering og dokumentation.

Når man skal have en ny færge sat i drift, så er der en hel del ting der ændre sig i relation til færgedriften i forhold til, hvordan det er foregået på de to gamle skibe. En færge skal leve op til en hel del krav i relation til sikkerhed og i relation til kvalitet. Der findes en række standarder, som færgen skal leve op til og som skal være dokumenteret på den rigtige måde, ellers får den ikke sejl-tilladelse fra søfartsstyrelsen. Det nye skib skal f.eks. også have en ny SMS-manual. Ud over de processer der skal være på plads og i orden, så er der selve udbudsprocessen og indgåelse af kontakter herunder, forhandling, vurdering af tilbud, tildeling af kontrakt etc. Når man udbyder en kontrakt, så skal man angive tildelingskriterierne og deres vægt. Når byderne så byder, da er man forpligtet til at tage den leverandør, der bedst lever op til tildelingskriterierne. Man kan ikke juridisk skifte mening på tildelingskriterierne fordi, man bedre kan lide det ene tilbud frem for et andet. Det er således ikke en politisk eller for den sag skyld en administrativ proces, der afgør, hvilket værft der får ordren. Når en vurdering har fundet sted, så er det vores advokat, der ”kærer” vinderen af udbuddet. Hvis det ikke går rigtig til, så kan de tabende bydere forlange en betydelig erstatning.

#### 6) Kommunikation: Interessenter, presse og medarbejdere etc.

Et færgenkøb er en stor og vigtig beslutning for skatteborgerne på Læsø. Det er naturligvis rigtig vigtig at øens beboere forstår, hvilke beslutninger der bliver taget og hvorfor. Dette betyder ikke, at borgerne skal beslutte noget så komplekst som et færgenkøb, men de skal informeres om, hvad der foregår og hvilke grunde der er hertil.

Det er også vigtigt, at der i indkøbsprocessen er en god og fornuftig dialog med medarbejderne, således at der trækkes på alt relevant viden i organisationen. Medarbejderne er meget kvalificerede og de kan bidrage med mange gode input til færgenkøbet. At medarbejderne bidrage med faglig viden gør dem naturligvis ikke til beslutningstagere i processen. De eneste beslutningstagere i relation til et færgenkøb er selvfølgelig de ansvarlige. Hvem er så de ansvarlige, ja det er naturligvis ledelsen, herunder både den politiske og den administrative ledelse. Medarbejderne er ikke ansvarlige for færgenkøbet og de har naturligvis derfor heller ikke beslutningskompetence. Hvis medarbejdere eller chefer i forbindelse med indkøbsarbejdet forsøger at politisere eller tiltage sig en beslutningskompetence som er politikernes, så vil de naturligvis blive fjernet helt fra indkøbsprocessen. Medarbejderne kan naturligvis som privatpersoner have deres egne meninger, såvel som alle andre borgere.

Kommunikation med pressen er rigtig vigtig og det er centralt at Læsø-posten bliver godt informeret om processen og de valg der foretages af politikere såvel som embedsfolk.

Når man skal købe en færge, så foregår dette ved udbud og det er vigtigt at medarbejdere, der besidder vigtig viden ikke kommunikerer med byderne eller med andre om forhold i relation til et verserende udbud. Hvis en medarbejder kommunikerer direkte eller indirekte til enkelte bydere, så kan kommunen blive erstatningsansvarlig og udbuddet kan også risikere at blive kendt ugyldigt. Det er naturligvis en klar fyringsgrund, hvis dette mod enhver forventning måtte ske.

#### 7) Styring: Politisk styring, Programstyring, Projekt- og Implementerings-styring, Udbudsstyring, Byggestyring herunder også klar organisering samt ansvarsfordeling og kompetencefordeling etc.

Når man skal købe et aktiv som en færge, så er det vigtigt at beslutningsprocessen ligger fast. Det er ganske dyrt at køre et færgesubud, hvorfor det ikke går, at man ombestemmer sig midt i indkøbsprocessen, bare fordi enkelte borgere, medarbejdere eller chefer bliver usikere på noget eller bange for noget. Man skal dog selvfølgelig kunne stoppe et udbud, hvis grundlæggende forudsætninger brydes.

Politikerne har kompetencen til og ansvaret for at bestemme bevillingerne til og finansieringen af færgen og det er dermed uomtvisteligt et politisk spørgsmål, hvor meget man vil bruge på en ny færge og hvilken driftsøkonomi der er politisk acceptabel.

Politikerne har også ansvaret for og kompetence til inden for den økonomiske ramme at prioritere, hvordan de forskellige interessenter skal tilgodeses.

Politikerne har kompetencen til og ansvaret for at bestemme færgens funktionalitet og for at stille miljømæssige krav, ud over dem der er reguleret fra ”Christiansborg”.

Politikerne har ansvaret for og kompetencen til at fastlægge tildelingskriterierne, men kan har ikke ansvaret eller kompetencen til at vurdere og tildele ordren, sidstnævnte opgave er forvaltningens sammen med kommunens advokat, i dette tilfælde HjulmandKaptajn.

Forvaltning har ansvaret for og kompetence til at få udarbejdet en opdateret trafikprognose, som fastlægger størrelsen på færgen.

Rederiledelse har ansvaret for og kompetencen til at tilrettelægge processer og sikre den påkrævede dokumentation. Forvaltningen har ansvar for at udregne økonomien og angive, hvilke løsninger der er økonomisk mulige givet de af politikerne fastlagte økonomiske rammer.

Forvaltningen har ansvar for at anvende rådgiver, der står for det tekniske. Det er ikke rimeligt at Politikere skal være ansvarlige for de tekniske detaljer, det er rederiledelsens sammen med de relevante rådgivere. Skrovform, motorteknik, redningsmidler, og valg af drivmiddel bestemmes således ikke politisk, men af kommunens tekniske rådgivere, således at færgen bliver, så teknisk optimal som mulig.

Det er Forvaltningens og rederiledelsens ansvar at indkøbe rådgivere, der står for at sikre byggestyringen samt for at sikre at alle sikkerheds og kvalitetskrav efterleves og dokumenteres.

#### Økonomi & Tidsplan

Forvaltningen ønsker hermed at få bevilget en budgetramme på maksimalt 1 mio. kr. til gennemførelse af udbuddet.

Beløbet er udover den tidligere godkendte kontrakt og dækker: opdatering af trafikprognose, opdatering af udbudsmateriale, udgifter til advokatbistand, markedssøndering og besøg på værfter mv.

Tidsplanen er at udbudet forsøges gennemført hurtigst muligt og at udbuddet igangsættes allerede i 2. halvår af 2021. Der vil senere blive udarbejdet en detaljeret tidsplan.

Det kan afslutningsvis oplyses, at forvaltningen har konsulteret Advokatfirmaet HjulmandKaptain for at sikre, at alt udbudsjura er på plads og at vi dermed kan opstarte et fornyet samarbejde med et nybemandet team fra OSK.

## Kompetence

Økonomiudvalget

### Direktionen indstiller,

Det indstilles, at der bevilges en ramme på 1 mio. kr. til genudbud mv. Det indstilles, at sagsfremstillingen tages til efterretning samt at den beskrevne overordnede ansvar og kompetencefordeling tiltrædes. Det indstilles, at udgifterne forsøges afholdt inden for færgens budget, med udgangspunkt i de forventede merindtægter, der påregnes i forbindelse med sommerpakken.

## Beslutning

Indstilling godkendt.

## **Punkt 15: Budgetproces 2022-2025**

00.30.00-A26-1-20

### **Sagsfremstilling**

Det er tid til, at budgetprocessen for 2022 igangsættes i relation til udarbejdes af budget til 1. behandlingen af budgettet.

Økonomiudvalget har besluttet at der i 2022 budgetarbejdet følges samme fremgangsmåde som for 2021. Dette vil sige, at der udarbejdes et budget, som er en "matematisk" fremskrivning af budgettet med alle kendte fremskrivningsprocenter og udmeldinger fra Indenrigsministeriet.

Økonomiudvalget har på besluttet at der kan fremsendes ønsker fra udvalgende, men at disse skal være finansierede, hermed forstået at der skal peges på besparelser på andre områder. Det er altså ikke muligt at ønskerne som udgangspunkt kan finansieres af kassen, da denne nu igen er ved at komme under pres.

Kommunaldirektøren orienterer med udgangspunkt i vedlagte bilag om de økonomiske udsigter.

### **Kompetence**

Økonomiudvalget

### **Historik**

Indstilling: at ØU beslutter fremgangsmåden for forvaltningens udarbejdelse af budgettet til 1 behandlingen. Indstilling godkendt, således at de enkelte udvalg inviteres til at komme med finansierede ønsker, som forsøges indarbejdet til 1. behandlingen af budgettet.

### **Kommunaldirektøren indstiller,**

at orienteringen om budgetudsigterne og processen tages til efterretning.

### **Beslutning**

Indstilling godkendt.

### **Bilag**

Budgetproces 2022-2025 PEP v1

Kopi af Hoveoversigt budget 2022

## **Punkt 16: Kommunalisering af sportshal**

82.01.00-G01-1-21

### **Sagsfremstilling**

Halbestyrelsen Læsø hallen har besluttet, at nedlægge foreningen der idag ejer hallen og overføre hallen til kommunen gennem et salg. Halbestyrelsen har søgt bistand fra HjulmandKaptain, således at processen køres korrekt.

Halbestyrelsen er igang med at få en valuar til at værdiansætte hallen. Forventningen at værdien af hallen er meget beskeden, da den er i relativt dårlig stand og kræver opgradering af varmeanlæg mv. Varmeanlægget kan ikke mere godkendes, hvorfor der senere vil blive udarbejdet en sag herom.

I det omfang der skal betales et beløb fra kommunen til foreningen for hallen, så ønsker foreningen at donere disse penge tilbage til kommunen, med den klausul at pengene bruges på hallen og at denne stilles til rådighed for øens øvrige idrætsforeninger i minimum 10 år i fornødent omfang. Årsagen hertil er at foreningens formål, nemlig at fremme folkesundheden og foreningsidrætten skal tilgodeses.

Kommunaldirektøren ønsker, at få prokura til at gennemføre en kommunalisering af hallen inden for en ramme på højst 1½ mio. kr. hvilket svare en kommunal vedligeholdelses og investeringsforpligtigelse på højst 150.000 årligt de kommende 10 år. Et beløb der under alle omstændigheder vil være brug for givet hallens alder og stand. Skulle værdiansættelsen mod en hver forventning overstige rammen da udarbejdes en ny sag.

### **Kompetence**

Økonomiudvalget -> Kommunalbestyrelsen.

### **Direktionen indstiller,**

at prokura gives og at Læsø hallen kommunaliseres.

### **Beslutning**

Indstilling godkendt.