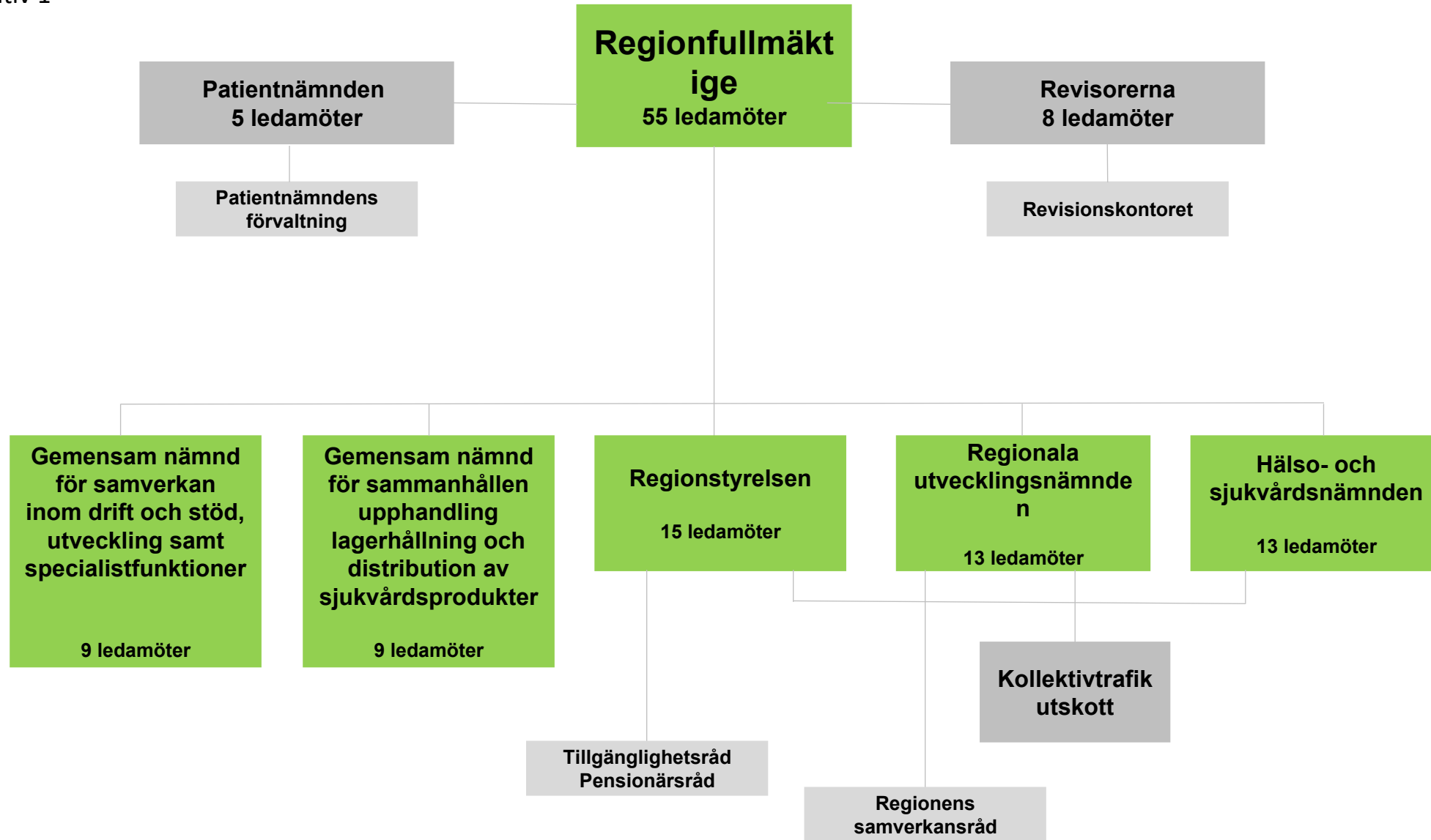


Förslag till ny politisk organisation

- Alternativ 1, oförändrad organisation
- Alternativ 2, oförändrad organisation med införande av en kollektivtrafiknämnd
- Alternativ 3, oförändrad organisation med införande av utskott

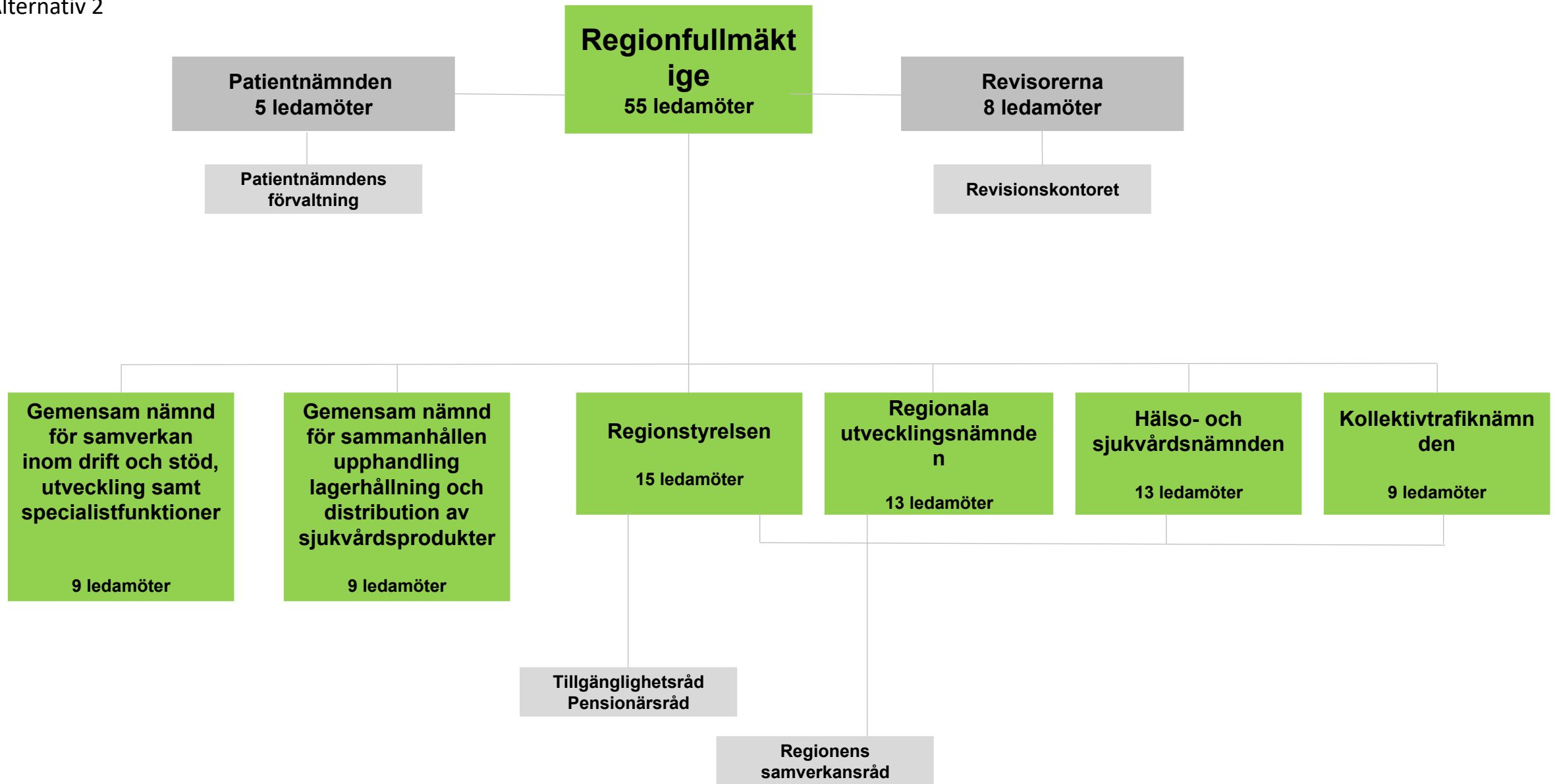
Alternativ 1



Alternativ 1, oförändrad organisation

Positiva effekter	Negativa effekter
<p>Tydlig struktur där varje nämnd äger ett fokusområde- ger förutsättningar för en tydlighet också i hur resterande verksamhet organiseras inom regionen. Renodlad roll för R.S.</p> <p>(t.ex. att hälso- och sjukvård är samlad i en gemensam nämnd och inte uppdelad i en primärvårdsnämnd)</p>	<p>Regionala utvecklingsnämnden har många uppdrag vilket kan bidra till långsammare beslutsprocess på grund av ärendemängden. Det kan också försvåra förutsättningarna för att utveckla politisk kompetens som krävs för att säkerställa strategisk utveckling inom trafikfrågor.</p>
<p>Att alla frågor inom regional utveckling samlas i en nämnd tillvaratar synergier, då kollektivtrafiken är en viktig del av regional utveckling och kan hållas samman med övriga områden.</p>	<p>Gränsdragningsproblematik mellan styrelse och nämnd, t.ex. vad gäller vårdval.</p>
	<p>Fler politiska organ har inneburit en större administration kring den politiska organisationen.</p>

Alternativ 2



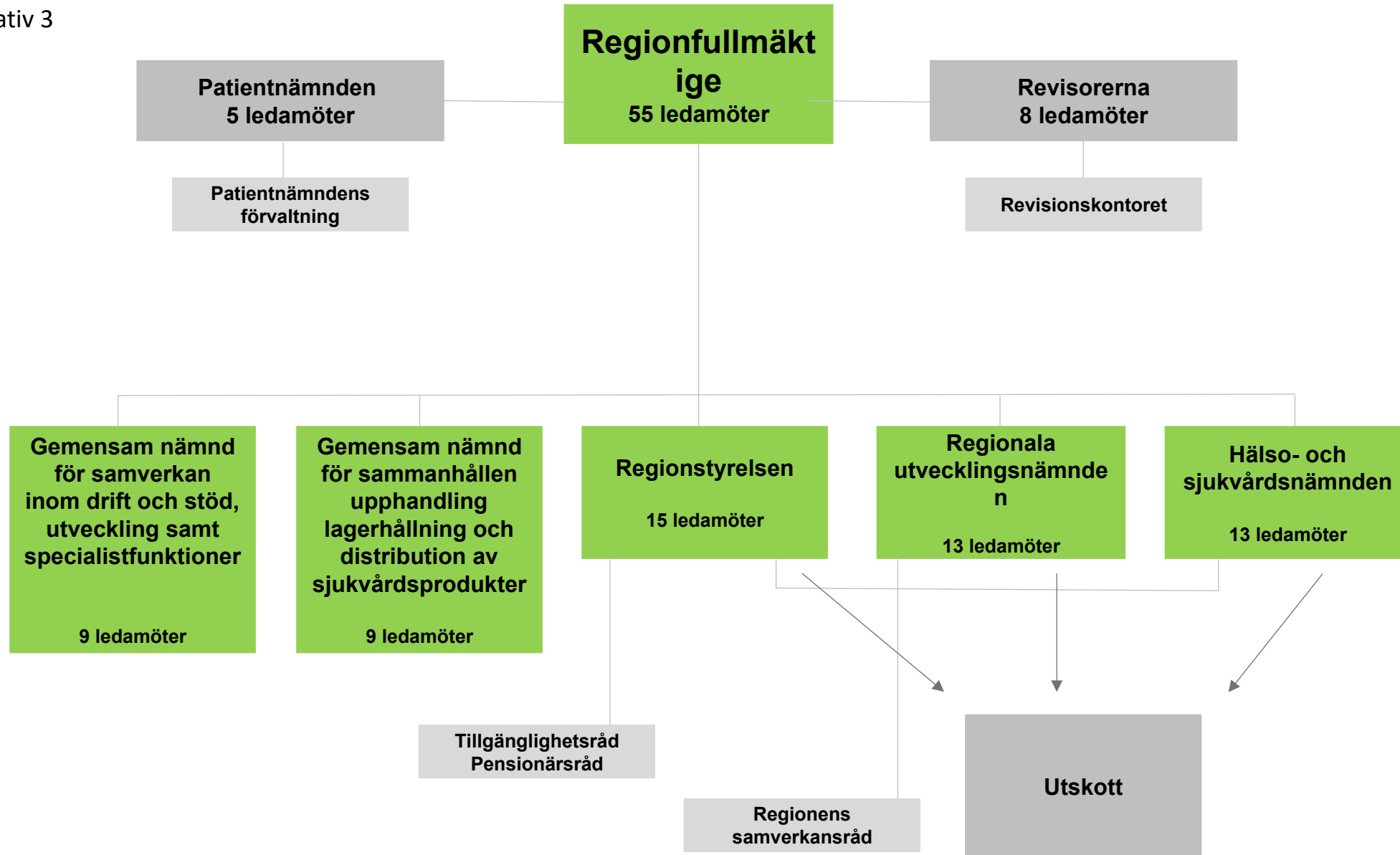
Alternativ 2, oförändrad organisation med införande av en kollektivtrafiknämnd

Positiva effekter	Negativa effekter
<p>Genom en uppdelning av RUN kan det innebära effektivare beredning av ärenden och snabbare beslutsfattande.</p>	<p>Fler nämnder skulle innebära ökat behov av bemanning på sekretariatet och högre administrativa kostnader än alternativ 1 och 3.</p>
<p>Drifts- och utvecklingsfrågor får större utrymme i egen nämnd.</p>	<p>Vid en separering från övriga regionala utvecklingsfrågor finns det risk att övriga samordningsmöjligheter och synergieffekter tappas bort.</p>
<p>Möjlighet till fördjupning och att utveckla högre trafikkompetens.</p>	<p>Inrättandet av en ny nämnd kan innebära en gränsdragningsproblematik mellan RUN och den nya nämnden.</p> <p>(Exempel från den egna organisationen mellan R.S och HSN)</p>

Kostnadsanalys alternativ 2, oförändrad organisation med införande av en kollektivtrafiknämnd (Beräknat utifrån ett basarvode på 69 900 kr)

Kollektivtrafiknämnd	
Mötesdagar	8 dagar
Antal ledamöter	7 ledamöter + 7 ersättare
Ordförande	90 %
Vice ordförande	70 %
2:e vice ordförande	70 %
Kostnad	3 000 000 kr

Alternativ 3



Alternativ 3, oförändrad organisation med införande av utskott.
Kollektivtrafik-, personal-, vårdval- och arbetsutskott.

Positiva effekter	Negativa effekter
<p>Möjlighet till fördjupning inom fokusområden och strategiska utvecklingsområden.</p>	<p>Utvärdering av mandatperioden 2014-2018 visade att utskottens roll och ansvar varit otydligt (<i>se rapport RS/566/2016</i>), vilket det finns risk för om det nya utskottet inte utformas annorlunda.</p>
<p>”Politisk styrgrupp”- en del av beredningsprocessen men inte en instans i den formella beslutsprocessen.</p>	<p>Formellt beredande instans, då den formella beslutanderätten ligger kvar hos nämnden- resulterar i längre handläggningstid och mer administrativa resurser.</p>
<p>Tidigare utskott har bland annat haft till uppgift att göra inspel till planeringsförutsättningar, regionplanen och styrelsens verksamhetsplan.</p>	<p>Införande av utskott skulle innebära ökat behov av bemanning på sekretariatet och högre administrativa kostnader än alternativ 1.</p>

Kostnadsanalys alternativ 3, oförändrad organisation med införande av utskott. Kollektivtrafik-, personal-, vårdval- och arbetsutskott.
(Beräknat utifrån ett basarvode på 69 900 kr)

Utskott	
Mötesdagar	6 dagar
Antal ledamöter	5 ledamöter + 5 ersättare
Ordförande	20 %
Vice ordförande	10 %
Kostnad	Ca 500 000 kr

Tillsättningen av poster påverkar kostnaden av utskott. Halvdagssammanträden – 450 000 kr

Faktorer som påverkar kostnaden

Val av politisk organisation

Antal ledamöter och ersättare

Antal sammanträden

Arvode