

DAGSORDEN Fylkestinget d. 21-02-2023

Mødedato Tirsdag d. 21. februar 2023 kl. 09:00

Mødested Radisson Blu Atlantic Hotel Stavanger

Indholdsfortegnelse

Møtedokumenter.....	3
RS 1/2023 Nettsvindel-sjekkliste til befolkningen.....	4
SP 1/2023 Spørsmål til fylkesordfører - FT 21. februar 2023 - Handlingsplan for vern av vipebestar	5
SP 2/2023 Spørsmål til fylkesordfører - FT 21. februar 2023 - Avtaleendring hos Flyt (FP).....	6
FO 1/2023 Interpellasjon til fylkestinget 21. februar 2023 - Oppkjøring er essensielt for lærlingene	8
FO 2/2023 Interpellasjon til fylkestinget 21. februar 2023 - Regional plan for fritidsbustader (SV)...	9
FO 3/2023 Interpellasjon til fylkestinget 21. februar 2023 - Hvordan kan vi fylle opp tomme busset	11
PS 1/2023 Godkjenning av protokoll fra fylkestingets møte 13. og 14. desember 2022.....	14
PS 2/2023 Årsmelding 2022 Kontroll- og kvalitetsutvalget.....	15
PS 3/2023 Ungdommens fylkesråd - årsmelding 2022.....	17
PS 4/2023 Eldrerådet - årsmelding 2022.....	18
PS 5/2023 Fylkesrådet for funksjonshemmede - årsmelding 2022.....	19
PS 6/2023 Fagskolen Rogaland - Årsrapport 2021/2022.....	20
PS 7/2023 Økonomiplan 2024-2027 - plan for gjennomføringen (årshjul).....	22
PS 8/2023 Rom- og funksjonsprogram for Øksnevad vgs_ riving og nybygg for økt kapasitet.....	28
PS 9/2023 Rogaland Revisjon IKS - godkjenning av opptak av Time kommune som deltaker.....	35
PS 10/2023 Etablering av felles styre for virkemidlene FORREGION og Regionalt forskningsfond	39
PS 11/2023 Orientering om opptak av innovasjonsselskap fra Rogaland i Sivas næringshage-, og in	44
PS 12/2023 Innbyggerforslag - kollektivtilbudet til Byøyene/Hommersåk i helgene.....	48
PS 13/2023 Ryfast- endring av rabatt på bompenger for nullutslippskjøretøy.....	53
PS 14/2023 Forlengelse av Haugalandspakken.....	60
PS 15/2023 Restmidler T-forbindelsen.....	67
PS 16/2023 Leveranseavtale 2023 - Kolumbus.....	73
PS 17/2023 Saksfremlegg - G/S-veg Hå Grense - Orre. Utlysning.....	77

Møtedokumenter

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/18588-2
Saksbehandler: Eivind Kolnes
Avdeling: Utvalgssekretariat

Nettsvindel-sjekkliste til befolkningen

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
1/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Saken gjelder

Eldrerådet i Rogaland har til orientering sendt vedlagt brev til BankID Norge den 20. februar 2023 angående nettsvindel.

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/48796-60
Saksbehandler: Harald Eide Ellingsen
Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål til fylkesordfører - FT 21. februar 2023 - Handlingsplan for vern av vipebestanden i Rogaland

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
1/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Spørsmål fra Unni Fuglestad, Venstre

Kor langt har arbeidet med handlingsplanen for vern av vipebestanden i Rogaland kome, jfr fylkestingets vedtak i sak FO 19/2021?

Bakgrunn for spørsmålet

I fylkestingsmøtet i desember 2021 fremma Venstre ein interpellasjon som uttrykte stor bekymring for at vipa var blitt klassifisert som kritisk truga, i den oppdaterte raudlista for arter frå Artsdatabanken, og ba om at det skulle bli utarbeida ein handlingsplan for vern av vipa.

I sitt svar ga fylkesordførar uttrykk for den same bekymringa, noko som også vart følgt opp i den påfølgjande debatten, der representantar frå fleire parti uttrykte stort engasjement for vipa, og støtte til at fylkeskommunen burde ta eit initiativ for å få laga ein slik plan.

Eit einstemmig fylkesting støtta forslaget til vedtak frå fylkesordførar, om at Rogaland fylkeskommune skulle ta initiativ ovafor Statsforvaltaren til å utarbeida ein handlingsplan for vern av vipebestanden i Rogaland, i samarbeid med jærkommunane og aktuelle organisasjonar.

Nå kan det imidlertid sjå ut som om dette arbeidet har stoppa opp, jfr oppslag i Bondevennen den 5.02.23, som skriv om ein «handlingsplan i det blå». **Kva grep er blitt gjort for å følgja opp fylkestingets vedtak frå desember 2021, og kva grep vil eventuelt fylkesordførar ta for å få dette arbeidet tilbake på rett spor?**

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/48796-61
Saksbehandler: Harald Eide Ellingsen
Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål til fylkesordfører - FT 21. februar 2023 - Avtaleendring hos Flyt (FP)

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
2/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Spørsmål fra Frode Myrhol, Folkets Parti

Spørsmål i forbindelse med avtaleendring hos Flyt for de med bombrikke:

Bombrikkeutsteder Flyt har akkurat sendt ut varsel til de som er i den situasjonen at de er tvunget til å tegne avtale med Flyt, for å få månedlig passeringstak og rabatt, når de er så uheldige at de må passere en tilfeldig plassert bomstasjon i fylket.

Ifølge Flyt selv har de 775.000 «kunder», om hver "kunde" har kun en bombrikke vil et månedlig abonnement på 5 kr, utgjøre 46.500.000 kr i løpet av et år.

"I tråd med bompengereformen har bompengeselskapene skilt ut sin utstedervirksomhet. Utstederdivisjonene til bompengeselskapene Ferde AS og Vegamot AS er nå samlet under ett selskap: Flyt AS. Flyt AS betjener i dag omtrent 775 000 kunder og er et datterselskap av Gjensidige ASA»

Dette er meldingen fra Flyt som har sendt ut til sine kunder.

«Vi har gjennomført en oppdatering av avtalebetingelsene for å støtte utviklingen i virksomheten vår. Avtalebetingelsene er oppdatert med utgangspunkt i utstederforskriften som regulerer vår virksomhet.

De største endringene:

Vi har oppdatert vilkårene slik at de er tydeligere, enklere å forstå og enklere å orientere seg i. I tillegg vil du som kunde ikke lenger betaler depositum for bombrikken, men et månedlig brikkeabonnement for leie av brikken. Pr. mars 2023 er den månedlige prisen 5 kr pr brikke. Innbetalt brikkedepositum vil automatisk dekke dette frem til det er brukt opp. Brikkeabonnementet dekker kostnadene ved utstedelse og erstatning av bombrikken, og Flyt vil sende deg en ny brikke dersom batteriet på den gamle slutter å virke.»

Spørsmål til besvarelse er som følgende:

1. Har Rogaland fylkeskommune, som en av eieren i Ferde, vært klar over at Flyt har tenkt å innføre denne ordningen?
2. Mener fylkesordføreren at det er en god ordning at penger bilistene betaler inn til Flyt, går direkte til selskapet uten at en andel går til nedbetaling av prosjektene pengene kreves inn for?
3. Vil fylkesordføreren kontakte departementet om dette uheldige påtvungne abonnementet bilistene i Rogaland nå blir påført, for å sjekke ut lovligheten av dette, og eventuelt prøve å påvirke til endringer fra den lite gjennomtenkte bompengereformen?
4. Vil fylkesordfører som fylkeskommunen sin eierrepresentant i generalforsamlingen til Ferde, ta opp denne problemstillingen og be Ferde bruke sin posisjon til å få Flyt til å avvikle ordningen med månedlig abonnementsbetaling på bombrikken?

Interpellasjon

Arkivreferanse: 2023/15017-1
Saksbehandler: Harald Eide Ellingsen
Avdeling: Utvalgssekretariat

Interpellasjon til fylkestinget 21. februar 2023 - Oppkjøring er essensielt for lærlingene våre

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
1/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Interpellasjon fra Margrete Dysjaland, FrP

Førerkortet er viktig både for ungdommen når de skal komme seg fra A til B, men den er kanskje viktigst for lærlingene og innbyggerne som trenger førerkortet i jobbsammenheng.

Uavhengig av hva årsaken til behovet for førerkortet er, så er det dessverre for lang ventetid på oppkjøring i de store by regionene. Vi kunne 30 mars 2022 lese i dagsavisen at man måtte vente opptil 16 uker før man fikk oppkjøring, og da må vi som politikere spørre oss selv om rammene rundt oppkjøring er god nok.

Videre så har Norges trafikkskoleforbund uttalt at det skal være et mål om 4 ukers ventetid for oppkjøring, også dette kan stilles spørsmål ved om ikke er for lenge, men det er langt bedre enn de 4 månedene med ventetid som har vært i 2022.

Vi må våge å utfordre det etablerte og vi mener det er rom for å gjøre endringer hvor eksempelvis kjøreskole A har oppkjøringsplikt og sensorer for kjøreskole B og motsatt. På den måten får man en uavhengig kvalitetssikret oppkjøring. Vi mener også det kan ses på om det kan tillates at privat aktører kan etablere seg som rene førerprøve skoler for å sikre kvalitet i alle ledd.

Forslag til vedtak:

Rogaland fylkesting er bekymret over lange ventetider i by-regionene for å få oppkjøring til førerprøve.

Rogaland fylkesting ber fylkesordfører opprette kontakt med samferdselsdepartementet og om nødvendig andre instanser for å se på muligheter for å redusere ventetiden for oppkjøring, som for eksempel gjennomgang av dagens sensor-myndighet og se på muligheten for at kjøreskoler kan påta seg sensor rollen for oppkjøring.

Interpellasjon

Arkivreferanse: 2023/15375-1
Saksbehandler: Harald Eide Ellingsen
Avdeling: Utvalgssekretariat

Interpellasjon til fylkestinget 21. februar 2023 - Regional plan for fritidsbustader

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
2/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Interpellasjon fra folkevalgt Monika Kvilhaugsvik, SV

Fylkeskommunen bør ta initiativ til å utarbeide regional plan for fritidsbustader for Rogaland. Presset som våre behov for fritidsbustader legg på villrein, natur, beredskap, beiteområde, energi og kommunale tenester, dukkar opp i mediebildet med jamne mellomrom.

Det er snart 500.000 hytter eller fritidsbustader i Norge og det er planlagt mange fleir. Rogaland er eit fylke med kommunar som har eit stort ansvar for viktige jordbruk- natur- og friluftsområder, og mange av dei er uunder stort utbyggingspress.

Rogaland har også eit spesielt ansvar for dei siste individa av den europeiske villreinen, som no sidan 2021 også er raudlista i Norge.

Rogaland bør kjenne på eit ekstra stort ansvar for å gjera grep som stopper bit-for-bit utbygging av viktige leveområde. Vi kan ikkje skulde på for dårleg kunnskapsgrunnlag lengre, levekåra for villreinen i alle villreinområda i Rogaland er klassifisert til dårleg kvalitet.

Korleis kan fylkeskommunen hjelpe til med å styre fritidsbustadbygginga i ei retning som er berekraftig for kommunane, samfunnet, landbruket, naturen og villreinen? Korleis bidra til at utviklinga kan skje i eit tempo som gjev avklaring av langsiktige utbyggingsgrenser, retningslinjer for lokalisering og omfang av nye fritidsbustader? Korleis finne løysingar for regulering av ferdsel, samordne og planlegge utviklinga i lag med lokalsamfunnet? Korleis samordne og styre utviklinga slik at ein har kontroll på verdiskapinga i eiga kommune?

Når utbygginga skjer over lengre tid, med utgangspunkt i ei planlagt utvikling, kan også meir av verdiskapinga skje lokalt. Da har lokalt næringsliv høve til å utvikle seg i

takt med anna utvikling i lokalsamfunnet. Det er kommunar som ikkje ynskjer utbygging av fritidsbustader, det er også ein veg å gå.

Kommunal og regionaldepartementet har laga ein nasjonal rettleiar for planlegging av fritidsbustader, oppdatert september 2022. Rettleiaren ser på fordelar og ulemper med fritidsbustader og kjem med forslag til løysingar som er til hjelp for kommunar. Den foreslår at «fylkeskommunane bør vurdere å utarbeide regionale planar for fjell- og kystområde med stort utbyggingspress og viktige natur- og friluftsverdiar». Regionale planar er eit viktig verktøy for å sjå areal- og samfunnsutviklinga i fleire kommunar eller ein større region i samanheng. Fylkeskommunen kan i samarbeid med kommunane bestemme å utarbeide ein slik plan Rogaland, vi er eit fylke med stort utbyggingspress og vi har fjellområde med svært viktige natur- og friluftsverdiar.

Spørsmål:

Vil fylkesordførar ta initiativ til å starte arbeidet med å utarbeide regional plan for fritidsbustadsutviklinga i Rogaland fylke i samarbeid med kommunar i Rogaland?

Med bakgrunn i kunnskapen vi har om menneska sin ferdsel og negative påverknad på svært pressa, villrein i Rogaland:

Kva kan fylkeskommunen gjera for å ta det verneansvaret vi har, både nasjonalt og internasjonalt?

Interpellasjon

Arkivreferanse: 2023/15670-1
Saksbehandler: Harald Eide Ellingsen
Avdeling: Utvalgsssekretariat

Interpellasjon til fylkestinget 21. februar 2023 - Hvordan kan vi fylle opp tomme busseter, prøveprosjekt(er), gratis buss med mer

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
3/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Interpellasjon fra Erlend Kristensen, MDG

Miljøpartiet gikk til valg på å innføre gratis buss i bytte mot gjeninnføring av rushtidsavgift. De aller fleste familier ville gått i pluss ved en slik ordning. Altså betale mindre i rushtidsavgift enn de får tilbake i form av gratis buss, regnet ut fra dagens busspriser.

Men vi innser at det ikke er flertall for dette i fylkestinget i dag.

Da er spørsmålet om vi kan vurdere andre gratis buss ordninger, eller andre tiltak som kan fylle opp tomme busseter? For det er ikke miljøvennlig å kjøre en buss som er tom eller med få passasjerer. Ofte snakker vi om hva det koster å innføre gratis buss. Men det er også en stor kostnad å kjøre med tomme busseter, samtidig som veiene er fulle av biler og skaper kø, tidstap, slitasje og utslipp. En systemsvikt og gitt klimakrisen må vi søke nye løsninger, ikke bare snakke om klimakutt.

Det har dannet seg en «myte» om at gratis buss kun leder til at de som i dag sykler eller går, vil benytte et slik gratistilbud. Men er dette riktig i vår bilbaserte region?

Når en allerede har en eller flere biler i husholdningen, vil det å gå over til kollektive alternativer ofte ikke «lønne seg». I den forstand at de største kostnadene påløper uansett, som renter, vedlikehold(deler av dette påløper uansett) og verditap.

Samtidig har vi mange eksempler på at reduserte priser og gratistilbud leder til økt bruk. Estland, Tyskland, Ålesund, er eksempler, og stadig flere vurderer dette, gitt energikrise og klimakrise. Hvorfor ikke også i Rogaland?

Vi burde prøve ut hvordan gratis buss vil fungere innenfor Bymiljøpakken? Vil det lede til at flere vil reise kollektivt og parkere bilen/selge bilen? Vil vi kunne med slike tiltak nå nullvekstmålet? Vil det lede til at flere vil kunne kombinere kollektiv og sykkel?

Hva med å velge ut et par strekninger hvor det er mye kø? Fra Hundvåg til Stavanger? Eller Ålgård/Figgjo/Bogafjell/Håbafjell til Sandnes? Eller fra Tananger til Stavanger? Slike prøveprosjekt kan kanskje gi grunnlag for støtte både fra Enova og eventuelt regjeringen? Dette burde vi sjekke ut mulighetene for.

I dag er det også slik at skoler og barnehager fra tid til annen reiser på ekskursjoner i regionen. Dette skjer ofte utenom rushtiden, hvor det er god plass på offentlig transport.

Hva med idrettslag? Det er mye kjøring til og fra kamper. Kan en tenke seg at flere idrettslag ville valgt buss til og fra kamper, i tilfeller hvor det er gode kollektivforbindelser, dersom dette var enkelt og et gratistilbud?

Likeså burde vi vurdere om pensjonister kan få gratis buss, så lenge de reiser utenom rushtiden. Dette vil øke mobiliteten for mange og gi dem bedre liv.

Det kan også utredes muligheten for at enkelte institusjoner og store arbeidsplasser får dekket gratis buss. Kanskje til og med en kommune vil tilby gratis buss til sine ansatte? Dette kan enten det offentlige dekke eller ved egne særavtaler. Når nye SUS åpner, vil det være 20 tusen daglige reiser til og fra Ullandhaug. Et gratistilbud til og fra Ullandhaug vil være en ide som bør utredes.

I forbindelse med semesterstart ved UiS, er det ofte trangt om plassen på parkeringsplassene. Kunne dette vært avhjulpet med å tilby gratis buss i August/september, med informasjon og oppfordring om å bruke dette. Da ville flere studenter fått gode reisevaner fra starten av.

En kan også vurdere gratis buss på tider av døgnet hvor det er få passasjerer og mange ledige seter. Dette vil kunne lede til at kino, kulturtilbud, kafeer, og spisesteder i sentrum vil brukes mer.

Vi kunne også prøvd ut en dag i uken gratis buss. Kanskje det smitter, og flere finner ut at dette fungerer bra og vil bruke kollektive alternativer mer?

Vi bruker nå rundt 12 milliarder på den nye bussveien innenfor Bymiljøpakken og vi har og mål om nullvekst i biltrafikken. Det er bra. Men det er ikke gitt at vi allikevel får alle de som kan tatt buss, til å ta buss. Vi risikerer at vi fortsatt vil kjøre rundt med mange tomme busseter og at vi ikke når nullvekstmålet.

Til sammenligning ville gratis buss for hele fylket kostet 371 millioner i tapte billettinntekter, med videreføring av dagens busstilbud. Det er altså 3 % av investeringen i bussveien som skal til for å innføre gratis buss i ett år. Deler vi på 480 tusen innbyggere i Rogaland, blir dette 773 kr pr innbygger pr år. Eller 64 kr pr måned. Det offentlige dekker rundt $\frac{3}{4}$ av regningen allerede. **Merk at i denne interpellasjonen er snakk om avgrensede prøveprosjekter og at tapte billettinntekter ikke vil være i størrelsesorden 371 millioner, men kan finansieres på andre måter, eller ikke lede til tapte billettinntekter i det hele tatt. Men kun at vi fyller opp bussene mer, får mindre kø på veiene, når nullvekstmålet og reduserer klimautslippene.**

Mange steder har vi et veldig godt kollektivtilbud. Det er nok flere som vil bruke og sette pris på dette om vi prøver ut gratisordninger. «Det e skynt å kjøra buss, det finnes ikkje herligare skyss».

Forslag til vedtak:

Fylkestinget ønsker å utrede mulighetene for et begrenset prøveprosjekt med gratis buss på en eller flere strekninger. Spesielt på strekninger hvor det er køutfordringer. Fylkestinget ønsker at det skal være en viss varighet, for eksempel en periode på 1-2 år. Tilbudet skal løpende evalueres. Fylkestinget ønsker at det søkes støtte for finansieringen av et slikt tilbud, via Enova eller direkte fra regjeringen.

Fylkestinget ønsker også å utrede mulighetene for gratis buss for barnehage, skoler og videregående skoler i forhold til ekskursjoner, samt for idrettslag som skal på kamper. Samt for eldre og andre når det er ledig kapasitet på bussene.

Videre se på muligheter for at arbeidsgivere kan tilby sine ansatte gratis buss, gjennom egne avtaler med Kolumbus.

Vurdere om gratis buss en dag i uken vil lede til økt bruk av kollektivtilbudet.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2019/48204-25
Saksbehandler: Harald Eide Ellingsen
Avdeling: Utvalgssekretariat

Godkjenning av protokoll fra fylkestingets møte 13. og 14. desember 2022

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
1/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Protokoll fra fylkestingets møte 13. og 14. desember 2022

Fylkesordførers innstilling

Protokoll fra fylkestingets møte 13. og 14. desember 2022 godkjennes.

Marianne Chesak
fylkesordfører

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2022/68754-1
Saksbehandler: Mette Jensen Moen
Avdeling: Kontrollutvalgets sekretariat

Årsmelding 2022 Kontroll- og kvalitetsutvalget

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
5/2023	09.02.2023	Kontroll- og kvalitetsutvalget
2/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Årsmelding 2022 Kontroll- og kvalitetsutvalget

Sammendrag

Kontroll- og kvalitetsutvalget fører løpende kontroll med fylkeskommunen på vegne av fylkestinget. Utvalget har et rapporteringsansvar overfor fylkestinget. Årsmeldingen oppsummerer utvalgets aktivitet i 2022.

Innstilling

Årsmeldingen for 2022 tas til orientering.

Mette Jensen Moen
kontrollsjef

Bakgrunn for saken

Kontroll- og kvalitetsutvalgets er fylkestingets kontrollorgan. Utvalget skal påse at regnskapene blir revidert på en betryggende måte, sørge for at det gjennomføres forvaltningsrevisjon og påse at det føres kontroll med forvaltningen av fylkeskommunens interesser i selskaper m.m.

Problemstilling

Kontroll- og kvalitetsutvalget har rapporteringsansvar overfor fylkestinget.

Saksopplysninger

Melding om kontroll- og kvalitetsutvalgets virksomhet er utarbeidet for å gi en oversikt over utvalgets arbeid i kalenderåret 2022.

Kontroll- og kvalitetsutvalget har også ansvar for å påse at fylkestingets vedtak ved behandling av forvaltningsrevisjonsrapporter følges opp. Utvalget skal orientere fylkestinget om hvordan tidligere vedtak er fulgt opp. Det er sentralt av hensyn til å sikre «en lærende organisasjon» at resultatene av forvaltningsrevisjonsprosjekter blir fulgt opp.

Utvalget benytter årsmeldingen til å gi en kort oversikt over kalenderårets oppfølging av tidligere behandlede forvaltningsrevisjonsrapporter.

Sekretariatets vurderinger

Kontroll- og kvalitetsutvalget behandler meldingen og godkjenner denne, før den oversendes fylkestinget til orientering.

Konklusjon

Melding om kontrollutvalgets virksomhet godkjennes av kontroll- og kvalitetsutvalget og legges frem for fylkestinget til orientering.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/163-1
Saksbehandler: Eivind Kolnes
Avdeling: Utvalgssekretariat

Ungdommens fylkesråd - årsmelding 2022

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
4/2023	27.01.2023	Ungdommens fylkesråd
4/2023	30.01.2023	Fylkesrådet for funksjonshemmede
4/2023	31.01.2023	Eldrerådet
7/2023	31.01.2023	Opplæringsutvalget
12/2023	01.02.2023	Samferdselsutvalget
21/2023	02.02.2023	Regional-, kultur- og næringsutvalget
23/2023	14.02.2023	Fylkesutvalget
3/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Sakslister UFR 2022
- 2 Handlingsprogram UFR 2022
- 3 Årsmelding UFR 2022

Sammendrag

Det lages årlig en årsmelding for ungdommens fylkesråd. Årsmeldingen skal vise hvem rådet har bestått av, hva medlemmene har deltatt på av konferanser og arbeidsgrupper og hvilke politiske saker rådet har jobbet med.

Fylkesdirektørens innstilling

Ungdommens fylkesråds årsmelding for 2022 godkjennes.

Martin Nese Johnsen/Solveig Vik
Leder 2023/Leder 2022

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/257-2
Saksbehandler: Eivind Kolnes
Avdeling: Utvalgssekretariat

Eldrerådet - årsmelding 2022

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
6/2023	27.01.2023	Ungdommens fylkesråd
5/2023	30.01.2023	Fylkesrådet for funksjonshemmede
3/2023	31.01.2023	Eldrerådet
9/2023	31.01.2023	Opplæringsutvalget
14/2023	01.02.2023	Samferdselsutvalget
19/2023	02.02.2023	Regional-, kultur- og næringsutvalget
24/2023	14.02.2023	Fylkesutvalget
4/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Sammendrag

Det lages årlig en årsmelding for eldrerådet. Årsmeldingen skal vise hvem rådet har bestått av, hva medlemmene har deltatt på av konferanser og arbeidsgrupper, og hvilke politiske saker en har jobbet mest med.

Fylkesdirektørens innstilling

Eldrerådets årsmelding for 2022 godkjennes.

Rannveig Bærheim
Leder

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/238-1
Saksbehandler: Eivind Kolnes
Avdeling: Utvalgssekretariat

Fylkesrådet for funksjonshemmede - årsmelding 2022

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
5/2023	27.01.2023	Ungdommens fylkesråd
3/2023	30.01.2023	Fylkesrådet for funksjonshemmede
5/2023	31.01.2023	Eldrerådet
8/2023	31.01.2023	Opplæringsutvalget
13/2023	01.02.2023	Samferdselsutvalget
20/2023	02.02.2023	Regional-, kultur- og næringsutvalget
25/2023	14.02.2023	Fylkesutvalget
5/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Vedlegg:

1 2022 Årsmelding FRF

Sammendrag

Det lages hvert år en årsmelding for fylkesrådet for funksjonshemmede. Årsmeldingen skal vise hvem rådet har bestått av, hva medlemmene har deltatt på av konferanser og arbeidsgrupper, og hvilke politiske saker en har jobbet mest med.

Fylkesdirektørens innstilling

Fylkesrådet for funksjonshemmedes årsmelding for 2022 godkjennes.

Inghild Vanglo
Leder

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2022/71174-1

Saksbehandler: Lasse Eide

Avdeling: Seksjon for veiledning og livslang læring VLL

Fagskolen Rogaland - Årsrapport 2021/2022

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
13/2023	26.01.2023	Yrkesopplæringsnemnda
10/2023	27.01.2023	Ungdommens fylkesråd
10/2023	30.01.2023	Fylkesrådet for funksjonshemmede
6/2023	31.01.2023	Opplæringsutvalget
18/2023	02.02.2023	Regional-, kultur- og næringsutvalget
6/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Årsrapport 2021-2022 Fagskolen Rogaland ver 1.0

Sammendrag

Fylkesdirektøren legger årlig frem til orientering årsrapport om kvalitet i fagskoleutdanningen for Fagskolen Rogaland. Årsrapporten ble vedtatt av styret for Fagskolen Rogaland 01.12.22.

Fylkesdirektørens innstilling

Årsrapport om kvalitet i fagskoleutdanningen for Fagskolen Rogaland tas til orientering.

Gunn Claire Westad
fylkesdirektør

Eiliv Fougner Janssen
fylkesopplæringssjef

Bakgrunn for saken

Ved behandling av FT-sak 137/2019 «Fagskolen – Fylkeskommunes rolle som skoleeier og forvalter» fattet fylkestinget blant annet følgende vedtak:

Strategiplan og årsrapport for Fagskolen Rogaland legges fram til orientering for fylkestinget.

Fylkesdirektøren vil i denne saken orientere fylkestinget om årsrapport 2021/2022 vedtatt av styret til Fagskolen Rogaland 01.12.22 med følgende vedtak:

Årsrapport om kvalitet i utdanningene 2021 – 2022 godkjennes. Årsrapporten oversendes skoleeier og studentrådet til orientering.

Problemstilling

Fylkesdirektøren skal årlig legge frem til orientering årsrapport for Fagskolen Rogaland.

Saksopplysninger

Som redegjort for i notat til FT-sak 104/2020 skal fylkestinget forvalte fylkeskommunens eierskap for egne fylkeskommunalt eide fagskoler. Styringsmodellen kan sammenlignes med generalforsamlingen i et aksjeselskap, som er det overordnede eierorgan, men som ikke er involvert i den daglige driften.

Administrasjonen ved fagskolen Rogaland skal årlig legge frem årsrapport for styret for Fagskolen Rogaland. Denne skal deretter legges frem til orientering for fylkestinget.

Det vises ellers til rapporten som er vedlagt.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren vurderer årsrapporten som innholdsrik og grundig, og er en god orientering om Fagskolen Rogaland sin aktivitet foregående studieår.

Konklusjon

Fylkesdirektøren vurderer årsrapporten som innholdsrik og grundig, og det anbefales at fylkestinget tar saken til orientering.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/8094-1
Saksbehandler: Anne-Line Aarland
Avdeling: Økonomiavdelingen

Økonomiplan 2024-2027 - plan for gjennomføringen (årshjul)

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
20/2023	14.02.2023	Fylkesutvalget
7/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Sammendrag

Fylkesdirektøren legger i denne saken fram forslag til et årshjul for kommende økonomiplanprosess. Forslaget bygger på årshjulet for økonomiplanen for 2023-2026.

Fylkesdirektørens innstilling

Årshjul og prosess for utarbeidelse av økonomiplan 2024-2027 vedtas i tråd med saken.

Gunn Claire Westad
fylkesdirektør

Øyvind Langeland
økonomisjef

Bakgrunn for saken

Bakgrunnen for saken er fylkestingets vedtak i FT-sak 2/21 *Økonomiplanprosess 2022-2025*. I saken belyste fylkesdirektøren alternative tilnærminger til utarbeidelse av økonomiplan og årsbudsjett og muligheter for politisk involvering. Det ble fattet følgende vedtak:

«Årshjul og opplegg for utarbeidelse av økonomiplan 2022-2025 vedtas i tråd med saken.

Omlegging av budsjettprosessen er en prøveordning. Ordningen skal evalueres etter et år før det tas stilling til om omleggingen skal gjøres fast.

Prosessvedtak om budsjetttrammer drift 2022-2025 i juni skal også behandles i Fylkestinget. Det skal også avholdes budsjettseminar for Fylkestingets medlemmer.»

Fylkesdirektøren legger hvert år fram en tidsplan (årshjul) for den kommende budsjettprosessen.

Problemstilling

I denne saken foreslås prosess og tidsplan (årshjul) for utarbeidelse av økonomiplan 2024-2027, som skal endelig vedtas av fylkestinget i desember 2023.

Saksopplysninger

Omleggingen av budsjettprosessen i 2021 med virkning fra økonomiplan 2022-2025 innebar en tidligere start på budsjettarbeidet – både politisk og administrativt.

I 2022 ble fem saker knyttet til økonomiplan 2023-2026 behandlet:

Sak	Utvalg – dato (saksnr.)
Økonomiplan 2023-2026 – Plan for gjennomføringen (årshjul)	FU – 15.02. (sak 14/22) FT – 22.02. (sak 3/22)
Økonomiplan 2023-2026 - Finansielle måltall	FU – 21.04. (sak 88/22) FT – 28.04. (sak 56/22)
Økonomiplan 2023-2026 – Foreløpig investeringsbudsjett 2023-2026	FU – 08.06. (sak 106/22) FT – 15.06. (sak 73/22)
Økonomiplan 2023-2026 – Foreløpige driftsrammer 2023-2026	FU – 08.06. (sak 105/22) FT – 15.06. (sak 72/22)
Økonomiplan 2023-2026 og Årsbudsjett 2023	FU – 29.11. (sak 209/22) FT – 13.12. (sak 124/22)

Det ble i tillegg gitt en muntlig orientering om kommuneproposisjonen i FU-møtet i juni. Fylkesdirektørens innstilling til Økonomiplan 2023-2026 og Årsbudsjett 2023 ble presentert 30. oktober, med påfølgende budsjettseminar for fylkestinget 4. november. Det ble også tatt en gjennomgang i bruken av politikermoduleen i budsjettverktøyet 30. oktober.

Partienes budsjettforslag ble utarbeidet i politikermoduleen. Det var åpnet for å stille spørsmål i politikermoduleen i perioden 30. oktober – 24. november. «Spørsmål og svar»-funksjonen i politikermoduleen fungerer bra. Det er en oversiktlig og ensartet metode for å håndtere spørsmål og svar, og gir en god oversikt for de folkevalgte over alle spørsmål og svar underveis i prosessen.

«Spørsmål og svar» publiseres som en del av den digitale utgaven av vedtatt Økonomiplan 2023-2026 og Årsbudsjett 2023 slik at informasjonen blir tilgjengelig for offentligheten. Det er en kjensgjerning at spørsmål/svar påvirker fylkestingets innretning av vedtaket. Offentlig tilgang til spørsmål/svar tjener en interesse med hensyn til å forklare bakgrunn og sammenheng.

Fylkesdirektørens vurderinger

Årshjul for budsjettprosessen og politisk involvering

Fylkesdirektøren legger opp til en tidsplan for budsjettprosessen for 2024-2027 som bygger på budsjettprosessen for 2023-2026. Fylkesdirektøren foreslår følgende tidsplan (årshjul) for budsjettprosessen 2024-2027:

Tidspunkt	Aktivitet	Kommentar
Februar - FU 14.2 - FT 21.2.	Vedtak (FT): Plan for gjennomføring av kommende økonomiplan 2024-2027 (årshjul) <i>Muntlig orientering (FU): Foreløpig regnskap 2022</i>	Sak om tidsplan og prosess for arbeidet med økonomiplan 2024-2027
April - FU 18.4. - FT 25.4.	Vedtak (FT): Finansielle måltall for 2024-2027 <i>Vedtak (FT): Regnskap og årsmelding 2022</i> <i>Vedtak (FT): Revidert budsjett april 2023</i> <i>Orienteringssak (FT): Klimagassregnskap for 2022</i> <i>Muntlig orientering (FU): Regnskap og årsmelding 2022</i>	Sak om finansielle måltall for 2024-2027 – legger økonomiske premisser for økonomiplan 2024-2027
Mai	Kommuneproposisjonen legges fram 11. mai	
Juni - FU 6.-7.6. - FT 13.-14.6.	Vedtak (FT): Investeringsbudsjettet – foreløpige rammer og justert investeringsplan for 2024-2027 (- 2031) Vedtak (FT): Foreløpige budsjettrammer drift 2024-2027 Muntlig orientering (FU): Kommuneproposisjonen <i>Vedtak (FT): Revidert budsjett juni 2023</i>	Sakene danner grunnlag for virksomhetens budsjettarbeid, inkl. oppfølging av hovedprioriteringer fra virksomhetsstrategien
Oktober	Forslag til statsbudsjettet legges fram i begynnelsen av oktober	
Oktober - FU 17.10. - FT 24.10.	Aktuelt med en muntlig orientering (FU): Statsbudsjettet 2024 <i>Vedtak (FT): Revidert budsjett oktober 2023</i> <i>Vedtak (FT): Oppfølging verbalpunkter 2023 (+ tidligere år)</i>	
30. oktober	Fylkesdirektøren legger fram budsjettforslaget	
3. november	Budsjettseminar med FT (kl. 12-18)	
23. november	Siste frist for å sende inn spørsmål i Politikermoduleen	

27. november	Alle spørsmål er besvart og publisert i Politikermoduleen	
28. november	Partienes endringsforslag legges fram i fylkesutvalget	
November/desember - FU 28.11. - FT 12.-13.12.	Vedtak (FT): Økonomiplan 2024-2027 og Årsbudsjett 2024	

Årshjulet inkluderer også noen saker som bl.a. gjelder regnskap 2022 og revidert-saker for budsjettåret 2023.

Gjennomgang av tidsplanen

Fylkestinget starter budsjettprosessen ved å vedta et årshjul for arbeidet med kommende økonomiplan i februar-møtet. Videre legges det opp til at fylkestinget skal vedta finansielle måltall for kommende økonomiplanperiode i april. De finansielle måltallene setter rammene for budsjettarbeidet.

Med utgangspunkt i gjeldende økonomiplan og de vedtatte finansielle måltallene, utarbeides forslag til rammer for investeringer, og i grove trekk hele investeringsbudsjettet og de underliggende prioriteringene, som behandles av fylkestinget i juni. Basert på finansielle måltall, kommuneproposisjonen (kommer 11. mai), hovedprioriteringene i virksomhetsstrategien og forslag til investeringsbudsjett, kan rammene for drift settes på et forholdsvis tidlig tidspunkt. Foreløpige budsjettammer for hvert tjenesteområde vedtas av fylkestinget parallelt med foreløpig investeringsbudsjett i juni. Gjennom hovedprioriteringer tas det høyde for eventuelle satsinger i budsjettet. Etter at prioriteringene mellom sektorene er mer eller mindre avklart, starter arbeidet med prioritering innenfor sektorene.

Statsbudsjettet legges fram i begynnelsen av oktober, dato er foreløpig ikke fastsatt. Det kan være aktuelt med en muntlig orientering om konsekvensene for Rogaland i fylkesutvalgsmøtet 17. oktober.

Fylkesdirektørens innstilling til Økonomiplan 2024-2027 og Årsbudsjett 2024 legges fram 30. oktober, med felles budsjettssamling for fylkestinget 3. november. I 2021 var det avsatt fire timer til budsjettseminaret, noe som ble knapt med tanke på tilstrekkelig tid til presentasjonene og tid til å svare på spørsmål. Det ble derfor i 2022 avsatt seks timer til seminaret, fra kl. 12-18. Etter fylkesdirektørens vurdering bidro dette til en utfyllende presentasjon av de overordnende premissene for budsjettforslaget samt spissing av avdelingenes budsjettforslag. Samtidig var det avsatt tid for fylkestinget til å stille avklarende spørsmål i en tidlig fase av budsjettarbeidet.

Fylkestinget avslutter budsjettprosessen med å behandle Økonomiplan 2024-2027 og Årsbudsjett 2024 i desember. Da får sektorutvalgene også sine oppdrag i forbindelse med neste økonomiplanprosess, slik opplæringsutvalget for eksempel får gjennom saken om tilbudsstruktur for det kommende skoleåret.

Omleggingen av budsjettprosessen i 2021

Målet med omleggingen av budsjettprosessen i 2021 var å involvere politisk nivå på et tidligere tidspunkt i prosessen. Omleggingen skulle også gi en jevnere arbeidsbelastning, både for administrasjon og folkevalgte.

I realiteten ble de største endringene fra tidligere budsjettprosesser at foreløpige rammer for investering og drift ble vedtatt før sommeren.

Gjennom rammer som ligger til grunn for administrasjonens arbeid med økonomiplanen, har vi nå en ovenfra- og ned-prosess, i motsetning til den tidligere nedenfra- og opp-tilnærmingen.

Vedtatte rammer som et utgangspunkt for administrasjonens budsjettarbeid medfører økt grad av forpliktelse og disiplin i avdelingenes utarbeidelse av budsjettforslaget.

Administrativ og politisk ledelse har et særskilt ansvar for å sikre fylkeskommunens langsiktige finansielle handleevene. Langsiktighet er og forblir et nøkkelord også i vurderingen av hvordan prosessene skal legges opp, for å sikre at man jevnt over greier å sette «tæring etter næring».

Fylkesdirektøren viser til noen sentrale hovedprioriteringer som springer ut av forutsetningen om sunn kommuneøkonomi i «Utviklingsplan for Rogaland»:

- Vi tar vare på formuen vår gjennom planmessig og systematisk vedlikehold, og nøkterne investeringer når dette er nødvendig.
- Nye større satsinger/prosjekter skal inngå i prioriteringsdiskusjoner ved rullering av økonomiplanen, ikke som enkeltsaker underveis i budsjettåret.
- Oppfølging av nasjonale satsinger må fortrinnsvis ha realvekst i inntekter som grunnleggende premiss for økt ressursinnsats.

Det vil fortsatt måtte gjøres tøffe prioriteringer i årene framover – både administrativt og politisk, på tvers av tjenesteområdene og innenfor tjenesteområdene. Men det blir enklere enn det ellers ville ha blitt dersom vi ikke skyver de finansielle utfordringene foran oss på kort og mellomlang sikt. Fylkestinget har gjennom mange år vist vilje til langsiktig finansiell styring i tråd med det som nå er nedfelt i kommuneloven. Det gir et godt utgangspunkt.

Ekspertutvalgets forslag til nytt inntektssystem for fylkeskommunene fra 2024 har skapt betydelig finansiell usikkerhet for Rogaland fylkeskommune.

I henhold til vedtaket i FT-sak 2/21 er omleggingen av budsjettprosessen en prøveordning. Ordningen skulle evalueres etter et år før det ble tatt stilling til om omleggingen skulle være permanent. En bred evaluering som inkluderer både folkevalgte og administrasjonen har grunnet kapasitetsutfordringer ikke latt seg gjennomføre. Endringene er mindre gjennomgripende enn de kunne ha vært, og dette har annet likt redusert behovet for en grundig evaluering.

Fylkesdirektøren ber fylkestinget i denne saken ta stilling til om det er behov for å gjøre endringer i det framlagte forslaget til årshjul for 2024-2027.

Konklusjon

Årshjul og prosess for utarbeidelse av økonomiplan 2024-2027 vedtas i tråd med saken.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/8119-1
Saksbehandler: Heidi Klaveness
Avdeling: Bygg- og eiendomsavdelingen

Rom- og funksjonsprogram for Øksnevad vgs_ riving og nybygg for økt kapasitet

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
8/2023	27.01.2023	Ungdommens fylkesråd
8/2023	30.01.2023	Fylkesrådet for funksjonshemmede
3/2023	31.01.2023	Opplæringsutvalget
8/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Øksnevad VGS_Rom- og funksjonsprogram
- 2 Øksnevad_Mulighetsstudie_2022
- 3 Øksnevad_romprogram_arealer

Sammendrag

I FT-sak 133/19 *Rullering av skolebruksplanen – 2019*, behandlet av fylkestinget 10. desember 2019, ble det vedtatt å utvide Øksnevad vgs. med 60 elevplasser innenfor bygg- og anleggsteknikk for å øke antallet elevplasser.

En overordnet brukergruppe har fungert som styringsgruppe for programmeringsarbeidet.

Utbyggingen er planlagt ferdigstilt til skolestart 2026. Fylkesdirektøren foreslår at det vedlagte rom- og funksjonsprogrammet vedtas som grunnlag for videre planlegging.

Fylkesdirektørens innstilling

1. Forslag til rom- og funksjonsprogram for Øksnevad vgs. vedtas slik det her foreligger.
2. Det utarbeides et forprosjekt på bakgrunn av utarbeidet rom- og funksjonsprogram med detaljerte kalkyler. Fylkesdirektøren legger frem forprosjektet i sak om konkurransegrunnlag.
3. Det tas stilling til eventuell ny kunst i kommende sak om konkurransegrunnlag.

Gunn Claire Westad
fylkesdirektør

Heidi Klaveness
bygg- og eiendomssjef

Bakgrunn for saken

Fylkesdirektøren beskrev i FT-sak 133/19 *Rullering av skolebruksplanen – 2019* at det fra 2023 var behov for drøyt 800 flere permanente elevplasser ved de fylkeskommunale videregående skolene i midtfylket. I tillegg må det i noen år leies lokaler til flere elevplasser for å ta unna toppen. Øksnevad vgs. er av skolene som er vedtatt bygget ut for nye elevplasser. I økonomiplanen 2023-2026 har prosjektet en vedtatt kostnadsramme på kr 143,64 mill.

Det er i saken utarbeidet et rom- og funksjonsprogram som løser behovet for flere elevplasser.

Problemstilling

Utvalget bes ta stilling til foreslått rom- og funksjonsprogram.

Saksopplysninger

Rom- og funksjonsprogrammet (RFP) for utvidelsen av Øksnevad vgs. angir hvilke nye rom og funksjoner som skal tilføres skolen og beskriver primært brukskrav og arealer. RFP danner grunnlag for videre prosjektering av nybygget gjennom alle prosjekteringsfaser og utførelsesfase. I vedlegg 1, «Øksnevad vgs. –rom- og funksjonsprogram», beskrives grundig hvordan rom- og funksjonsprogrammet er foreslått løst. Fylkesdirektøren vil under redegjøre kort for dette.

Øksnevad vgs. er opprinnelig en stor landbrukseiendom. Skolen består av en klynge ulike bygg som ivaretar funksjoner for en variert undervisning innen naturbruk, bygg og anlegg, samt tilrettelagt opplæring. I 2011 ble det oppført en ny gymsal og ridehall. Hovedbygget med teorirom, administrasjon og kantine var ferdigstilt i 2013, og skolen fikk et nytt bygg for Bygg- og anlegg i 2014.

Areal- og funksjonsanalyse

Rogaland fylkeskommune benytter Fylkeskommunalt Eiendomsforums arealmodell (FEF-arealmodell) som grunnlag for dimensjonering av nye skolebygg. Modellen brukes i alle prosjekter for å definere en øvre ramme for det totale nettoarealet til skolen. For hvert utdanningsprogram definerer modellen funksjoner og arealstørrelser. Det er disse størrelsene som beskrives i fylkesdirektørens forslag til rom- og funksjonsprogram. Analysen beskriver også overordnede vurderinger av egnethet og funksjonalitet i eksisterende skoleanlegg.

Det ble i forkant av brukermedvirkningsprosessen gjennomført en areal- og funksjonsanalyse. Areal- og funksjonsanalysen viser at skolen har behov for flere lærerarbeidsplasser. Det er også behov for mer areal til støttefunksjoner som pauserom og samtalerom.

Store interne avstander mellom undervisningsarealer, kontorarbeidsplasser og annet fører til økt arealbehov knyttet til blant annet personalgarderober og toaletter. Garderobefasiliteter tilrettelagt for ansatte som sykler eller jogger til jobb er mangelfulle. Rapporten anbefaler at det foretas en samlet gjennomgang av garderober og toaletter for ansatte.

Til hvert praksisareal bør det være elev- og personalgarderober, et teorirom og et verkstedkontor. Dette er ikke tilfelle i dagens skoleanlegg. Elever på Naturbruk (NA) har generelt et større arealbehov knyttet til garderobe enn andre yrkesfag. Elever på NA er blant annet som oftest mer ute, i all slags vær, enn andre yrkeselever. De har også flere ulike praksisfelt som krever flere ulike arbeidsantrekk. Rapporten anbefaler at det lages en helhetlig plan for elevgarderober på NA.

Rapporten suppleres med et tentativt arealprogram for nye funksjoner som danner grunnlag for romprogram for det planlagte nybygget. Areal- og funksjonsanalysen har sett på skolen som helhet, og ikke kun på de funksjonene og arealene som inngår i dette prosjektet.

Brukermedvirkning

Fylkesdirektøren har som mål at alle skolebygg skal være effektive og tilpasset undervisning og pedagogisk plattform, samt utviklet gjennom gode brukermedvirkningsprosesser. I programmeringsfasen har det vært gjennomført befaringer og oppstartsmøte med rektor, fag- og driftsansvarlige, samt gjennomført et informasjonsmøte med alle ansatte. I tillegg har det vært egne brukermøter med både ansatte og elever ved skolen. Siden Øksenvad vgs. ikke per i dag har tilbudet VG1 Bygg- og anleggsteknikk ble det besluttet å involvere avdelingsleder for bygg- og anleggsteknikk ved Bryne vgs. i arbeidet. FHVO og BHT har deltatt på informasjonsmøte om prosjektet. Fylkesråd for funksjonshemmede har fått informasjon om prosjektet, og det er enighet om at de involveres ytterligere i neste fase med utarbeidelse av skisse- og forprosjekt.

Elever, ansatte og ledere ved Øksnevad har deltatt i prosessen der det har vært flere brukergrupper. Hver brukergruppe representerte ulike avgrensede funksjoner i skolebygget, og har hatt mandat til å representere alle brukere når det gjelder den aktuelle funksjonen. Det har vært gjennomført 1-3 møter med gruppene. Programutkast og referater har vært gjort tilgjengelig for kommentarer og innspill fra alle ansatte på skolens intranett.

Medvirkningsprosessen har tydeliggjort at skolens utstrekning gir en del utfordringer i hverdagen for både elever og ansatte med store avstander og til dels store forskjeller i funksjonalitet og behov. Særlig er det behov for en oppgradering av garderobefasilitetene.

Gjennom medvirkningsprosessen har det dukket opp flere behov som det ikke er mulig å realisere innen mandatet for dette prosjektet, men som er viktige elementer som bør vurderes i fremtidige prosjekt på Øksnevad. Behovene blir innarbeidet i fylkesdirektørens langsiktige investerings- og utviklingsplan, og vurdert nærmere ved rullering av økonomiplan:

- Øvingskjøkken for tilrettelagt opplæring
- Rom for slakt
- Ekstra naturfagrom/feltrom
- Arealer for å dekke læreplanmål til dyrefag (smådyr)
- Eksisterende kjølelager flyttes grunnet trafikksikkerhet- vurderes i forprosjektfase
- Større gymsal/idrettshall med tilhørende funksjoner. Prosjektet ivaretar et behov for aktivitetssal.

I tillegg har elevene blant annet gitt følgende innspill;

- Behov for rom for å møte andre med mulighet for «å henge» og spille spill-arealer for sosiale soner er tatt med i prosjektet
- Stort behov for garderober
- Trafikksituasjonen – «Litt kaotisk»
- Vindu må kunne åpnes i klasserommene
- Klasserom bør være åpne, slik at de kan brukes i friminutt/lunsjtid
- Universelle toaletter (kjønnsnøytrale) er ok

Tillitsvalgte og brukerne har kommet med innspill på at utbyggingen må sees i en sammenheng med skolens særegne lokasjoner. Det ble foreslått at kjølelageret, som ligger i området hvor nybygget skal plasseres, skal flyttes for å redusere trafikkfarlige situasjoner. Kjølelageret er uansett et gammelt og utslitt bygg. Avhengig av valgt løsning i skisseprosjektfasen kan kjølelageret måtte vike for å gi plass til nybygget.

I tillegg er avdekket behov for garderober knyttet til hestefag. Fylkesdirektøren vurderer det planlagte nybygget som det mest funksjonelle stedet for slike garderober, og anbefaler på bakgrunn av dette at disse inkluderes i prosjektet.

RFP ble behandlet i skolens AMU i deres møte 7.12.22.

Rom- og arealprogram nybygg

Arealbruken som beskrives i vedlegget «Romprogram arealer», vedlegg 3, er veiledende. Det betyr at i det ferdige prosjektet vil kunne avvike fra arealprogrammet.

Siden det skal bygges to verksteder til VG1 Bygg- og anleggsteknikk (BA) vil disse ha en kapasitet på to VG1 klasser hver. Av denne grunn anbefaler fylkesdirektøren å ivareta ekstra funksjoner til én klasse VG1 BA i prosjektet, slik at en sikrer at verkstedene kan nyttiggjøres i størst mulig grad. For å sikre fremtidig fleksibilitet og allsidig bruk er det i tillegg lagt inn ekstra areal (en økning på 10 prosent) i hvert verksted. Dette gjør det mulig å endre verkstedene til andre fag, som for eksempel til Teknologi- og industrifag (TIP) eller å benytte arealene til tilrettelagt undervisning.

Det er i prosjektet satt av følgende programmert areal:

Kroppsøvingsareal	205 m ²
VG1 Bygg- og anleggsteknikk	730 m ²
Anleggsgartner	67 m ²
Garderober	216 m ²
Garderober NA (hestefag)	42 m ²
Elevareal	328 m ²
Personalareal	194 m ²
<u>Sum nettoareal</u>	<u>1 782 m²</u>
Sum bruttoareal (b/n-faktor 1,45)	2 584 m ²

Det foreslås å inkludere klasserom for VG2 faget «Anleggsgartner» i nybygget. Skolen har per i dag én klasse på VG2. Fylkesdirektøren vurderer å utvide dette programmet til to klasser på sikt, og anser det som hensiktsmessig å legge til rette for utvidelsen i nybygget.

I tillegg til ovennevnte, inkluderer prosjektet nye garderober, kroppsøvingsareal, og sosiale soner.

Mulighetsanalyse

Det ble samtidig med utarbeidelsen av rom- og funksjonsprogram gjennomført en mulighetsanalyse, vedlegg 2. I studien er det sett på ulike løsninger for hvordan behovene kan løses på tomten. Endelig løsning er ikke besluttet enda, og kommer først i neste fase av prosjektet.

Universell utforming

Nybygget skal utformes i tråd med gjeldende nasjonale lover og forskrifter.

Kunst

I hht «Retningslinjer for kunstnerisk utsmykking av fylkeskommunale bygg i Rogaland» skal det som hovedregel settes av et beløp tilsvarende 0,5% av den totale byggesummen til kunstnerisk utsmykking, med en nedre grense på 200`og en øvre grense på 800` (må indeksjusteres). Ved større rehabiliteringsprosjekt som inkluderer nybygg skal det gjøres en vurdering om kunstnerisk utsmykking i hvert enkelt tilfelle.

I 2020 behandlet utsmykningsutvalget en sak om kunst i kommende investeringsprosjekter. Det ble da vurdert kunst i forbindelse med prosjektene knyttet til Godalen, Hetland og St. Olavs. I en helhetsvurdering ble det konkludert med at det skulle settes av midler i tråd med retningslinjene i alle prosjekt, men at midlene skulle brukes på kunst ved Godalen vgs.

Fylkesdirektøren vil gjøre en vurdering av kunst i de kommende byggeprosjekter, og legge fram forslag for utsmykningsutvalget i vår. Beslutninger og kostnader knyttet til kunst vil bli omhandlet i sak om forprosjekt.

Miljøambisjoner i byggeprosjektet

Rogaland fylkeskommune jobber for en bærekraftig samfunnsutvikling i tråd med vedtatt utviklingsplan og FNs bærekraftsmål. Øksnevad vgs. er valgt som et pilotprosjekt for hvordan fylkeskommunen kan inkludere bærekraft og miljø også i tidligfase av prosjektene. Ambisjonene for prosjektet ved Øksnevad vgs. vil være å kartlegge muligheten for å støtte opp om følgende elementer;

- Sosial bærekraft
 - Elever i fokus: Sosiale soner, styrke det sosiale miljøet på skolen.
 - Læring: Hvordan bygge i fremtiden.
- Ressursbruk og klimagassutslipp
 - Endringsdyktighet/fleksibilitet: Fokus på bygg og rom som kan endre funksjon frem i tid.
 - Sirkulært bygg: Ombruk av materialer og designe med tanke på fremtidig ombruk.
- Klimatilpasning
 - Robusthet/nedbør/ekstremvær: Tiltak som gjør bygg og områdene rundt holdbare over tid.
- Naturmangfold
 - La uteområdene bidra til styrking av lokalt naturmangfold

Det skal utarbeides klimagassbudsjett i forbindelse med forprosjekt, og prosjektet skal bidra med å videreutvikle og understøtte tiltak som allerede er på skolen:

- Flisfyr
- Passivhus, lavenergi
- Solenergi
- Prosjekt biogass

Tilkomst/trafikkforhold

Tilkomst skjer fra Jærvegen i vest. Det er også her man finner bussholdeplass med forbindelse mot Sandnes, Stavanger og Jæren.

På skoleområdet er det et nett av internveier som binder de ulike bygninger og områder sammen og gjør de tilgjengelige med bil/kjøretøy. Veinettet på skolens område benyttes blant annet av privatbiler, til gårdsdrift, varetransport, dyretransport og av andre kjøretøy som skolen disponerer. I tillegg benyttes det interne veinettet av myke trafikanter til fots og på sykkel. Håndtering av den store trafikkmengden på skolens internveier med både myke og harde trafikanter, krever særlig god planlegging og tilrettelegging. Hensyn til sikkerhet må alltid veie tyngst når det kommer til valg av trafikkløsninger i et anlegg som dette. Risikoanalyser må gjennomføres jevnlig, og særlig i forbindelse med endringer i uteområdet (oppføring av nybygg, omlegging av vei, ny parkeringsplass, og lignende).

Parallelt med mulighetsstudiet ble arbeidet med strategi for trafikksikkerhet på hele skolens område startet opp. Arbeidet med trafikksikkerhetsløsning er ikke avsluttet, og vil inngå i skisseprosjektfasen.

Reguleringsforhold

Tomten der Øksnevad vgs. er plassert er i dag fullt utnyttet etter krav i gjeldende reguleringsplan, og det må derfor gjennomføres en reguleringsendring.

Fylkesdirektøren har hatt kontakt med Klepp kommune som stiller seg positive til endringen, men inntil reguleringsplan er godkjent er det en risiko ved dette.

Økonomi

Det er i økonomiplanen 2023-2026 satt av kr 143,64 mill. til prosjektet.

Fylkesdirektøren har i programmeringsfasen utarbeidet grove kalkyler som viser at kostnadene vil ligge noe over vedtatt ramme. Dette skyldes at prosjektet legger til rette for flere elever og funksjoner enn hva som opprinnelig var tiltenkt.

Fylkesdirektøren kommer tilbake til dette i sak om konkurransegrunnlag.

Fylkesdirektørens vurderinger og konklusjon

Fylkesdirektøren redegjorde i rulleringen av skolebruksplan 2019 for kommende elevtallsvekst, hvorpå fylkestinget vedtok at Øksnevad vgs skulle bygges ut for 60 nye elevplasser innen bygg- og anleggsteknikk.

I forslaget til rom- og funksjonsprogram dimensjoneres nybygget for fire VG1 klasser og totalt 75 elevplasser, i stedet for de 60 plassene som var opprinnelig planlagt. I tillegg foreslås det å legge til rette for en utvidelse av det eksisterende VG2 faget «Anleggsgartner». Prosjektet løser også behovet for flere garderober og kroppsøvningsareal.

Med det forslaget til rom- og funksjonsprogrammet som nå legges frem vil Øksnevad vgs. kunne ta imot totalt 75 flere elever ved skolen innen utdanningsprogrammet Bygg- og anleggsteknikk, og samtidig legge til rette for en utvidelse innen «Anleggsgartner». Prosjektet vil også løse andre viktige utfordringer som er tatt opp gjennom medvirkningsprosessen, som bidra til en mer helhetlig skole.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2020/33731-25
Saksbehandler: Anne Mari Ramsdal
Avdeling: Seksjon for næring

Rogaland Revisjon IKS - godkjenning av opptak av Time kommune som deltaker

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
46/2023	14.02.2023	Fylkesutvalget
9/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Rogaland revisjon opptak av Time
- 2 Time kontrollutvalg vedtak
- 3 Justert Selskapsavtale av 01012023
- 4 Justert Samarbeidsavtale av 01012023
- 5 Justert Eierstrategi 01012023

Sammendrag

Time kommune ved kommunestyret har besluttet å søke opptak som deltaker i Rogaland Revisjon IKS. Sak om opptak av nye deltakere i et interkommunalt selskap skal behandles av samtlige eiere sine kommunestyrer/fylkesting.

Fylkesdirektørens innstilling

1. Fylkestinget godkjenner at Time kommune tas opp som ny deltaker i Rogaland Revisjon IKS fra og med 01.01.2023.
Selskapskapitalen økes til kr 5.529.780 mill. med innbetaling av et samlet kapitalinnskudd på kr 185.390 fra Time kommune slik det framgår av denne sakens punkt 2
2. Oppdaterte selskapsdokumenter, hhv. Selskapsavtalen datert 01.01.2023 (vedlegg 3) og Samarbeidsavtalen datert 01.01.2023, (vedlegg 4) godkjennes.
3. Oppdatert eierstrategi overfor Rogaland Revisjon IKS (vedlegg 5) godkjennes

Gunn Claire Westad
fylkesdirektør

Kate Irene J. Syvertsen
kst. avdelingssjef

Bakgrunn for saken

Rogaland fylkeskommune er deltaker i Rogaland Revisjon IKS. Time kommune har i brev av 28.10.2022 til Rogaland Revisjon IKS oversendt vedtak fra Time kommunestyre om å søke opptak som deltaker i selskapet fra 1. januar 2023 (vedlegg 1). Dette ble gjort etter innstilling fra Time kontrollutvalg (vedlegg 2).

Problemstilling

Sak om opptak av nye deltakere i et interkommunalt selskap skal behandles av samtlige eiere sine kommunestyre/fylkesting. Opptaket er avhengig av godkjenning hos samtlige nåværende eierkommuner i selskapet. Opptak av Time kommune i Rogaland Revisjon IKS legges dermed frem for fylkestinget for godkjenning.

Saksopplysninger

1. Søknad fra Time kommunestyre

I samsvar med selskapets strategi stiller styret i Rogaland Revisjon IKS seg positive til utvidet eierskap fra Time kommune. Styret understreker samtidig at skjæringspunktet mht. ansvar må være tydelig. Nåværende revisor i Time kommune fullfører oppdraget som angår regnskapsåret 2022. Ny revisor Rogaland Revisjon IKS sitt ansvar trer inn ved første mva-kontroll i regnskapsåret 2023, som vil si mars/april.

Sak om opptak av nye deltakere i et interkommunalt selskap skal behandles av samtlige eiere sine kommunestyre/fylkesting, og opptaket er avhengig av godkjenning hos samtlige nåværende eierkommuner/fylkeskommunen. Siste gang det ble søkt om og godkjent opptak av ny deltaker var i 2021, med opptak av ni kommuner på Haugalandet.

Kommunedirektørene/rådmennene i eierkommunene og fylkesdirektøren har i fellesskap saksbehandlet søknaden og utarbeidet dette felles saksframlegget. Det er videre foretatt nødvendige oppdateringer av selskapsavtalen, samarbeidsavtalen og eierstrategien. Det tilrås å godkjenne søknaden om opptak fra Time kommune.

2. Eierbrøk og kapitalinnskudd ved inntreden i selskapet

Opptak av nye deltakere reguleres av bestemmelser i Selskapsavtalen og Samarbeidsavtalen til Rogaland Revisjon IKS. Selskapskapitalen og størrelsen på engangsinnbetalingen er med på å fastsette hvilken eierandel kommunen har i selskapet.

Det pågår et arbeid med å revidere eierbrøk, eierstrategi og selskapsavtale. Inntil dette er gjort er det gjeldende selskapsavtale som gjelder. Det betyr at det er kapitalinnskuddet pr. kommune, folketallet pr 1.1.2005 og fordelingen mellom hhv. fylkeskommunen og primærkommunene som har betydning for fastsettelsen av eierbrøken til Time kommune. Eierbrøken har betydning ved stemmegivning i representantskapet. Driften har ikke aktualisert spørsmål som f.eks. utbytte der

eierbrøk har betydning.

I tråd med selskapsdokumentene og med samme kronebeløp (kr 12,80) som kommunene på Haugalandet sitt kapitalinnskudd ble beregnet til, medfører opptaket av Time kommune følgende nye eierandeler:

Kommune	Selskaps- kapital	Eierandel Oppr. %	Eierandel 1.7.2021	Eierandel 1.1.2023
Kvitsøy	6 000	0,15	0,11	0,11
Forsand	11 600	0,29		
Hjelmeland	32 000	0,80	0,60	0,58
Bjerkreim	28 400	0,71	0,54	0,52
Finnøy	32 400	0,81		
Lund	35 600	0,89	0,68	0,66
Sokndal	37 600	0,94	0,72	0,70
Rennesøy	35 600	0,89		
Randaberg	103 600	2,59	1,98	1,93
Gjesdal	101 600	2,54	2,02	1,96
Strand	116 800	2,92	2,28	2,21
Eigersund	151 600	3,79	2,93	2,84
Hå	166 400	4,16	3,22	3,13
Sola	226 800	5,67	4,33	4,20
(nye) Sandnes	636 000	15,90	12,81	12,43
(nye) Stavanger	1 278 000	31,95	26,20	25,42
Rogaland fylkeskommune	1 000 000	25,00	18,71	18,08
Suldal	50 000	0	0,85	0,83
Karmøy	481 600	0	8,19	7,95
Haugesund	404 200	0	6,88	6,67
Tysvær	120 100	0	2,04	1,98
Vindafjord	104 100	0	1,77	1,72
Sauda	61 800	0	1,05	1,02
Sveio	60 000	0	1,02	0,99
Etne	50 000	0	0,85	0,83
Bokn	9 860	0	0,17	0,16
Utsira	2 730	0	0,05	0,05
Time	185 390			3,06
Sum Selskapskapital	5 529 780	100,00	100,00	100,00

Primærkommunenes andel av samlet eierbrøk: 81,92 % og Rogaland fylkeskommune 18,08 % fra 1.1.2023.

Innbetalingen av kapitalinnskuddet er en engangsutgift for de nye deltakerne. Utgiften skal regnskapsføres i investeringsregnskapet.

3. Konsekvenser for øvrige utgifter og deltakernes økonomiske ansvar

Det følger av IKS-loven at deltakerne i selskapet er prorata ansvarlige for selskapets gjeld og forpliktelser, som betyr økonomisk ansvar i samsvar med eierbrøken.

Selskapet fakturerer timeforbruket i samsvar med timepris som fastsettes i årlig økonomiplanbehandling.

By-/kommunestyret og fylkestinget i den respektive eierkommune/fylkeskommunen fastsetter den årlige budsjettrammen for kontrollutvalget og dets virksomhet. Inkludert i budsjettrammen er revisjonstjenestene som kjøpes fra Rogaland Revisjon IKS.

Det påløper ingen ytterligere faste utgifter knyttet til deltakelsen i Rogaland Revisjon IKS, for eierne. Rogaland Revisjon IKS har bekreftet at opptak av Time kommune som deltager ikke medfører økt økonomisk forpliktelse for de øvrige deltagerne, og at tjenester kan leveres innenfor de foreslåtte budsjettrammer.

Fylkesdirektørens vurderinger

Det har vært gjennomført felles drøftingsmøte der representanter fra administrasjonen i samtlige nåværende deltakerkommuner og fylkeskommunen var invitert. Blant de som deltok vurderes at anbefaling om godkjenning er i samsvar med eierstrategiens forventning om utvikling av selskapet, som er forventet å skje gjennom målrettet vekst i antall deltakere. Med eiernes forventninger og selskapets egen strategi om kvalitet og utvikling av en dyktig kommunerevisjon, tilrås det at fylkestinget godkjenner søknaden fra Time kommunestyre.

Konklusjon

I samsvar med eierstrategiens forventning om utvikling av selskapet gjennom målrettet vekst i antall deltakere og selskapets egen strategi om kvalitet og utvikling, tilrås det at fylkestinget godkjenner søknaden.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/7737-1
Saksbehandler: Marte Jensen
Avdeling: Seksjon for næring

Etablering av felles styre for virkemidlene FORREGION og Regionalt forskningsfond Rogaland

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
12/2023	30.01.2023	Fylkesrådet for funksjonshemmede
10/2023	02.02.2023	Regional-, kultur- og næringsutvalget
47/2023	14.02.2023	Fylkesutvalget
10/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Bestillingsbrev og styre for Regionalt forskningsfond Rogaland, politisk sak 15-16.06.2020
- 2 Bestillingsbrev, revidert med markerte endringer
- 3 Bestillingsbrev, revidert
- 4 Forskrift om de regionale forskningsfondene - Lovdata
- 5 Forskrift om Kommunal- og distriktsdepartementets tilskudd til Forskningsbasert innovasjon i regionene FORREGION forvaltet av fylkeskommunene - Lovdata
- 6 Nærings og innovasjonstrategi Rogaland
- 7 Protokollutdrag Bestillingsbrev og styre for Regionalt forskningsfond Rogaland (1)
- 8 Statsbudsjettet 2022 kap 286 post 60 Regionale forskningsfond Tilskudd til forskning .docx.pdf (1) (1)
- 9 Etablering av felles styre for virkemidlene FORREGION og Regionalt forskningsfond Rogaland

Sammen drag

De regionale virkemidlene [VRI/FORREGION](#) (Forskningsbasert innovasjon i regionen) og [Regionalt forskningsfond Rogaland](#) (RFF) skal styrke regional innovasjon og stimulere til økt forskningsinnsats. VRI er Rogaland sin egen betegnelse på ordningen som nasjonalt går under navnet Forskningsbasert innovasjon i regionene (FORREGION). Videre i dokumentet kommer ordningen til å refereres til som FORREGION.

Alle fylkeskommuner har nå igangsatt prosesser for å legge til rette for tettere samordning av disse to ordningene i egen organisasjon. I Rogaland fylkeskommune har kultur- og næringsavdelingen ansvar for disse ordningene og kommer her med forslag til hvordan FORREGION og RFF kan samordnes for å sikre en effektiv og fortsatt god drift av begge ordningene. For å legge til rette for at VRI/FORREGION er mer gjenkjennbart blant næringslivet og står i stil med ordningen i andre

fylkeskommuner, foreslås det også å endre navnet fra VRI Rogaland til FORREGION Rogaland.

Fylkesdirektørens innstilling

- 1) Fylkestinget oppretter ett styre for de to virkemidlene FORREGION Rogaland og Regionalt forskningsfond Rogaland.
- 2) Nytt styre for 2023 består av nåværende medlemmer i styret til Regionalt forskningsfond, samt to medlemmer av styringsgruppen til FORREGION. Styringsgruppen til FORREGION oppnevner selv sine to medlemmer.
- 3) Fylkestinget vedtar revidert bestillingsbrev for fellesstyret i Regionalt forskningsfond og FORREGION 2023.

Gunn Clair Westad
fylkesdirektør

Kate I. J. Syvertsen
kst. avdelingssjef

Bakgrunn for saken

De regionale forskningsfondene ligger under Kunnskapsdepartementet (KD) sitt ansvarsområde, som gjennom sin forskrift om de regionale forskningsfondene har vedtatt at forvaltning av ordningen skal administreres av fylkeskommunen i samarbeid med Norges forskningsråd. FORREGION ligger under Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD), som har gitt fylkeskommunene ansvaret for forvaltningen av ordningen.

I 2022 kom det en ny forskrift fra KDD som stadfester at FORREGION og RFF skal knyttes tettere sammen når det gjelder videreføring, organisering og finansiering. I oppdragsbrevet for tilskudd til de regionale forskningsfond for 2022 er det presisert at fylkeskommuner skal se RFF tilskudd i sammenheng med tilskudd til FORREGION.

I Rogaland fylkeskommune samarbeides det allerede tett mellom de to ordningene om mobilisering og oppfølging av prosjekter.

Styret for RFF Rogaland ble i FT-sak 59/2020 valgt for en periode på fire år, og er sammensatt av politisk valgte representanter, representanter fra det offentlige og det private næringsliv, samt akademisk. Styret vedtar støtte til søknader for hovedprosjekt basert på forskningsfaglige vurderinger. Forprosjekter blir behandlet administrativt av fylkesdirektøren. Styret drifter fondet basert på bestillingsbrev til Regionalt forskningsfond Rogaland 2020-2023 som ble vedtatt av fylkestinget i FT-sak 59/2020 (se vedlegg 6). Dette er utarbeidet i tråd med forskrift for de regionale forskningsfond og årlig tilskuddsbrev fra KD. Forslag til justert bestillingsbrev er vedlagt saken, både med og uten markerte endringer av justeringer, slik at disse enkelt skal kunne identifiseres. Endringene omhandler ansvaret for begge virkemidlene, samt tydeliggjøring av prioriterte satsingsområder i henhold til nærings- og innovasjonsstrategien.

For FORREGION er det opprettet en styringsgruppe med representanter fra næringsliv, offentlig sektor og akademisk. Disse vedtar ikke støtte til enkeltprosjekter, det gjøres administrativt av fylkesdirektøren. FORREGION sin styringsgruppe har ikke et bestillingsbrev som det styres etter, men ordningen styres basert på forskrift for FORREGION og årlig tilskuddsbrev fra KDD.

Problemstilling

Det skal tas stilling til forslaget om å etablere ett felles styre, for virkemidlene RFF og FORREGION, og i tråd med endringene også justert bestillingsbrev til styret.

Saksopplysninger

I ny forskrift om «Kommunal- og distriktsdepartementets tilskudd til Forskningsbasert innovasjon i regionene (FORREGION) forvaltet av fylkeskommunene» står det blant annet: §1. *Formål med FORREGION er at Forregion skal mobilisere næringslivet til å benytte andre virkemidler, som Regionale forskningsfond (RFF), Norges*

forskningsråds nasjonale programmer eller internasjonale ordninger. I §12 b) står det at FORREGION skal ses i sammenheng med tilskuddsordningen for Regionale forskningsfond.

I oppdragsbrev for 2022 fra Kunnskapsdepartementet, Statsbudsjettet 2022 kap. 286 post 60 Regionale forskningsfond Tilskudd til forskning, står det følgende i punkt 2: *Fylkeskommunene har fra 2022 fått ansvar for mobiliseringsdelen av FORREGION-programmet, jf. Prop. 1 S (2021-2022) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet, kap. 553 post 68. Fylkeskommunene skal se dette tilskuddet i sammenheng med tilskudd til regionale forskningsfond.*

Både Kommunal- og distriktsdepartementet og Kunnskapsdepartementet kommer med klar bestilling til fylkeskommunene om at administrasjon og organisering knyttet til ordningene FORREGION og RFF må samordnes bedre og at ordningene skal ses i sammenheng. I mange fylkeskommuner er allerede disse to ordningene samordnet i svært stor grad. Dette er gjort blant annet ved at disse to ordningene har et felles styre og at en eller flere ansatte i fylkeskommunen har ansvar for begge ordningene. Et flertall av fylkeskommunene har, etter forskriften trådte i kraft, en slik organiseringen av ordningene.

Fra perioden 2007 til 2017 gikk ordningen under navnet *VRI - Virkemidler for regional FoU og innovasjon* nasjonalt, og alle fylker brukte dette navnet. I 2017 ble ordningen endret og fikk navnet FORREGION, som står for *forskningsbasert innovasjon i regionene*, og er nå et etablert navn for ordningen nasjonalt. I Rogaland ble navnet VRI Rogaland beholdt, men for å sikre at næringslivet kjenner igjen navnet fra andre fylker, er nå ordningen omtalt som FORREGION Rogaland. Det navnet vil stå bedre i stil med ny forskrift, som stadfester forskningselementet i ordningen.

FORREGION og RFF har mange likhetstrekk som gjør det naturlig å integrere dem tettere. Det er noe forskjell i økonomisk omfang for ordningene. For FORREGION er rammen på 6,592 mill. kr i 2023. RFF har en betydelig høyere ramme med 12,335 mill i 2023. Når det gjelder tildeling av midler til prosjekt og aktiviteter er det også variasjoner her. RFF bevilget midler til 9 forprosjekt og 4 hovedprosjekt i 2022, og FORREGION bevilget midler til 7 forprosjekt, 11 student-til-låns prosjekt og 8 nettverksmøter i 2022. FORREGION kan generelt sies å være støtte til prosjekter i en tidligere fase enn RFF.

Styret til RFF og styringsgruppen til FORREGION opererer i dag uavhengig av hverandre uten samordning.

I FT-sak 90/2022 ble nærings- og innovasjonsstrategien for Rogaland revidert til nå å ha tre følgende prioriterte satsningsområder:

- Ren energi og maritim fremtid
- Mat
- Reiseliv og opplevelse

Alle de økonomiske virkemidlene for næringsutvikling er innrettet etter disse satsningsområdene, og midler skal deles ut til prosjekt som samsvarer med satsningsområdene. Dette gjelder også for RFF og FORREGION.

Fylkesdirektørens vurderinger

Både FORREGION og RFF er viktige fylkeskommunale virkemidler for å støtte tidlig-fase forsknings- og innovasjonsprosjekter. Ordningene er godt etablert og kjent i Rogaland, og har støttet viktige prosjekter som har gått videre til kommersialisering og marked, eller til å bli nasjonale og internasjonale prosjekter. Fylkesdirektøren vurderer derfor at ordningene er viktige for å avlaste risiko og støtte næringslivet i retning av mer forskning og innovasjon.

I lys av ny forskrift for FORREGION og oppdragsbrev for 2022 for RFF, som stadfester at ordningene skal ses i sammenheng, mener fylkesdirektøren det er riktig å se de to virkemidlene i større sammenheng. Et felles styre vil, etter fylkesdirektørens vurdering, være en riktig måte å samordne de to virkemidlene på. Det vil sikre en mest mulig effektiv og målrettet innsats fra fylkeskommunen når det gjelder å styrke RFF og FORREGION som regionale forsknings- og innovasjonsvirkemidler. For kunder av ordningene vil det være tydeligere hvordan de to ordningene henger sammen, og hvilke virkemidler som er mest aktuelle i den fasen selskapene er i.

Styret i RFF er valgt for perioden 2020-2023. Styret har fungert meget bra og har formelt ansvar for beslutning av tilsagn til forskningsprosjekter, mens styringsgruppen til FORREGION er rådgivende. Det er derfor fylkesdirektørens vurdering at det er fornuftig å utvide styret i RFF med to medlemmer fra styringsgruppen til FORREGION. Nytt styre vil være operativt når styringsgruppen i FORREGION har valgt sine to medlemmer og gjort dette kjent for styret i RFF. For perioden 2024-2027 velges det ett nytt styre for RFF og FORREGION på ordinært vis, av fylkestinget.

Konklusjon

Etablering av et felles styre for ordningene anses som et naturlig første skritt for å sikre en integrert overordnet styring. RFF og FORREGION har en rekke likhetstrekk, og er i tillegg innrettet etter de samme satsningsområdene i nærings- og innovasjonsstrategien for Rogaland. Disse felles karakteristikkene ved de to ordningene danner grunnlag for en god og hensiktsmessig integrasjon og samordning.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/416-1
Saksbehandler: Heidi Skifjell
Avdeling: Seksjon for næring

Orientering om opptak av innovasjonsselskap fra Rogaland i Sivas næringshage-, og inkubasjonsprogram 2023-2032

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
12/2023	02.02.2023	Regional-, kultur- og næringsutvalget
51/2023	14.02.2023	Fylkesutvalget
11/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Rogaland fylkeskommune Sivas forslag til opptak
- 2 Vedlegg 5 Fylkesfordeling av kap 553, post 61, 63, 65 og 69.pdf

Sammendrag

Saken orienterer om opptak av næringshager og inkubator i Sivas næringshage- og inkubasjonsprogram for 2023-2032.

Opptak av innovasjonsselskaper i Sivas næringshage- og inkubasjonsprogrammer vedtas administrativt etter fullmakt fra fylkestinget, jfr FT-sak 116/22

Fire næringshager i Rogaland kan gi tilbud om næringshageaktivitet til kommuner i Rogaland i nytt program. Bedrifter i de aller fleste distriktskommunene vil dermed få tilbud om programaktivitet.

Validé AS vil fortsatt være inkubatoren i Rogaland og har ambisjoner om å styrke inkubatortilbudet til å omfatte større deler av Rogaland.

Fylkesdirektørens innstilling

Saken tas til orientering

Gunn Claire Westad
fylkesdirektør

Kate I. J. Syvertsen
Kst. avdelingssjef

Bakgrunn for saken

Rogaland fylkeskommune mottok Sivas forslag til opptak av næringshager og inkubatorer i de nye programmene i Rogaland den 31.10.2022, se vedlegg.

I et møte mellom Siva og Rogaland fylkeskommune 31.11.2022 ble Sivas forslag til opptak ytterligere diskutert.

Fylkestinget ga i FT-sak 116/2022 administrasjonen i fullmakt å vedta opptak av innovasjonsselskaper i Sivas næringshage- og inkubasjonsprogrammer i Rogaland 2023-2032.

Problemstilling

Fylkestinget orienteres om opptak av innovasjonsselskap fra Rogaland i Sivas næringshage-, og inkubasjonsprogram 2023-2032.

Saksopplysninger

Rogaland fylkeskommune har blitt tildelt kr 27 275 000 på kap. 553, post 61 «Mobiliserende og kvalifiserende næringsutvikling» i statsbudsjett 2023.

Fylkeskommunen er oppdragsgiver for de mobiliserende og kvalifiserende næringspolitiske virkemidlene forvaltet av Innovasjon Norge og Siva. Målet med virkemidlene er å medvirke til å mobilisere og utvikle et verdiskapende næringsliv i distrikt og regioner i Rogaland. Fylkeskommunene har ansvaret for å utforme og finansiere oppdrag til Innovasjon Norge og Siva i sitt fylke ut fra regionale behov og prioriteringer. Innovasjon Norge og Siva skal forvalte midlene i tråd med gjeldende programplaner.

Siva utlyste sommeren 2022 ut ny programperiode for næringshage- og inkubasjonsprogrammet 2023-2032. Fristen for innovasjonsselskapene til å søke ble satt til 15.9.2022. I FT-sak 116/2022 informerte fylkesdirektøren om hvilke innovasjonsselskap som hadde søkt i Rogaland innen fristen.

Siva har vurdert søknadene basert på den økonomiske rammen gitt Rogaland i forslag til statsbudsjett 2023, ulike hovedkriterier og delelement vist og forklart i mottatt brev fra Siva 31.10.2022. Vurderingene gitt av Siva ble så diskutert mellom næringsseksjonen og Siva i eget møte avholdt 3.11.2022.

Siva har benyttet ny differensieringsmodell for innplassering av næringshager og inkubatorer i nytt program. Inkubatorprogrammet har ni nivå mens næringshageprogrammet har 5 nivå. Basert på 1) *økonomisk ramme gitt Rogaland over statsbudsjettet* (fylkesvise rammer), 2) *de samlede nasjonale rammene gitt over statsbudsjettet* (nasjonale rammer), og 3) *uten økonomiske rammer*, ble de omsøkte næringshagene og inkubatorene fra Rogaland plassert i de ulike nivåene. Tilskuddene på de ulike nivåene har økt sammenlignet med tidligere år.

Rogaland fylkeskommune har fulgt anbefalingene fra Siva og vedtatt at følgende innovasjonsselskap tas opp i Sivas næringshage- og inkubasjonsprogram 2023-2032

Næringshageprogrammet	Differensieringstilskudd	Nivå
Rogaland Ressurssenter	2 800 000	2
Suldal Vekst AS	2 400 000	3
Medvind24 Næringshage AS	2 400 000	3
TEAL AS	2 100 000	4
Inkubasjonsprogrammet		
Validé AS	5 000 000	3
Sum	14 700 000	

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren er tilfreds med at fire næringshager i Rogaland kan gi tilbud om næringshageaktivitet til kommuner i Rogaland i nytt program. Bedrifter i de aller fleste distriktskommunene våre vil få tilbud om programaktivitet. Nytt næringshageprogram for 2023-2032 har nye og forsterkede elementer som *bærekraft, forsterket kobling mot FOU, digitalisering og industriutvikling, godt samspill med andre virkemidler og kompetanse*. Disse forsterkede elementene samsvarer etter fylkesdirektørens vurderinger godt med nærings- og innovasjonsstrategien i Rogaland.

Validé AS vil fortsatt være inkubatoren i Rogaland og har ambisjoner om å styrke inkubatortilbudet til å omfatte større deler av Rogaland. Inkubasjonsprogrammet har som næringshageprogrammet også nye forsterkede elementer. I tillegg til de nye elementene som gjelder for næringshageprogrammet er inkubasjonsprogrammet forsterket med *skalering og eksport*

I tillegg til Validé AS som søker av inkubasjonsprogrammet i Rogaland, ble Kværnhuset industriinkubator i Egersund også vurdert for opptak, men var ikke kvalifisert uti fra kriteriene. Marin Energi testsenter AS på Haugalandet ble vurdert som kvalifisert for inkubasjonsprogrammet, men ble ikke prioritert basert på den fylkesvise tildelingen av midler over statsbudsjettet.

Fylkesdirektøren vil også fremover ha et nært samarbeid med næringshagene og Validé gjennom de nye programmene. Næringshage- og inkubasjonsprogrammet er viktige virkemidler for realisering av nærings- og innovasjonsstrategien til fylkeskommunen.

Sivas nye nivåinndeling, spesielt med ni nivå for inkubatorprogrammet mot tidligere 5 nivå, samt økning av økonomisk ramme per nivå for begge programmene, gjør etter fylkesdirektørens vurdering det vanskelig for Rogaland å konkurrere på nasjonalt nivå. Rogaland er fylket etter Oslo som får minst tildeling over post 61, dette på bakgrunn av at midlene fra Kommunal-, og distriktsdepartementet (KDD) fordeles til fylkeskommunene med en distriktsdel, og en regional del, se *vedlagt fylkesfordeling*. Den distriktsrettede delen skal utjevne geografiske forskjeller ved å kompensere for ulemper i distriktsområde, og utgjør mesteparten av tildelingen (ca. 75 pst.).

Post 61 over statsbudsjettet er styrket fra 2022 til 2023, men rammen for 2023 er omtrent lik rammen for 2021, litt i overkant av kr 27 mill. Bevilgningen over post 61 er med dette ikke styrket i vesentlig grad og tilpasset økningen i nivå og tilskudd på de ulike nivåene i de nye programmene. Dette resulterer i at Innovasjon Norge vil få en mindre del av rammen på post 61 sammenlignet med tidligere år.

Konklusjon

Fylkesdirektøren tilrår at saken om opptak av innovasjonsselskap fra Rogaland i Sivas næringshage-, og inkubasjonsprogram 2023-2032 tas til orientering.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/7415-1
Saksbehandler: Tore Jensen
Avdeling: Transport og mobilitet

Innbyggerforslag - kollektivtilbudet til Byøyene/Hommersåk i helgene

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
12/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Sammendrag

Fylkeskommunen har mottatt et innbyggerforslag vedrørende rutetilbudet til Hommersåk og Byøyene.

Ifølge kommunelovens §39a skal innbyggerforslag behandles direkte i fylkestinget.

I innbyggerforslaget etterlyses det

- Bedre kveldsruter (primært båt, og spesifikt båtavgang lørdag/søndag kl. 2230)
- Tidlig morgentilbud i helgene (buss og båt)

Vedtatt Økonomiplan for perioden 2023-2026 forutsetter effektiviseringer av rutetilbudet i fylket. Det er derfor i utgangspunktet ikke rom for utvidelser i rutetilbud som krever friske budsjettmidler.

Ønsket om en ekstra kveldsavgang med båt til Hommersåk lørdag og søndag innfris imidlertid fra oppstart av nytt ruteanbud 1.januar 2024. Det vil da settes opp anløp av Hommersåk med avgang fra Fiskepiren kl. 2230.

Fylkesdirektørens innstilling

Innbyggerforslaget tas ikke til følge.

Gunn Claire Westad
fylkesdirektør

Stine Haave Åsland
samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Fylkeskommunen har mottatt et innbyggerforslag vedrørende rutetilbudet til Hommersåk og Byøyene.

Ifølge kommunelovens §12-1 skal innbyggerforslag behandles direkte i fylkestinget. For saker hvor fylkeskommunen er ansvarlig, er utgangspunktet at det skal foreligge minst 500 underskrifter fra personer bosatt i gjeldende fylke.

Det har i dette tilfellet ikke blitt oversendt adresser for de personene som har skrevet under på saken via www.minsak.no, men fylkesdirektøren velger likevel å legge frem saken for behandling i fylkestinget da saken uansett har interesse. Departementet understreker i «Veileder til Innbyggerforslag» at «*selv om vilkårene for behandling av forslag ikke er oppfylt, står kommunestyret eller fylkestinget fritt til likevel å ta saken opp til behandling.*» og «*Det må videre kunne stilles som krav at det er mulig å kontrollere av støtteerklæringene at bosettingsvilkåret er oppfylt. Departementet understreker at hvor streng vurdering som skal legges til grunn, vil være opp til kommunen eller fylkeskommunen å vurdere. Det er ikke noe til hinder for at saker tas opp selv om lovens krav til innbyggeroppslutning ikke er oppfylt. Her må behovet for avklaring veies opp mot ulempen ved avvisning.*»

Ruteønskene har tidligere vært oversendt Sandnes kommune og det har også vært dialog mellom initiativtaker og Kolumbus.

Problemstilling

Fylkeskommunen har mottatt 563 underskrifter til et innbyggerforslag med følgende beskrivelse:

«Bedre kollektivtilbud i helgene Hommersåk og bøyene

Synes det er på tide med å stille spørsmål ang helgetilbudet på kvelds rutene til kolumbus. Jeg bor på Sjølvik og jobber skift i Stavanger . En lørdagskveld bruker jeg ca 2,5time på å komme hjem, Tog,buss og spasertur. Hvet det er mange som bor på Hommersåk eller byøyene som har samme problemet. Skift/turnus.(ja,folk jobber helger også!) Problemet er også morgen båten fra Hommersåk. I helsevesenet starter de kl 08 og det er ikke mulig når båten går kl 08 og første buss ca kl 07.30 Ungdommer som vil til Stavanger. Restaurant besøk. Hyttefolk som vil være lengst mulig på hytta Det er snakk om noen ekstra avganger i uka. La oss ta en felles dugnad.»

Saksopplysninger

I saken etterlyses det

- Bedre kveldsruter (primært båt, og spesifikt båtavgang lørdag/søndag kl. 22.30)
- Tidlig morgentilbud i helgene (buss og båt)

Det påpekes også lang reisetid for en spesifikk reise Stavanger-Sjølvik.

Dagens rutetilbud i helgene

Antall avganger pr. retning (rundtur=2 avganger)	Hommersåk	Byøyene/Usken
Lørdag		
Båt, antall avganger	6+6	14+15 (5+5*)
Båt, første og siste avgang	08.00-19.40	06.15-03.00 (07.50-19.44*)
Buss, antall avganger	22+23	-
Buss, første og siste avgang	07.34-03.35	-
Søndag		
Båt, antall avganger	6+6	14+15 (6+6*)
Båt, første og siste avgang	08.00-19.40	06.37-01.00 (07.50-19.44*)
Buss, antall avganger	16+16	-
Buss, første og siste avgang	08.34-00.13	-

*) anløpsstedene i Sandnes kommune som ikke er selve Hommersåk.

I vedlegg 1 vises de ulike rutetabellene for båt og busstilbudet.

Av dette finansierer Stavanger kommune en båt-avgang i ukedagene kl. 01.00, og to båt-avganger natt til lørdag og natt til søndag kl. 01.30 og 03.00 til/fra Byøyene.

Kolumbus opplyser at det i forbindelse med utlysning av konkurransegrunnlaget for nytt anbud for båtrutene til Byøyene og Hommersåk (fra 1. januar 2024) er gjort noen justeringer i rutetabellen for å gi Hommersåk-området et bedre tilbud på lørdager og søndager, med en ny 22.30-avgang.

Økning i busstilbudet fra høsten 2020

Rutetilbudet Hommersåk-Sandnes og Hommersåk-Forus ble utvidet høsten 2020.

Rute 21 (Hommersåk – Sandnes) fikk 16 nye avganger på søndager, opp fra 7 avganger. Årlig kostnad for forbedringen var 1 mill. kroner.

Samtidig ble det opprettet en helt ny direkterute fra Hommersåk til Forus (X49) med 4 avganger, 2 morgen og 2 ettermiddag. Årlig kostnad for forbedringen var 1,3 mill. kroner.

Foreløpig evaluering viser at tilbudsutvidelsen på rute 21 til Hommersåk var blant de satsingene høsten 2020 som har gitt minst passasjervekst i forhold til økningen i ressursinnsats.

Morgenavganger til skiftarbeidsplasser

Når det gjelder tidlige morgenavganger for arbeidsreisende lørdager og søndager, er dette et tilbud som flere steder er blitt utvidet de senere årene. Noen områder på Nord-Jæren har dessuten ruter med døgndrift, dog med lav frekvens.

Det er imidlertid relativt få områder som har et rutetilbud som muliggjør reiser til arbeidsstart til eksempelvis SUS i tidsrommet 06.30-07.30 i helgene, særlig søndager. Jærbanen er heller ikke i drift på disse tidspunktene.

Utfordringen er at reisevolumene på denne tiden er små, reisebehovet er svært spredt, men samtidig er det uten tvil en del tvungne kollektivbrukere som har tidlig arbeidsstart. Utfordringen blir å gi et rutetilbud som passer til arbeidsstart når passasjervolumene samtidig ikke kan forsvare høy frekvens. En del arbeidsplasser kan også være ugunstig lokalisert for kollektivbetjening fra bosted (sykehjem, omsorgsboliger m.m.). Av arbeidsplasser med tidlig start i helgene skiller SUS seg ut med relativt mange ansatte (selv om skiftene i helgene har langt færre på jobb enn dagtid på hverdager). I dag kan SUS nås fra enkelte områder på Nord-Jæren til arbeidsstart i helgene. Sykehuset i Haugesund er per i dag ikke mulig å nå med kollektivtrafikk tidlig lørdag/søndag morgen.

Det vil i forbindelse med planleggingen av kollektivtilbudet til nye SUS bli sett nærmere på å kunne gi et rutetilbud i helgene til de områdene som har særlig mange SUS-ansatte.

Reisetid

Reisetid fra Stavanger sentrum til Hommersåk varierer fra 20 til 40 minutter med båt og ca. 46 minutter med tog+buss. Reell reisetid kan imidlertid fort være gunstigere i favør av buss enn disse tallene viser, da flatedekningen til bussrutene er langt bedre enn for båten.

Eksempelet som nevnes i underskriftsaksjonen på 2,5 timer fra Stavanger til Skjølvik (øst for Hommersåk) er ikke representativt for flertallet av reisene til Hommersåk da det er en arbeidsreise til et primært hytteområde med relativt lang gangtid både til vei og hurtigbåtkai.

Fylkesdirektørens vurderinger

Vedtatt Økonomiplan for perioden 2023-2026 forutsetter effektiviseringer av rutetilbudet i fylket. Det er derfor i utgangspunktet ikke rom for utvidelser i rutetilbud som krever friske budsjettmidler.

Ønsket om en ekstra kveldsavgang med båt til Hommersåk lørdag og søndag innfris imidlertid fra oppstart av nytt ruteanbud 1.januar 2024. Det vil da settes opp anløp av Hommersåk med avgang fra Fiskepiren kl. 2230.

Hommersåk har i hovedtrekk et rutetilbud på nivå med tilsvarende områder i fylket, heller noe over i og med at rutetilbudet omfatter både buss og båt. Det er også økt senest i 2020 (flere avganger søndag og opprettelse av X49 ekspressrute til Forus).

Byøyene har etter fylkesdirektørens oppfatning et omfattende rutetilbud tatt i betraktning innbyggertallene på de ulike øyene.

Samtidig er det en utfordring å kunne tilby et godt rutetilbud tidlig lørdag/søndag morgen når etterspørselen er lav.

Konklusjon

Den etterlyste båtavgangen fra Stavanger til Hommersåk kl. 22.30 lørdag/søndag vil bli opprettet fra oppstart av nytt driftsanbud fra 1.januar 2024.

I forbindelse med planlegging av nytt rutetilbud til nytt SUS vil det sees på særlig tilbud til områder med mange SUS-ansatte.

Som følge av at det allerede er planlagt tiltak som innbyggerne etterlyser, samt utfordrende å tilby alt som etterspørres, tas innbyggerforslaget ikke til følge.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/8069-1
Saksbehandler: Janne Gryte Malmin
Avdeling: Samferdselsavdelingen

Ryfast- endring av rabatt på bompenger for nullutslippskjøretøy

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
7/2023	01.02.2023	Samferdselsutvalget
35/2023	14.02.2023	Fylkesutvalget
13/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Brev -Ryfast takstauke.pdf
- 2 VEDLEGG Rv 13 Ryfast - vurdering av økonomien etter 1-2 års drift.pdf

Sammendrag

Vegdirektoratet har vurdert økonomien i Ryfast etter ett års innkreving, og er av den oppfatning at prosjektet har tilfredsstillende trafikkutvikling, men at inntektene er for lave. Vegdirektoratet anbefaler Ferde å øke takstene til nødvendig nivå for at prosjektet skal være nedbetalt innen fastsatt tid. Ferde har gjort en selvstendig vurdering og er enig med Vegdirektoratet.

Samtidig som økonomien i Ryfast har vært til vurdering, har Stortinget åpnet for at Samferdselsdepartementet kan, dersom det er vedtatt av lokale myndigheter, fastsette en takst for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på inntil 70 prosent av ordinær takst i eksisterende og fremtidige bompengeprojekter.

Ferde har lagt fram to alternativ til takstøkninger. Det ene alternativet må ha tilslutning fra lokale myndigheter om å endre takst for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 fra 50 prosent av ordinær takst til 70 prosent av ordinær takst eller brikkerabatt. Takstene blir da justert med 10 prosent. Blir det fortsatt 50 prosent elbiltakst vil Ferde søke Vegdirektoratet om å få takstene i Ryfast justert med 15 prosent.

Den foreslåtte takstøkningen på 10 eller 15 prosent er inkludert 7,5 prosent pris- og kostnadsjustering i tråd med Norges Banks oppdaterte anslag fram til og med 2023. I påfølgende år ligger det inne et anslag om 2 prosent indeksjustering i tråd med Norges Banks inflasjonsmål.

Fylkesdirektørens innstilling

Fylkestinget gir sin tilslutning til at Ferde i prosjektet rv 13 Ryfast kan søke Vegdirektoratet om å endre takst for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 fra 50 prosent av ordinær takst til 70 prosent av ordinær takst etter brikkerabatt.

Gunn Claire Westad
fylkesdirektør

Stine Haave Åsland
samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Det er for prosjektet rv 13 Ryfast vedtatt et særskilt unntak fra ordinære retningslinjer for fastsetting av takster, jfr. Prop. 54 S (2020-2021). Innkrevingen i Ryfast startet opp 1. februar 2021 med et lavere takstnivå enn det som Statens vegvesen anbefalte. Det var lagt til grunn for særordningen at andel nullutslippskjøretøy ved oppstart av innkrevingen i Ryfast skulle være 10 prosent i Ryfylketunnelen og 20 prosent i Hundvågtunnelen.

I tråd med lokalpolitiske vedtak er det i Prop. 54 S (2020-2021) lagt til grunn at økonomien i prosjektet og takstene skal bli vurdert på nytt når den faktiske trafikken er kjent, ett år etter at innkrevingen er startet. Det er et vilkår at dersom vurderingen etter ett års drift tilsier at prosjektet ikke vil være nedbetalt etter fastsatt innkrevingsperiode på 20 år, skal takstene settes opp til nødvendig nivå.

I tråd med rutinene for håndtering av usikkerhet i bompengeproposisjonene, jf. Prop. 1 S (2016-2017) kan takstene styres etter fastsatt gjennomsnittstakst. I «Veileder» for bompengeprosjekt står det:

«Ved avvik mellom fastsatt gjennomsnittstakst og den reelle gjennomsnittstaksten kan bompengeselskapet søke om endringer i grunntakstene. Forslag til endringer i grunntakstene må ha tilslutning fra berørte fylkeskommuner og garantister før Vegdirektoratet fatter eventuelt nytt takstvedtak.»

Garantistene i Ryfast har akseptert at takstene om nødvendig skal settes opp når det er gjennomført evaluering etter ett års drift gjennom vedtak i fylkestinget i Rogaland 10.12.2019 og i bystyret i Stavanger kommune 16.12.2019:

«I tråd med fastsatte rutiner for håndtering av usikkerhet i bompengeprosjekter vil økonomien i prosjektet og takstene bli vurdert på nytt ett år etter at bompengennekrevingen er startet opp. Dersom økonomien tilsier at prosjektet ikke vil være nedbetalt i løpet av forutsatt innkrevingsperiode på 20 år, aksepteres det at gjennomsnittstakstene kan økes med inntil 20 pst. i forhold til de gjennomsnittstakstene som ble lagt til grunn i Prop. 190 S (2011-2012), dvs. 210 kr. for Ryfylketunnelen og 27 kr for Hundvågtunnelen (2020-prisnivå).»

Vegdirektoratet har vurdert økonomien i prosjektet etter ett års innkreving, og er av den oppfatning at prosjektet har tilfredsstillende trafikkutvikling, men at inntektene er for lave. Dersom første års resultat legges til grunn vil ikke prosjektet være nedbetalt etter 20 år, men vil mest sannsynlig ha en stor restgjeld etter endt innkrevsperiode. Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune er garantister for Ryfast. Vegdirektoratet tilrår Ferde å øke takstene til det nivået som opprinnelig var planlagt. (brev til Ferde datert 30.09.2022, vedlegg 2)

I behandlingen av statsbudsjettet for 2023 den 20. desember 2022 samtykket Stortinget i at Samferdselsdepartementet kan, dersom det er vedtatt av lokale myndigheter, fastsette en takst for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på inntil 70 prosent av ordinær takst i eksisterende og fremtidige bompengeprojekter.

Ut fra rolle- og ansvarsfordeling i bompengesektoren har Ferde et ansvar for å gjøre en selvstendig vurdering av økonomien i prosjektet og om nødvendig sende søknad om takstjustering. Ferde har etter gjennomført evaluering vurdert at det er nødvendig med en økning av takstene for å sikre tilstrekkelig inntekt til at prosjektet blir nedbetalt innen fastsatt tid.

Ferde har 3. januar 2023 sendt brev til Rogaland fylkeskommune, Stavanger kommune og Strand kommune med orientering om takstøkning i Ryfast, eventuell innføring av 70 prosent elbiltakst samt fullmakt til takstjusteringer. Elbilandelen i Ryfast er i 2022 ca. 30 prosent og viser fortsatt vekst. En økning av takst for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 fra 50 prosent til 70 prosent gjør at prosjektet kan ha en lavere prosentvis økning i grunntakstene for at prosjektet skal bli nedbetalt innen 20 års innkrevsperiode. (brev fra Ferde datert 03.01.2023, vedlegg 1)

Ferde ber i brevet om fullmakt til å kunne søke Vegdirektoratet om å justere grunntakstene slik at gjennomsnittstakstene i Ryfast kan opprettholdes, når Ferde ser at det er behov for det, innenfor rammen av fastsatte gjennomsnittstakster for Ryfast. Det vil si, Ferde ber om fullmakt til å søke Vegdirektoratet om å øke takstene utover årlig konsumprisindeks (KPI) når dette blir vurdert som nødvendig, uten at takstforslaget først legges fram til lokalpolitisk behandling i Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune.

Problemstilling

Fylkestinget bes i saken gi sin tilslutning til at Ferde i prosjektet rv 13 Ryfast kan søke Vegdirektoratet om å endre takst for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 fra 50 prosent av ordinær takst til 70 prosent av ordinær takst etter brikkerabatt.

Saksopplysninger

Gjennom behandlingen av Prop. 87 S (2017-2018) opphevet Stortinget fritaket for bompengavgift for nullutslippskjøretøy. Det ble åpnet for at det kunne innføres bompengavgift opptil 50 prosent av ordinær takst, gitt lokalpolitisk tilslutning. Fylkestinget i Rogaland fattet 12. juni 2018 følgende vedtak i sak 18/11571, pkt. 5:

«Fylkestinget viser til forslag i revidert statsbudsjett om å innføre halv takst for el-biler ved bompassering. Dersom dette blir vedtatt av stortinget vil det gjelda for alle bomprosjekt i Rogaland.»

Rogaland fylkeskommune (06.02.2019) og Strand kommune (13.12.2018) fattet vedtak om å innføre bompengeavgift for nullutslippskjøretøy ved innkrevingsstart i Ryfast. Stavanger kommune (27.05.2019) fattet vedtak om at bompengeavgift i Ryfast skal innføres når andelen nullutslippskjøretøy i området når 20 prosent. Ved oppstart av innkrevingen i Ryfast 1. februar 2021 var andelen over 20 prosent, og det ble innført bompengeavgift som tilsvarer 50 prosent av ordinær takst etter rabatt for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1.

Nullutslippskjøretøy har fortsatt å øke markedsandelen, og i Ryfast var elbilandelen i desember 2021 ca. 25 prosent. Til sammenligning er hver tredje passering i Ryfast i desember 2022 en elbilpassering.

Det er lite som tyder på at trenden skal avta, og så lenge det er reduserte avgifter for denne type kjøretøy og rabatterte takster for bompengeavgift vil incentivet for overgang til nullutslippskjøretøy være til stede. Elbil vil fremdeles ha fordeler når det gjelder parkering, kollektivfelt og bompenger selv om bompengerabatten reduseres.

Ferde har sett på utvikling i trafikk, gjennomsnittspris og inntekter i Ryfast i forhold til Prop 109 S (2011-2012) og Prop 44 S (2019-2020). Inntektsgrunnlaget er om lag 12 prosent bak forutsetningene i Prop 44 S (2019-2020) og om lag 32 prosent bak inntektsgrunnlaget i Prop 109 S (2011-2012) og takstgrunnlaget. Ferde sine beregninger viser at det er nødvendig å øke grunntakstene med 15 prosent (inkl. 7,5 prosent indeksjustering) for at prosjektet skal bli nedbetalt innen 1. februar 2041.

Ferde har også beregnet hvor mye takstene må økes om det innføres bompengeavgift for nullutslippskjøretøy som tilsvarer 70 prosent av ordinær takst etter rabatt i takstgruppe 1. Prosjektet kan da være nedbetalt innen 20 år med en takstøkning på 10 prosent (inkl. 7,5 prosent indeksjustering) istedenfor 15 prosent.

Ferde vil søke Vegdirektoratet om takstendring alternativ 1 om det blir lokalpolitisk tilslutning til å innføre bompengeavgift tilsvarende 70 prosent av ordinær takst i takstgruppe 1. Ved fortsatt 50 prosent elbiltakst vil Ferde søke Vegdirektoratet om å få takstene i Ryfast justert med 15 prosent (alternativ 2).

Takstalternativ:

Ryfylketunellen		Dagens pris	Alternativ 1 +10% + elbil 70%	Alternativ 2 +15 prosent
Takstgruppe 1	Utan avtale	149	164	171
	Ordinære med avtale	119,2	131,2	136,8
	Nullutslepp med avtale	59,6	91,84	68,4
Takstgruppe 2	Utan avtale	446	491	513
	Ordinære med avtale	446	491	513
	Nullutslepp med avtale	0	0	0
Hundvågtunellen		Dagens pris	Alternativ 1 +10% + elbil 70%	Alternativ 2 +15%
Takstgruppe 1	Utan avtale	30	33	35
	Ordinære med avtale	24	26,4	28
	Nullutslepp med avtale	12	18,48	14
Takstgruppe 2	Utan avtale	81	89	93
	Ordinære med avtale	81	89	93
	Nullutslepp med avtale	0	0	0

Det legges opp til takstendring våren 2023.

Garantiansvar

Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune har stilt garantier for Ryfast for til sammen 7061 mill. kroner (hhv. 70/30) og bærer risikoen om inntjeningen i prosjektet ikke er tilstrekkelig til å betjene bompengelånet.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren er enig i Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementets vurdering av at det i vedtak i FT-sak 174/2019 «Endelig sak om omlegging av takst- og rabattsystem rv 13 Ryfast» er akseptert at takstene skal settes opp til nødvendig nivå om evaluering av økonomien i prosjektet etter ett års drift viser at takstene må økes mer enn KPI for at prosjektet skal være nedbetalt innen fastsatt tid. Ferde har presentert to alternativ til takster for å komme i mål med nedbetalingen av Ryfast innen 1. februar 2041. Fylkestinget må i saken ta stilling til om nullutslippskjøretøy skal være med å betale en større andel av investeringen i Ryfast som er knyttet til bompenger.

Bompengerabatt for nullutslippskjøretøy er et av flere tiltak for å nå Stortingets mål om at nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025. I Ryfast betaler i dag nullutslippsbiler med avtale 50 prosent av ordinær takst i takstgruppe 1.

Fylkesdirektøren viser til at det var lagt til grunn for særordningen at andel nullutslippskjøretøy ved oppstart av innkrevingen i Ryfast skulle være 10 prosent i Ryfylketunnelen og 20 prosent i Hundvågtunnelen. Det har vært en kraftig økning i andel nullutslippskjøretøy i Ryfast, og andelen er i dag over 30 prosent. Selv om trafikkutviklingen i Ryfast etter Statens vegvesen sin vurdering er tilfredsstillende, og kan ha en oppside videre i innkrevingssperioden, er inntektene for lave. En lavere gjennomsnittstakst enn forutsatt er i stor grad en følge av høyere elbilandel enn forventet.

Fylkesdirektøren er av den oppfatning at om trafikken framover vil øke i Ryfast, vil andelen elbiler mest sannsynlig også fortsette å øke. Skal nullutslippsbilene betale 50 prosent av ordinær takst må takstene i takstgruppe 1 økes uforholdsmessig mye for å få inn tilstrekkelig inntekt. Etter hvert kan normaltaksten komme opp på et uakseptabelt høyt nivå for å sikre inntekten.

Fylkesdirektøren vil minne om at fylkeskommunen bruker store ressurser på kollektivtilbudet i Ryfast. Dette er et godt tiltak med hensyn til miljø og er et godt alternativ til økt personbiltrafikk.

Stortinget har i behandlingen av statsbudsjettet for 2023 den 20. desember 2022 samtykket til at Samferdselsdepartementet kan, dersom det er vedtatt av lokale myndigheter, fastsette en takst for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på inntil 70 prosent av ordinær takst i eksisterende og fremtidige bompengeprojekter.

Fylkesdirektøren viser til at fylkestinget ved å innføre bompengeavgift på 50 prosent av ordinær takst har lagt opp til at nullutslippskjøretøy skal være med å betale for investering i infrastruktur i Ryfast. Andelen nullutslippskjøretøy øker betydelig raskere enn det som tidligere var lagt til grunn. Dette medvirker til at det er for lave inntekter i prosjektet. Fylkesdirektøren mener bompengeavgiften for nullutslippskjøretøy i Ryfast bør økes fra 50 prosent til 70 prosent for å sikre tilstrekkelig inntekt. Nullutslippskjøretøyene gis etter fylkesdirektørens mening fremdeles en god rabatt på bompengeavgiften.

Fylkesdirektøren viser til at vedtatt prøveperiode med lavere takster enn anbefalt i realiteten ble toårig og ikke ettårig. Dette har isolert sett økt behovet for å sette opp takstene til et realistisk nivå de gjenværende 18 årene. Korrigert for den høye pris- og kostnadsveksten i samfunnet er realjusteringen av takstene forholdsvis beskjeden dersom takstene for elbiler økes fra 50 til 70 prosent av ordinær takst.

Rogaland fylkeskommune har garantert for et betydelig beløp i Ryfast og er avhengig av at prosjektet har en inntjening som gjør at prosjektet lar seg nedbetale etter 20 år. Det vil etter fylkesdirektørens mening bli svært krevende for fylkeskommunen om Ryfast har en stor restgjeld etter endt innkrevingsperiode.

En forsvarlighetsvurdering etter finans- og garantiforskriften tilsier at de økonomiske marginene må holdes på et nivå som innebærer at det nærmest er utenkelig at garantienes kausjoner utløses etter endt innkreving. Dette forutsetter at det styres mot 20 års jevn innkreving med realistiske takster. En stående faglig fullmakt for Ferde kan være egnet til å ta bort risiko på lengre sikt. Fylkesdirektøren vil ikke på nåværende tidspunkt foreslå at Ferde gis denne fullmakten, men fylkestinget kan på bakgrunn av henvendelsen fra Ferde velge å tildele fullmakt.

Konklusjon

Fylkesdirektøren tilrår at fylkestinget gir sin tilslutning til at Ferde i prosjektet rv 13 Ryfast kan søke Vegdirektoratet om å endre takst for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 fra 50 prosent av ordinær takst til 70 prosent av ordinær takst etter brikkerabatt.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/10769-1
Saksbehandler: Helge Ytreland
Avdeling: Transport og mobilitet

Forlengelse av Haugalandspakken

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
15/2023	01.02.2023	Samferdselsutvalget
37/2023	14.02.2023	Fylkesutvalget
14/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Saksgrunnlag - Forlengelse Haugalandspakken

Sammendrag

Bompengeneinnkrevingen i Haugalandspakken avsluttes 1.juli 2023 og det er tatt et initiativ for å kunne forlenge innkrevingen frem til ny bypakke i Haugesund og Karmøy er i drift. Foreløpig antatt tidspunkt for når bypakken er i drift er høsten 2025, og en forlengelse av Haugalandspakken til da vil gi rom for å finansiere prosjekter for 500-600 millioner.

Det foreligger et forslag til hvilke prosjekter disse midlene kan brukes på. I forslaget vil først dagens vedtatte portefølje i Haugalandspakken fullfinansieres, før det deretter bevilges midler til prosjekter i alle de sju kommunene som er med i Haugalandspakken.

Fylkesdirektøren vurderer at en forlengelse vil være i tråd med Rogaland fylkeskommunes gjeldende samferdselsstrategi, og vil gi rom for å finansiere gode prosjekter som ellers ikke har finansiering.

Fylkesdirektørens innstilling

1. Haugalandspakken forlenges i tråd med saksutredningen fra Rogaland fylkeskommune fram til planlagt bypakke i Haugesund/Karmøy er i drift, og med maksimal varighet til 31. desember 2026.
2. Midlene disponeres slik det går fram av saksutredningen fra Rogaland fylkeskommune og gjennom den ordinære porteføljestytingsprosessen i Haugalandspakken.
3. Takst- og rabattordninger forutsettes å følge de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer.
4. Haugalandspakkens etablerte takst-, rabatt-, innkrevings- og styringssystem videreføres.

Gunn Claire Westad
Fylkesdirektør

Stine Haave Åsland
Samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Haugalandspakken er en bompengepakke som omfatter kommunene Haugesund, Karmøy, Bokn, Tysvær og Vindafjord i Rogaland og Sveio og Etne i Vestland. Innkrevingen i pakken avsluttes etter planen 1.juli 2023. Ettersom det fortsatt gjenstår uløste samferdselsutfordringer på Haugalandet, er det tatt initiativ til å forsøke å forlenge pakken. Samferdselsministeren har ikke ønsket å svare endelig på om denne muligheten finnes, men har pekt på at det arbeides med ny bypakke i Haugesund og Karmøy, at det vil være et relativt kortvarig opphold mellom innkrevsperiodene i dagens pakke og fremtidig bypakke og at han avventer et eventuelt initiativ fra lokale styresmakter før han tar stilling til spørsmålet.

Denne saken fremmes derfor i alle sju Haugalandspakkekommunene og Rogaland og Vestland fylkeskommune for å avklare om det er ønskelig å sende inn en søknad om forlengelse av Haugalandspakken.

Problemstilling

Fylkestinget skal ta stilling til om Rogaland fylkeskommune ønsker å forlenge Haugalandspakken, med en varighet inntil ny bypakke i Haugesund og Karmøy er i drift.

Saksopplysninger

Saken er mer utfyllende opplyst i vedlegget til saken. Vedlegget er sendt til alle kommunene som skal ta stilling til saken, samt Rogaland og Vestland fylkeskommune, sånn at alle kan ta stilling ut fra det samme saksgrunnlaget. Nedenfor gjengis mer kortfattet de viktigste momentene i dette saksgrunnlaget.

Bompengedepotet i Haugalandspakken avsluttes 15 år etter oppstart, 1.juli 2023. Samferdselsministeren besvarte 21.november 2022 et spørsmål i Stortinget angående muligheten for å eventuelt forlenge Haugalandspakken. I sitt svar viste han til at hovedregelen for nye porteføljestyrte pakker er at det ikke lenger er mulig å forlenge driftsfasen. Videre pekte han på at det arbeides med å få på plass en ny bypakke i Haugesund og Karmøy, som etter planen behandles lokalpolitisk sommeren 2023. Han ønsket ikke å ta stilling til en eventuell mulighet for forlenget innkreving i en periode mellom to bompengedepotperioder. Han svarte videre at dette var noe lokale styresmakter først måtte ta stilling til.

Styringsgruppen i Haugalandspakken ba i sitt møte 25.november 2022 om at det ble arbeidet videre med saken. Dette arbeidet legges nå frem for politisk behandling.

Status i Haugalandspakken er at det pr 1.1.22 var om lag 1,2 milliarder kroner igjen å bygge for, fordelt på bompenger som er innkrevd og ubrukt, fremtidige bompenger frem til sommeren 2023, statlige midler og fylkeskommunale/kommunale midler i form av mva-kompensasjon. Disse midlene skal brukes til å bygge en portefølje som ble besluttet av Fylkestingene i Rogaland og Vestland etter en kuttprosess høsten 2020.

Styringsmekanismen i Haugalandspakken er sånn at mesteparten av porteføljen er avsatt i en «låst del», mens en mindre andel er avsatt i en «buffer». Den låste porteføljen kan bygges parallelt og først, mens prosjektene i bufferen i praksis er en usikkerhetsavsetning, hvor prosjektene først bygges etter at man med sikkerhet vet at det er økonomisk rom for det.

En eventuell forlengelse av Haugalandspakken foreslås å ha varighet frem til ny bypakke for Haugesund og Karmøy er i drift. Det arbeides for å ha lokalpolitisk behandling av bypakken før sommeren 2023. Dersom denne fremdriften holdes og det gis positive vedtak i Karmøy, Haugesund og Rogaland fylkeskommune, vil saken sendes til sentral kvalitetssikring og Stortingsvedtak, før Ferdes arbeid med å klargjøre den nye pakken for innkreving kan starte. Med normal fremdrift på disse prosessene vil en ny bypakke kunne stå klar høsten 2025. Samtidig er dette tidspunktet noe usikkert; forsinkelser kan oppstå før den lokalpolitiske behandlingen, og prosessene både før og etter vedtak i Stortinget kan ta lenger tid enn normalt. Det er derfor lagt opp til at maksimal varighet av forlengelsen settes til 31. desember 2026 for å hensynta mulige forsinkelser og eventualiteter.

Dersom dagens Haugalandspakke forlenges til høsten 2025 vil det gi mulighet for å bygge for i størrelsesorden 500-600 millioner kroner.

Ettersom denne tallstørrelsen vil ha noe usikkerhet knyttet til seg, er det ønskelig å videreføre styringsgrepet med å avsette mesteparten av midlene i en «låst portefølje» og avsette en andel av midlene i en «buffer».

Grunnet svært høy prisstigning i anleggsmarkedet etter at porteføljen ble vedtatt i 2020, er status i dagens Haugalandspakke at prosjektene i den låste porteføljen fortsatt helt eller delvis vil kunne bygges uten at økonomien i pakken utfordres. Prosjektene i bufferen har derimot ikke lenger finansiering. Det legges derfor opp til å bruke om lag 250 millioner kroner av inntektene fra en forlengelse til å fullfinansiere porteføljen som ble vedtatt høsten 2020.

Med totalt 500-600 millioner kroner i totale investeringsmidler fra en forlengelse, hvor 250 millioner brukes til å fullfinansiere dagens portefølje, gjenstår i størrelsesorden 250-350 millioner kroner til nye prosjekter. Det legges opp til å avsette denne potten i en ny buffer, som da først kommer til gjennomføring etter man er trygge på at de andre prosjektene i porteføljen kan gjennomføres uten at økonomien i pakken utfordres.

I arbeidet med å konkretisere bruken av disse 250-350 millionene har kommuneadministrasjonene spilt inn prosjekter i prioritert rekkefølge. I dette arbeidet har det vært lagt vekt på å sikre en god kommunevis fordeling av midlene. Det foreslås en løsning hvor samtlige kommuner får sitt øverst prioriterte prosjekt fra dette arbeidet inn i porteføljen.

Oppsummert legges det opp til at midler fra en forlengelse av Haugalandspakken brukes som vist i figuren under. De fire øverste prosjektene er prosjekter som ligger i prosjektporteføljen i dagens Haugalandspakke og som med en forlengelse sikres

fullfinansiering. Blant prosjektene «under streken» finner man ett prosjekt pr kommune, og disse avsettes i en ny buffer.

Mørkeli-Gjerde	100 mill	Låst portefølje (inkl midler fra dagens Haugalandspakke binder dette opp om lag 250 millioner)
Gismarvik-Aksdal	9 mill	
Salhusveien	185 mill	
Åkra sør-Veakrossen, søndre tilførselsveg	27 mill	
Kryssutbedring og trafiksikkerhetstiltak fv47 i Sveio	30 mill	Ny buffer (250-350 millioner)
Føresvikveien	30 mill	
Frakkagjerdkrysset	50 mill	
Ølen-Tveit	20 mill	
Åkra sør-Veakrossen, grunnnerv	20 mill	
Valhall bro	30 mill	
Etappe 2 av fortau i Etne sentrum	2 mill	
Foreløpig ufordelt	68-168 mill	

Prosjektene er nærmere omtalt i vedlegget til saken. Frakkagjerdkrysset er ikke regulert og har derfor en ukjent kostnad. Dersom det ikke lar seg finansiere innenfor en forlengelse, er det beskrevet at midlene flyttes internt i Tysvær kommune til bygging av gang/sykkeltilbud langs Høievegen. Tilsvarende pågår det planarbeid for å avklare innsigelse fra Statsforvalteren i prosjektet Åkra sør-Veakrossen. Her pågår det også et arbeid med å utrede alternativer med å utvikle dagens Fv547 i stedet for å bygge Åkra sør-Veakrossen-prosjektet. Det er først etter at disse arbeidene er avsluttet at det kan tas endelig stilling til om det er fornuftig å gjennomføre grunnnerv på Åkra sør-Veakrossen. Tilsvarende som for Frakkagjerdkrysset/Høieveien legges det derfor opp til å flytte midlene internt i Karmøy til utbedring av Syrevegen dersom grunnnerv på Åkra sør-Veakrossen ikke er avklart å være fornuftig på beslutningstidspunktet.

Alle summene i tabellen over er foreløpige og besluttet endelig gjennom den ordinære porteføljestyringsprosessen i Haugalandspakken.

For å sikre at det gjennomføres prosjekter i alle kommunene, legges det opp til at prosjekter i kommunene Sveio, Bokn, Tysvær og Vindafjord gjennomføres først av prosjektene i bufferen. Dette er de fire øverste prosjektene «under streken». Deretter prioriteres prosjektene i Karmøy, Haugesund og Etne, ettersom det i den låste porteføljen (de øverste prosjektene i figuren over) brukes betydelige midler i disse kommunene.

Forlengelsen vil være en videreføring av dagens Haugalandspakke, og dagens styrings-, innkreivings-, takst- og rabattsystem vil derfor videreføres. Med andre ord vil bomstasjonene bli stående der de står i dag, styringsgruppen vil videreføres, takstene vil videreføres (inntil det eventuelt er grunnlag for å indeksjustere de) og så videre. Det gjøres i vedlegget oppmerksom på at det fra 1.januar 2023 er åpnet fra statlig hold for at maksimal rabatt for nullutslippskjøretøy kan endres fra 50 % til 30 %. Dersom en slik endring skal innføres i Haugalandspakken også, vil det gjøres i en egen takstjusteringssak, sånn at det ikke tas stilling til dette i denne saken. Men ved å slutte seg til en forlengelse hvor gjeldende takstretningslinjer følges, gis det prinsipiell åpning for at en slik endring om ønskelig kan gjennomføres på et senere tidspunkt.

Innkrevingen i Haugalandspakken avsluttes som nevnt innledningsvis 1.juli 2023. Dersom innkrevingen skal forlenges uten at det blir opphold i innkrevingen, må Stortinget derfor vedta forlengelsen før sommeren 2023. Dette fordrer en svært rask fremdrift, og det legges nå opp til kommunale og fylkeskommunale behandlinger av saken i februar og mars. Det er ikke sikkert at dette vil være tidsnok til å rekke Stortingsbehandling før sommeren, men det legges nå opp til den raskeste mulige fremdriften. For at det skal være grunnlag for å sende saken til Stortinget, må samtlige parter gi positiv tilslutning til forslaget. I klartekst betyr dette at dersom én eller flere kommuner ikke ønsker at Haugalandspakken skal forlenges, vil ikke saken bli sendt inn til Stortingsbehandling.

Sentrale myndigheter vil i sin behandling legge vekt på at lokalpolitiske vedtak er like. Dersom ett eller flere vedtak har forbehold eller lignende som gjør at sentrale myndigheter anser vedtakene som omforente nok, er det mulig at det kreves nye og like vedtak før de behandler saken. En slik situasjon vil i praksis medføre at en ikke rekker Stortingsbehandling tidsnok til å unngå opphold i innkrevingen.

Fylkesdirektørens vurderinger

En eventuell forlengelse av Haugalandspakken vil gi et økt handlingsrom for å bygge viktige samferdselsprosjekter som uten en forlengelse vil mangle finansiering og dermed ikke kunne gjennomføres på kort eller mellomlang sikt. Ingen av fylkesvegprosjektene i den foreslåtte porteføljen ligger inne i nylig vedtatt Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023-2030. Tilsvarende har heller ikke riksvegprosjektene finansiering i statsbudsjett/Nasjonal transportplan.

I Stortingsproposisjonene for Haugalandspakken er det beskrevet at det primært er vegene rv47 (i dag fv47 og fv547) og E134 som skal utvikles, i tillegg til tiltak på øvrig vegnett for å redusere veksten i biltrafikken. Dette reflekteres etter Fylkesdirektørens syn godt i den foreslåtte prosjektporteføljen i en eventuell forlengelse. I prosjektporteføljen ligger det også både tiltak som bedrer forholdene for gående og syklende, bedrer trafikksikkerheten og bedrer framkommeligheten for personbil- og næringstransport på overordnet vegnett.

Fylkesdirektøren vurderer at en forlengelse vil være i tråd med Rogaland fylkeskommunes gjeldende samferdselsstrategi. Her legges det opp til at fylkeskommunens investeringsmidler skal prioriteres til områder uten bompengepotensial, og at prosjekter i områder med bompengepotensial skal finansieres av bompengepakker.

Etter Fylkesdirektørens oppfatning har det gjeldende styringsgrepet i Haugalandspakken med at en andel av midlene avsettes i en usikkerhetsbuffer både bidratt til trygg økonomisk styring og en klar prioritet mellom prosjektene i porteføljen. Som det fremkommer av saksgrunnlaget, vil Haugalandspakken derfor trygt kunne håndtere en situasjon uten forlengelse også. Bakgrunnen for initiativet om å forlenge handler om å unngå en situasjon med et relativt kortvarig opphold i innkrevingen og å få ytterligere investeringsmidler til å kunne gjennomføre flere prosjekter enn det som kan gjennomføres dersom Haugalandspakken avsluttes sommeren 2023.

Fylkesdirektøren vil i den sammenheng peke på at dersom bompengeinnkrevingen i og rundt byområdet Haugesund avsluttes, vil dette erfaringsmessig gi økt biltrafikk, som igjen er i strid med overordnede klimamålsetninger. I foreslått bypakke for Haugesund vil det ligge en målsetning om nullvekst i personbiltrafikken, og det å få økt biltrafikk i en periode før bypakken settes i drift vil være uheldig.

Konklusjon

Fylkesdirektøren mener at den foreslåtte forlengelsen av Haugalandspakken vil bidra til å kunne gjennomføre flere viktige samferdselsprosjekter på Haugalandet og at det også vil være i tråd med Rogaland fylkeskommunes samferdselsstrategi.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2022/43744-1
Saksbehandler: Olav Andreas Sagen
Avdeling: Vei og forvaltning

Restmidler T-forbindelsen

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
2/2023	01.02.2023	Samferdselsutvalget
38/2023	14.02.2023	Fylkesutvalget
15/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Sammendrag

T-forbindelsen er en veiforbindelse mellom Tysvær-, Karmøy- og Haugesund-kommuner som er finansiert med innkreving av bompenger. Ved avslutningen av regnskapet for T-forbindelsen ble det avklart at det blir et overskudd på 15,7 millioner kroner. Disse midlene skal tilfalle Rogaland fylkeskommune og er øremerket prosjekter i tilknytning til prosjektet T-forbindelsen. Fylkesdirektøren har vurdert flere alternative tiltak som restmidlene kan benyttes til og samtidig bedt kommunene Tysvær, Haugesund og Karmøy om innspill til aktuelle tiltak, jf. bompengeveileder punkt 5.3.

Etter en totalvurdering konkluderes det med at det er mest hensiktsmessig å bruke midlene til å utbedre krysset på fv. 4848 Tuastadvegen mot fv. 554. Tiltaket vil bedre den trafikale flyten i området og ha en positiv effekt for trafikksikkerhet og for trafikk-avvikling i krysset.

Etter fylkesdirektørens vurdering vil tiltak i dette krysset være den mest hensiktsmessige bruken av tilgjengelige restmidler, samtidig som det bidrar til å løse et trafikalt behov som har oppstått som følge av økt trafikk fra T-forbindelsen.

Fylkesdirektørens innstilling

Fylkestinget vedtar å bruke restmidler fra T-forbindelsen (15,7 millioner) til å utbedre krysset på fv. 4848 Tuastadvegen mot fv. 554.

Gunn Claire Westad
Fylkesdirektør

Stine Haave Åsland
Samferdselssjef

Bakgrunn for saken

T-forbindelsen er en nyere veiforbindelse mellom Gismarvik/Mjåsund i Tysvær kommune, Håvik i Karmøy kommune og Raglamyr i Haugesund kommune. Prosjektet ble vedtatt 20. juni 2008 i Stortingsproposisjon nr. 70 (2007-2008). Stortingsproposisjonen har tittelen «Om utbygging og finansiering av T-forbindelsen – nytt vegsamband mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner i Rogaland». Prosjektet ble åpnet for trafikk i september 2013.

Prosjektet omfatter i hovedsak en undersjøisk tunnel under Karmsundet og Førresfjorden, inkludert en arm til Fosen, samt 9,8 km veg. Prosjektet er delvis finansiert av forhåndsinnkreving av bompenger på ferjesambandet E39 Mortavika-Arsvågen og etterskuddsinnkreving av bompenger gjennom den nye veiforbindelsen.

Stortinget vedtok våren 2021 i revidert nasjonalbudsjett å sluttfinansiere T-forbindelsen, slik at innkreving av bompenger kunne avsluttes 30. juni 2021, flere år før opprinnelig planlagt avslutning av bompengenneinnkrevingen.

Ved avslutningen av regnskapet for T-forbindelsen per 30. juni 2021, ble det avklart at det blir et overskudd på 15,7 millioner kroner. Disse midlene skal tilfalle Rogaland fylkeskommune og er øremerket prosjekter i tilknytning til prosjektet T-forbindelsen. Jamfør bompengeveilederen punkt 5.3 skal fylkeskommunen i samråd med berørte kommuner bruke midlene til vegformål i det området bompengene er innkrevd.

Problemstilling

Saken legges frem for å avklare hvilke prosjekt/tiltak restmidlene fra T-forbindelsen skal benyttes til.

Saksopplysninger

T-forbindelsen ble åpnet for trafikk i 2013. Hele prosjektet består av flere kilometer ny veg og nye tunneler, inkludert den undersjøiske Karmøytunnelen som knytter Karmøy, Haugesund og Tysvær sammen. Bompengenneinnkrevingen i prosjektet er avsluttet, og restmidlene er øremerket aktuelle behov/tiltak i tilknytning til prosjektet.

Fylkesdirektøren har på eget initiativ vurdert følgende tiltak som aktuelle for restmidlene:

- Terminalbygg på kollektivknutepunkt på Mjåsund i Tysvær kommune
- Kryssutbedring på Fosen i Karmøy, for å justere fartsgrensa i området.
- Styrke finansieringen av tunneloppgraderingsprosjektet på fylkesveg for Karmøytunnelen og Husafjelltunnelen.

Fylkesdirektøren ba videre om innspill fra T-forbindelsens vertskommuner Tysvær, Haugesund og Karmøy til tiltak på fylkesveg i direkte tilknytning til prosjektet.

Fylkesdirektøren mottok følgende kommunale innspill (vedlegg).

Tysvær kommune

- rundkjøring E39 ved Haugaland næringspark

Karmøy kommune

1. Håvik-krysset fv. 547/fv. 553 Karmøytunnelen.
2. Utbedring av fv. 4848 Tuastadvegen
3. Vormedal sentrum, fv. 4848 Vormedalsvegen
4. Kryssutbedring Fosen.

Haugesund kommune

Ingen innspill.

Fylkesdirektørens vurderinger

Etter at prosjekt åpnes for trafikk, kan det oppstå nye behov som følge av endret kjøremønster og kjørevaner. Fylkesdirektøren har gjort følgende vurdering av egne og innkomne innspill til tiltak hvor restmidlene gjør best nytte.

Terminalbygg på kollektivknutepunkt på Mjåsund i Tysvær kommune

Behov for terminalbygg på Mjåsund er relativt begrenset. Det er generelt lite bytte av buss på terminalen, og det er i liten grad sykling og gåing i dette området. De som skal ta bussen fra Mjåsund ankommer som regel i bil og venter i bilene inntil påstigning.

Kostnadene til drift av terminalbygg er ofte betydelig. Et terminalbygg som blir lite brukt kan også være ekstra utsatt for hærverk, med tilhørende behov for reparasjoner.

Fylkesdirektøren vurderer behovet til terminalbygg på Mjåsund som lite.

Kryssutbedring på Fosen i Karmøy for å justere fartsgrensa i området

Fylkesdirektøren har tidligere vurdert kryssutbedring på Fosen på eget initiativ og Karmøy kommune har også nevnt dette tiltaket som aktuell bruk av restmidlene (prioritert som nummer 4).

Forslaget er knyttet til utbedring av tunnelpåhugget til Karmøytunnelen på Fosen. Her er fartsgrensa 60 km/t og det er et vegkryss nær tunnelmunningen. Det er vurdert om det er mulig å gjøre noe med kryssutformingen slik at fartsgrensen, som mange oppfatter som unaturlig lav på dette stedet, kan heves til 80 km/t.

Fylkesdirektøren har fått utarbeidet en fartsgrenseanalyse av situasjonen. Analysen viser at det ikke er selve kryssutformingen utenfor tunnelen som gjør at det er 60 km/t sone på strekningen. Bakgrunnen for at fartsgrensen er 60 km/t skyldes et flettefelt for trafikk inne i tunnelen. Fletting inne i tunnelen gir krav om redusert hastighet.

Dersom man skal gjøre noe med fartsgrensa i dette området må man gjøre tiltak inne i tunnelen, og det vil være et prosjekt som vil koste mer enn de tilgjengelige restmidlene.

Fylkesdirektørens vurderer behovet for kryssutbedring på Fosen som for omfattende for tilgjengelige restmidler.

Styrke finansieringen av tunneloppgraderingsprosjektet (TOG) på fylkesveg for Karmøytunnelen og Husafjelltunnelen

Både Karmøytunnelen og Husafjelltunnelen er en del av T-forbindelsen-prosjektet og er i tillegg en del av det pågående tunneloppgraderingsprosjektet. Kostnadene knyttet til tunneloppgraderingen estimerer seg pr i dag slik på disse tunnelene:

- *Karmøytunnelen 114 millioner kroner (2022-kroner)*
- *Husafjelltunnelen 26 millioner kroner (2022-kroner)*

Estimert behov til hele tunneloppgraderingsprosjektet i fylket er i dag på 1 974 millioner kroner i 2022-kroner. Ved å styrke finansieringen til tunneloppgraderingsprosjektet med restmidlene fra T-forbindelsen, vil man kunne dekke inn kun begrensede deler av kostnadene som er knyttet til disse tunnelene i dette omfattende prosjektet.

Fylkesdirektøren har videre ikke prioritert T-forbindelsen innenfor de midlene som er tilgjengelige for tunneloppgradering i fylket (915 millioner 2022-kroner). Det er et sterkt ønske å prioritere de undersjøiske tunnelene høyt, men det er ikke funnet rom for T-forbindelsen i gjeldende handlingsprogram for samferdsel (2023-2030).

Alternativt kunne man vurdert enkelttiltak i Husafjell- eller Karmøytunnelen som ikke er omfattet av tunneloppgraderingsprosjektet, men det er i dag knyttet stor usikkerhet til prisnivå og markedet generelt, og det er derfor vanskelig å foreslå konkrete tiltak i dag som sikrer at man holder seg innenfor rammen til restmidlene på 15,7 millioner kroner.

Rundkjøring på E39 ved Haugaland næringspark

Tysvær kommune har bedt fylkesdirektøren vurdere bruk av restmidlene til å utvide kapasiteten i rundkjøringen på E39 ved Haugaland næringspark, både som et tiltak for å avhjelpe dagens trafikk, og som et tiltak for å imøtekomme planlagt økning i aktivitet i næringsområdet.

Det er staten som er ansvarlig for tiltak på riksveg (E39) og fylkesdirektøren har innhentet følgende vurdering i fra Statens vegvesen:

Fra Statens vegvesen sin side opplever vi at det tidvis er fremkommelighetsproblemer i rundkjøringen på E39/Fv47, vi tror dette i hovedsak er en utfordring som skyldes ferjetrafikk ved anløp til Arsvågen. Selv om vi forventer økt trafikk etter åpning av Rogfast er det en forventning om at tunnelen vil fjerne den «pulsbaserte» trafikken vi har i dag og bedre avviklingen i rundkjøringen.

Aktuelle tiltak for å bedre fremkomsten i krysset vil være svært kostnadskrevende og godt over de rammene som her er skissert (tilgjengelige restmidler, fylkesdirektørens kommentar).

Rundkjøringens utforming er i dag tilstrekkelig god til at den er åpnet for trafikk med modulvogntog.

Fylkesdirektøren anbefaler ikke å bruke restmidler til utbedring av rundkjøring på E39 ved Haugaland næringspark.

Håvik-krysset fv. 547/fv. 553 Karmøytunnelen

Karmøy kommune viser til kapasitetsutfordringer i Håvik-krysset og peker på forventet trafikkvekst i området som begrunnelse for diverse kapasitetsøkende tiltak i krysset. Det ønskes videre at terminalbygget for buss tilrettelegges for ulike mobilitetsgrupper (f.eks. innelukket sykkelparkering), for å øke servicenivået for kombinerte reiser.

Fylkesdirektøren ser behov for fremtidig utvikling av kryssområdet ved Håvik. Vegstrekningen vurderes nå i mulighetsstudie som beregner behov mellom Helaganesveien og Veakrossen, i en eventuell fremtidig bompengepakke på Karmøy. Rammen for tiltak i Håvik-krysset vil imidlertid være langt over tilgjengelige restmidler.

Utbedring av fv. 4848 Tuastadvegen

Innspillet fra Karmøy kommune gjelder opprustning av store deler av kjørevegen som etter kommunens vurdering er smal og har utfordrende kurvatur. Kommunen peker på at opprustning av kjørevegen vil redusere drifts- og vedlikeholdsutgiftene på fylkesvegen, gi bedre siktforhold, samt bedre trafikksikkerheten for skolelever som må krysse vegen til Mykje skole.

Fylkesdirektøren ser at det er utbedringsbehov på deler av Tuastadvegen. En generell oppgradering av hele strekningen vil kreve langt mer midler enn det som er tilgjengelig i denne sammenheng. Det er imidlertid gjennomført geotekniske forundersøkelser på Tuastadvegen, og det er planlagt prosjektering i 2023 for punktvis utbedring av strekningen som del av et fornyingsprosjekt. Fylkesdirektøren vil videre ta utgangspunkt i innspillet til Karmøy kommune og vurderer at krysset på fylkeveg 4848 Tuastadvegen mot fv. 554 bør utbedres. Flytting av hovedtrafikkstrømmen til primæraksen på fv. 4848 mot fv. 554 vil ha en positiv effekt for trafikkavvikling og trafikksikkerhet i krysset

Et slikt tiltak ligger innenfor planområdet for reguleringsplan for T-forbindelsen. Krysset som ligger der i dag er opparbeidet i samsvar med denne planen.

For å bedre ivareta den dominerende trafikkstrømmen i krysset bør T-krysset mellom fv. 4848 og arm mot fv. 554 «snus» (se illustrasjon i vedlagt prosjektark). Det kan bli behov for reguleringsendring, men tiltaket kan trolig gjennomføres som byggesak. Dette må avklares med Karmøy kommune. Tiltaket må ta høyde for kostnad til prosjektering og byggeplan.

Prosjektet er vurdert til å koste i underkant av 15 millioner 2022-kroner inkludert merverdiavgift.

Fylkesdirektøren vil, med forbehold om at prosjektet holdes innenfor kostnadsrammen, anbefale at restmidler fra T-forbindelsen brukes til endring av kryss på fv. 4848 på Tuastadvegen.

Vormedal sentrum, fv. 4848 Vormedalsvegen

Karmøy kommune peker på at området har fått økt trafikk som følge av T-forbindelsen. Det bes om utbedring av kryss inn til Kiwi samt holdeplass for buss og gang- og sykkelveg ved Steinhaugevegen med påkobling til sykkelnett via Gamle Vormedalsvegen.

Fylkesdirektøren vurderer tiltakene på Vormedalsvegen/Vormedal sentrum som for omfattende for å finansieres av tilgjengelige restmidler fra T-forbindelsen.

Konklusjon

Fylkesdirektøren mener at den totalt sett beste løsningen for bruk av restmidlene fra T-forbindelsen vil være å utbedre krysset på fv. 4848 Tuastadvegen mot fv. 554. Tiltaket vil bedre den trafikale flyten i området og ha en positiv effekt for trafiksikkerhet og trafikkavvikling i krysset.

Etter fylkesdirektørens vurdering vil tiltak i dette krysset være den mest hensiktsmessige bruken av tilgjengelige restmidler, samtidig som det bidrar til å bedre trafiksikkerheten og løse et trafikalt behov som har oppstått som følge av endret trafikkmønster fra T-forbindelsen.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/7243-1
Saksbehandler: Hanne M Eriksen Langø
Avdeling: Transport og mobilitet

Leveranseavtale 2023 - Kolumbus

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
11/2023	27.01.2023	Ungdommens fylkesråd
6/2023	30.01.2023	Fylkesrådet for funksjonshemmede
6/2023	31.01.2023	Eldrerådet
10/2023	01.02.2023	Samferdselsutvalget
36/2023	14.02.2023	Fylkesutvalget
16/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Leveranseavtale 2023

Sammendrag

For å sikre at kollektivtrafikken blir drevet og utviklet i tråd med Fylkestingets mål for kollektivtrafikken i Rogaland er det inngått en rammeavtale mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus AS. I tillegg inngås det en årlig leveranseavtale som skal gi den konkrete bestillingen av tjenester i henhold til vedtatt rammetilskudd.

Fylkesdirektøren har utarbeidet Leveranseavtale 2023 i henhold til vedtak i FT-sak 140/22 Budsjett 2023 – Kolumbus og FT-sak 124/22 - Økonomiplan 2023-2026 - Årsbudsjett 2023.

Fylkesdirektørens innstilling

Leveranseavtale for 2023 mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus AS godkjennes.

Gunn Claire Westad
fylkesdirektør

Stine Haave Åsland
samferdselssjef

Bakgrunn for saken

For å sikre at kollektivtrafikken blir drevet og utviklet i tråd med fylkestingets mål for kollektivtrafikken i Rogaland er det inngått en rammeavtale mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus AS. Rammeavtalen definerer vilkår og retningslinjer for kjøp av tjenester samt partenes roller og forpliktelser. Rammeavtalen ble sist vedtatt av fylkestinget i FT-sak 10/22 og det er ingen endringer i denne som krever ny politisk behandling.

I tillegg til rammeavtalen inngås det en årlig leveranseavtale som skal gi den konkrete bestillingen av tjenester i henhold til rammetilskuddet.

Fylkesdirektøren har utarbeidet Leveranseavtale for 2023 i henhold til vedtak i FT-sak 140/22 Budsjett 2023 – Kolumbus, jfr. FT-sak 124/22 – Økonomiplan 2023–2026 – Årsbudsjett 2023. Leveranseavtalen følger som vedlegg i saken.

Problemstilling

Saken omhandler godkjenning av ny leveranseavtale for 2023 mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus AS.

Saksopplysninger

Ansvarsforhold og oppgavefordeling mellom partene ble sist fastsatt ved vedtak i FT-sak 43/14 – Organisering Kolumbus. I vedtakets punkt 2 heter det:

«Dagens roller hvor rådmannen v/samferdselsavdelingen innehar bestillerrolle med et tilhørende samfunnsmessig ansvar og Rogaland Kollektivtransport (RKT) innehar utøverrollen med et tilhørende bedriftsmessig og operativt ansvar skal videreføres og styrkes. Rogaland kollektivtransport skal derfor omdannes fra et fylkeskommunalt foretak til et aksjeselskap.»

Leveranseavtalen er utarbeidet i henhold til dette vedtak.

Kolumbus AS mottar i 2023 en tilskuddsramme på kr. 1.325.974.000, - for de tjenester som er beskrevet i leveranseavtalen, jf. vedtak i FT-sak 140/22 Budsjett 2023 – Kolumbus og FT-sak 124/22 - Økonomiplan 2023-2026 - Årsbudsjett 2023.

Kolumbus AS mottar i 2023 investeringsmidler på inntil 50,4 mill. kroner til følgende tiltak:

Hurtigbåt Ryfylke	30 576 000
Ferjesamband Vassøy - ladeinfrastruktur	6 926 000
Ferjesamband Lysefjorden - ladeinfrastruktur	12 896 000

I tillegg stilles det et beløp på totalt kr. 336,6 mill. - til disposisjon for Kolumbus AS fra Bymiljøpakken.

Leveranseavtalen gir en oversikt over Kolumbus sitt aktivitetsnivå i 2023 og hvilke tiltak som skal gjennomføres med midlene fra Bymiljøpakken. I tillegg gir avtalen en beskrivelse av hvordan Kolumbus skal rapportere og evaluere tiltakene.

Fylkesdirektørens vurderinger

Vedtaket i FT-sak 43/14 gir en klar føring med hensyn til hvilke roller og ansvar Kolumbus AS og fylkeskommunen skal ha. Fylkesdirektøren v/samferdselsavdelingen skal ha en bestillerrolle med et tilhørende samfunnsmessig ansvar, mens Kolumbus AS skal ha en utøverrolle og et operativt ansvar.

Fylkesdirektøren mener at avtaleverket som det er utformet gir en god beskrivelse av partenes roller og forpliktelser. Avtalene skal kunne gi fylkestinget en god mulighet for å styre den strategiske utviklingen av fylkets kollektivtilbud, og være en kompetent bestiller og samarbeidspartner overfor Kolumbus AS i 2023.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2022/71164-1
Saksbehandler: Ove Hansen
Avdeling: Planlegging og utbygging - Nord-Jæren

Gang- og sykkelveg Hå Grense – Orre er klar for utlysning.

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
3/2023	01.02.2023	Samferdselsutvalget
41/2023	14.02.2023	Fylkesutvalget
17/2023	21.02.2023	Fylkestinget

Sammendrag

Rogaland fylkeskommune skal bygge 4,5 km ny gang- og sykkelveg fra kommunegrensen i Hå kommune i sør til Orre i nord i Klepp kommune. Prosjektet gir et trafikksikkert tilbud for myke trafikanter og strekningen er en del av Nasjonal sykkelveg, Nordsjøruta.

Reguleringsplanen er utarbeidet av Statens vegvesen og er vedtatt i Klepp kommunestyre 18.02.2018. Prosjektet bygges på vestsiden av fv. 507 og det er avsatt areal/anleggsbelte til formålet. Det skal ikke gjøres tilpasninger på eksisterende veg. Det er søkt og godkjent fravik for redusert rabattbredde på strekningen for å minimere avgang av matjord.

Prosjektet omfatter ca. 4510 meter GS-veg med bredde 3 meter, 4700 meter overvannsgrøft, 890 m² støttemur i naturstein og etablering/reetablering av 1760 m² steingard. Prosjektets totalkostnad er 120 millioner 2022-kroner

Fylkesdirektørens innstilling

Utlisningen av prosjektet «Fv. 507 GS-veg Hå grense - Orre» godkjennes.

Gunn Claire Westad
Fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

Samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Fylkestinget har i sak 0050/21 «Ansvar og myndighet i Rogaland fylkeskommune», bestemt at fylkestinget skal godkjenne alle fylkesveiprosjekter med en verdi over kr 100 mill. (eks. mva.) før det inngås kontrakt. Fylkesveiprosjekter over 100 mill. kr skal fremlegges for fylkestinget til godkjenning når konkurransegrunnlaget med kostnadsoverslag foreligger.

Samferdselsavdelingen ber om å få lyse ut **Fv. 507 GS-veg Hå grense - Orre**. Prosjektets totale ramme er 120 millioner 2022-kroner.

Problemstilling

Fylkestinget må ta stilling til om fylkesdirektøren kan lyse ut konkurransegrunnlaget for totalentreprise på anbud og deretter signere kontrakt for prosjektet Fv. 507 GS-veg Hå grense - Orre.

Saksopplysninger

Beskrivelse av prosjektet

Planarbeidet ble påbegynt av Statens Vegvesen i 2012. Gjeldende reguleringsplan er vedtatt i Klepp kommune 18.02.2018. I forbindelse med kommunereformen overtok Rogaland fylkeskommune prosjektet fra SVV 01.01.2020.

Prosjektet omfatter ca. 4510 meter GS-veg med bredde 3 meter, 4700 meter overvannsgrøft, 890 m² støttemur i naturstein og etablering/reetablering av 1760 m² steingard.

Videre har Klepp Energi og Klepp kommune planer for oppgradering av sin infrastruktur i forbindelse med prosjektet.

Strekningen skal få belysning.

Grunnerverv er for en stor del gjennomført i prosjektet. Det gjenstår et erverv som er behandlet i Tingretten. Grunneier har anket deler av saken inn for Lagmannsretten (den delen som gjelder gyldighet av reguleringsplan), Rogaland fylkeskommune har valgt å ikke anke den delen av saken som omfatter erstatning. Videre rettsbehandling kan medføre noe økte kostnader, men det er ikke behov for midler til grunnerverv/erstatning utover det som er avsatt.

Prosjektet gjennomføres som en totalentreprise.

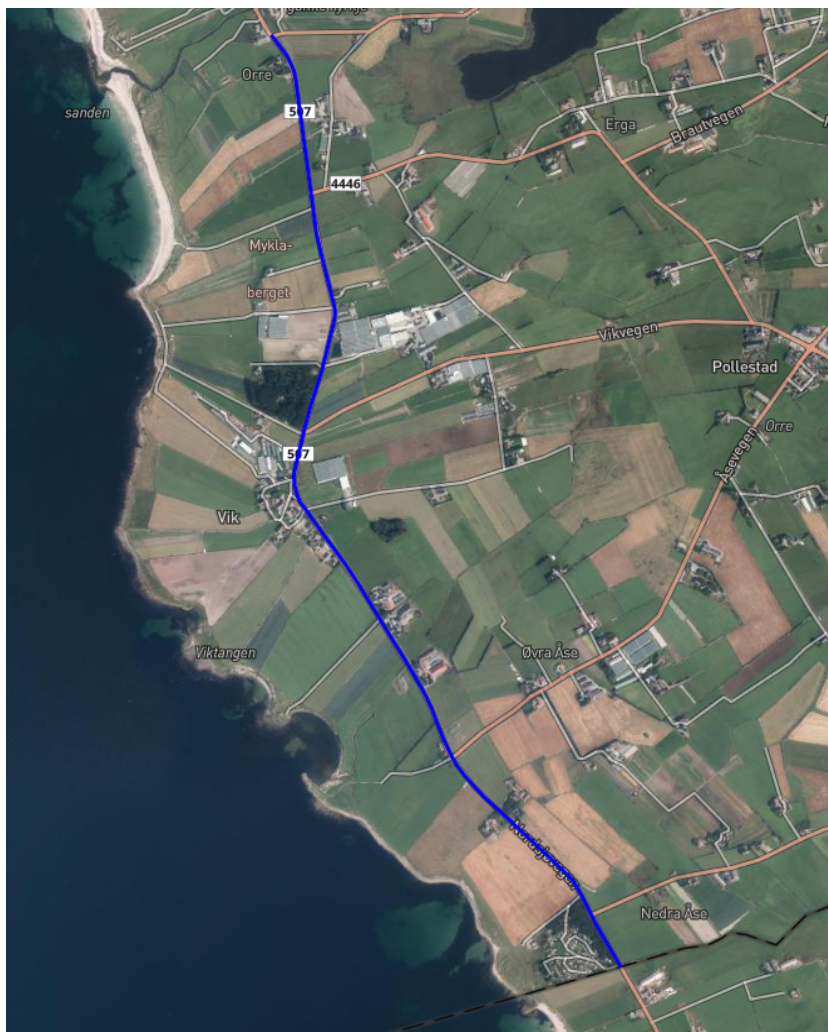
Finansiering

Prosjektet er finansiert gjennom fylkets ordinære investeringsmidler og inngår i Økonomiplan 2023-2026 og Handlingsprogram for samferdsel 2023-2030. Gjeldende totale ramme er 120 millioner 2022-kroner.

Det er pr. 31.12.2022 påløpt 17 millioner kroner i plan- og prosjekteringskostnader inkl. historiske kostnader.

Framdrift

Konkurransegrunnlaget kan gjøres klart for utlysning så snart saken er vedtatt i Fylkestingets møte 21.02.2023. Kontrakt er planlagt inngått sensommer 2023. Detaljprosjektering skal utføres av valgt totalentreprenør. Fylkesdirektøren planlegger byggestart høsten 2023 med anslått byggetid til 18-24 måneder og målsetning om ferdigstilt anlegg våren 2025.



Fylkesdirektørens vurderinger

Prosjekt fylkesveg 507 G/S-veg Hå grense–Orre er et prioritert prosjekt i Økonomiplan 2023-2026 og Handlingsprogrammet for samferdsel 2023-2030, og er finansiert gjennom fylkets ordinære investeringsmidler.

Prosjektets totale ramme er på 120 millioner 2022-kroner, som tilsvarer styringsmålet for prosjektet.

Grunnerverv er for en stor del gjennomført, gjenstående sak med grunnerverv for Lagmannsretten vil etter Fylkesdirektørens vurdering ikke få betydning for rammen eller fremdriften for prosjektet.

Ettersom *totalentreprise er valgt* som kontraktsform, og byggetid er beregnet til cirka 1,5 til 2 år, er prosjektet attraktivt også for en del mindre lokale entreprenører.

Usikkerhetsstyring og risikohåndtering

Fylkesdirektøren vurderer at prosjektet har relativt lav kompleksitet og lite uavklart usikkerhet. Det er derfor liten sannsynlighet for vesentlige kostnadsøkninger i prosjektet. Det er samtidig lite potensiale for ytterligere besparelser utover de som er utløst i reguleringsplanfasen.

I prognosen ligger inne uforutsett/risiko med 8,0 millioner kroner. Dette antas å være tilstrekkelig på bakgrunn av markedsutviklingen den senere tid.

Konklusjon

Fylkesdirektøren vurderer at prosjektet er klart for gjennomføring, og ber om at Fylkestinget godkjenner at prosjektet lyses ut som totalentreprise.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.