

DAGSORDEN Fylkesutvalget d. 10-03-2026

Mødedato Tirsdag d. 10. marts 2026 kl. 11:30

Mødested Fylkesutvalgssalen, fylkeshuset, Ankerkvartalet

Indholdsfortegnelse

Møtedokumenter.....	3
SP 3/2026 Spørsmål til fylkesutvalget 10.03.26 - Rogaland fylkeskommunes innflytelse på maritim	4
FO 1/2026 Interpellasjon til fylkesutvalget 10.03.26: Styrk sykehusøkonomien og bevar poliklinisk	6
PS 31/2026 Godkjenning av protokoll fra fylkesutvalgets møte 10 februar 2026.....	9
PS 32/2026 Høring NOU 2026:1 En bærekraftig kommunesektor - Kommunekommisjonens første	10
PS 33/2026 Byutredningen for Nord-Jæren 2025 - Behandling av høringsinnspill.....	19
PS 34/2026 Vestlandsrådet - Innspel til samarbeidssaker.....	35
PS 35/2026 Høringssvar - Høring av forskrift om overnattingsavgift.....	43
PS 36/2026 Sokndal kommune - elva Sokna - flomsikring - konsesjon for vannuttak - høring av søk	54
PS 37/2026 Stavanger Symfoniorkester - Utnevning av styremedlemmer 2026-2028.....	62



Rogaland
fylkeskommune

Møteinnkalling

Utvalg: Fylkesutvalget

Møtested: Fylkesutvalgssalen, fylkeshuset, Ankerkvartalet

Dato: 10.03.2026

Tidspunkt: 11:30

Eventuelt forfall må meldes snarest.

Vararepresentantene møter etter nærmere beskjed.

Orienteringer:

- Statens Vegvesen om reguleringsplan for E39 Bokn/Tysvær

Dersom det er aktuelt med habilitetsvurdering må man melde fra om dette tidlig, slik at det blir tid til å innhente en juridisk vurdering.

Ole Ueland

Fylkesordfører

Harald Eide Ellingsen

Utvalgssekretær

Spørsmål

Arkivreferanse: 2024/14719-48

Saksbehandler: Harald Eide Ellingsen

Avdeling: Politisk sekretariat

Spørsmål til fylkesutvalget 10.03.26 - Rogaland fylkeskommunes innflytelse på maritim strategi (AP)

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
3/2026	10.03.2026	Fylkesutvalget

Spørsmål fra Bente Gravdal (AP)

Regjeringen varslet 02.03.26 en ny maritim strategi. Rogaland er en sentral maritim region, og våre næringer, kompetansemiljøer og kystkommuner må få reell innflytelse i dette arbeidet.

Strategien skal legges frem i løpet av året. Det varsles at i det videre arbeidet skal det, sammen med næringen, fokuseres på følgende fem områder:

- rekruttering og kompetanse
- maritim industri
- det globale handelsbildet
- maritim infrastruktur
- grønn omstilling og ny teknologi

Spørsmål:

Hvordan ser fylkesordføreren for seg at det tunge maritime fylket Rogaland kan sikres god innflytelse på innholdet i strategien, og hvilken rolle kan fylkeskommunen ta i dette arbeidet?

Interpellasjon

Arkivreferanse: 2026/14862-1

Saksbehandler: Harald Eide Ellingsen

Avdeling: Politisk sekretariat

Interpellasjon til fylkesutvalget 10.03.26: Styrk sykehusøkonomien og bevar polikliniske tilbud i Eigersund (H)

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
1/2026	10.03.2026	Fylkesutvalget

Interpellasjon fra Erlend Jordal (H)

Helse Stavanger har signalisert et ønske om å sentralisere den polikliniske virksomheten, inkludert radiologi, i Eigersund for å redusere kostnader. Effektiv ressursbruk er viktig, men en slik endring vil også ha betydelige alternative kostnader og få negative konsekvenser for pasienter og ansatte. På sikt kan dette vise seg å være både faglig, beredskapsmessig og samfunnsøkonomisk uheldig. Avgjørelsen skal etter planen tas før påske.

Fylkesutvalget merker seg det gode arbeidet ordføreren i Eigersund, Anja Hovland har lagt ned i denne saken og hvordan hun har samlet et felles politisk miljø for å stanse disse forslagene fra Helse Stavanger. Regjeringen har en rekke muligheter for å avhjelpe denne situasjonen og statsråd Vestre bør ta dette ansvaret, og bidra til at fortsatt drift ved Poliklinikken i Eigersund sikres.

Reiseavstand og tilgjengelighet

En desentralisert poliklinikk i Eigersund sikrer reell og likeverdig tilgang til spesialisthelsetjenester for befolkningen i Rogaland. En nedleggelse vil ramme pasienter med lang reisevei, særlig eldre, kronisk syke og personer med redusert

funksjonsevne. Økt reisetid kan føre til forsinket behandling og i verste fall forverret helsetilstand. Trafikk- og kø-utfordringer, særlig i rushtiden, gjør i mange tilfeller reisen til Egersund kortere enn til Ullandhaug. Dette viser at poliklinikken i Egersund er et attraktivt og lett tilgjengelig arbeidssted for helsepersonell i store deler av Sør-Rogaland.

Poliklinikken i Egersund fungerer som en viktig avlastning for Stavanger universitetssykehus. Når pasienter får behandling lokalt, frigjøres kapasitet sentralt til de mest komplekse tilfellene. Poliklinikken betjener ikke bare Dalane, men også pasienter fra Sandnes, Gjesdal, Klepp, Time, Hå og Sirdal – og i enkelte tilfeller Stavanger, blant annet ved fristrudd. I 2025 hadde poliklinikken, godt over 10 000 pasienter. En nedbygging vil derfor gi en direkte og betydelig økning i belastningen på hovedsykehuset. Det er et viktig poeng at de fleste behandlinger som gjøres poliklinisk gjøres på sykepleiernivå, og er dermed en riktig systemprioritering for helsetjenestene. Dette må vektlegges.

Utgangspunktet for organiseringen av spesialisthelsetjenesten er at vi må spesialisere der vi må og desentralisere der vi kan. Tjenestene i Eigersund er et godt eksempel på det siste. Det er også en bekymring at sykehusene i økende grad tar beslutninger basert på økonomi, og i mindre grad basert på medisinske vurderinger, knyttet til omorganiseringer. Endringer i tjenestene fordi medisinen utvikler seg er det en bredere forståelse for, men det har blitt vanskeligere å skille hva som er hva i endringsforslagene som fremmes.

Kompetanse og rekruttering

Poliklinikken i Egersund er et attraktivt og tilgjengelig arbeidssted for personell i store deler av Sør-Rogaland. En sentralisering vil derfor ikke nødvendigvis styrke rekrutteringen, men kan heller redusere fleksibiliteten i arbeidsmarkedet og den samlede tilgangen på helsepersonell.

Sykehuset bidrar ikke bare til pasientbehandling, men er også en viktig samarbeidspartner for Dalane VGS og avgjørende for rekruttering til helsefag. Skolen har ansvar for opplæring innen flere utdanningsprogram – fra videregående opplæring til universitetsnivå – blant annet helse- og oppvekstfag og sykepleierutdanning. En nedleggelse vil svekke grunnlaget for det lokale samarbeidet mellom utdanning og helsetjeneste.

Sykehusøkonomi

Sykehusenes økonomiske situasjon har blitt betydelig svekket de siste årene, og det er nå nødvendig å ta grep og prioritere bevilgninger til sykehusdrift og sykehusinvesteringer. Et flertall på Stortinget har bedt om en helhetlig finansieringsmodell som sikrer at sykehusinvesteringer ikke går på bekostning av den daglige driften. Denne utredningen er ventet mot slutten av året. Fylkesutvalget er av den oppfatning at de økonomiske rammene bør prioriteres fremfor andre nye velferdsløft. Det melder seg også et behov for å vurdere hvordan en kan treffe avbøtende tiltak for de foretakene som nå investerer tungt.

Forslag til vedtak:

1. Fylkesutvalget mener at sykehusøkonomien bør styrkes for å sikre at sykehusinvesteringer ikke skal gå på bekostning av driften av sykehusene.
2. Fylkesutvalget ber regjeringen gripe de mulighetene en har slik at polikliniske avdelinger i Eigersund kan videreføres som i dag.
3. Fylkestinget ber om at denne interpellasjonen oversendes relevante helsefaglige instanser, komiteer og til regjeringen.

Saksframlegg

Dato: 27.02.2026

Arkivreferanse: 2024/7816-26

Saksbehandler: Harald Eide Ellingsen

Avdeling: Politisk sekretariat

Godkjenning av protokoll fra fylkesutvalgets møte 10 februar 2026

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
31/2026	10.03.2026	Fylkesutvalget

Vedlegg:

- 1 Protokoll fra fylkesutvalgets møte 10. februar 2026

Fylkesordførers innstilling

Protokoll fra fylkesutvalgets møte 10. februar 2026 godkjennes.

Ole Ueland

fylkesordfører

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Dato: 27.02.2026

Arkivreferanse: 2026/3379-2

Saksbehandler: Håkon Schwalb

Avdeling: Fylkesdirektøren

Høring NOU 2026:1 En bærekraftig kommunesektor - Kommunekommisjonens første delutredning

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
32/2026	10.03.2026	Fylkesutvalget

Vedlegg:

- 1 Høring av NOU 2026 1 En bærekraftig kommunesektor
- 2 Vedtak hovedstyret KS - NOU 2026 1

Sammendrag

Kommunal- og distriktsdepartementet har sendt NOU 2026: 1 En bærekraftig kommunesektor – Kommunekommisjonens første delutredning, på høring.

Utredningen er publisert på [NOU 2026: 1 - regjeringen.no](https://regjeringen.no)

I sin første delutredning beskriver kommisjonen det norske kommunesystemet, statens styring og utfordringer kommunesektoren står overfor. Endringer i befolkningssammensetningen og konsekvenser for behov for og tilgang til arbeidskraft trekkes særlig fram.

Kommisjonen foreslår konkrete endringer i den statlige styringen, knyttet til både juridiske og økonomiske virkemidler.

Forslagene til kommisjonen dreier seg i hovedsak om norm for lærertetthet i grunnskolen, kompetansekrav og ulike øremerkede tilskuddsordninger.

Kommisjonen foreslår å:

- Avvikle lærernormen i grunnskolen
- Fjerne kompetansekrav i helse- og omsorgstjenesten
- Innlemme, slå sammen og forenkle øremerkede tilskudd

Videre skisserer kommisjonen rammene for den andre delutredningen som skal være ferdig i løpet av 2026.

Hovedstyret i KS behandlet saken 13. februar d.å. (vedlagt). KS støtter i all hovedsak alle forslagene i kommisjonens første utredning.

Fylkesdirektøren tilrår at Rogaland fylkeskommune gir sin høringsuttalelse i tråd med konklusjonen i saksframlegget.

Fylkesdirektørens innstilling

Rogaland fylkeskommune gir høringsuttalelse i tråd med konklusjonen i saksframlegget.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Håkon Schwalb

Bakgrunn for saken

Kommunekommisjonen ble oppnevnt ved kongelig resolusjon 9. mai 2025, og fikk i oppdrag å foreslå endringer i statens styring av kommunesektoren som legger til rette for god ressursbruk, fleksibel bruk av personell og effektiv oppgaveløsning i kommunesektoren.

Kommisjonen skal også vurdere og foreslå tiltak om det er andre forhold som binder kompetanse unødvendig, bidrar til unødvendig høye kostnader eller lite effektiv oppgaveløsning i kommuner og fylkeskommuner.

Kommisjonen leverte første delutredning til Kommunal- og distriktsdepartementet 9. januar 2026. Departementet sender nå NOU 2026: 1 En bærekraftig kommunesektor – Kommunekommisjonens første delutredning, på høring.

Problemstilling

I tråd med reglementet Ansvar og myndighet i Rogaland fylkeskommune, legges høringssaken fram for fylkesutvalget for uttalelse.

Saksopplysninger

NOU 2026: 1 En bærekraftig kommunesektor – Kommunekommisjonens første delutredning.

Denne delutredningen er den første av to delutredninger som Kommunekommisjonen skal levere. Den andre delutredningen skal leveres i løpet av 2026.

I de første kapitlene av første delutredning beskrives det norske kommunesystemet, kommunenes oppgaveløsning og statens styring av kommunesektoren. Det redegjøres for rammer for den statlige styringen, ulike styringsvirkemidler og utviklingstrekk i den statlige styringen.

Videre beskrives utviklingstrekk som påvirker kommunesektorens rammebetingelser, både i dag og i årene framover.

Demografiske endringer i befolkningen, og det påfølgende økte behovet for arbeidskraft, trekkes fram som en særlig sentral del av utfordringsbildet.

Kommisjonen presenterer også sin samlede forståelse av sentrale problemer kommunesektoren står overfor.

Med dette som bakteppe foreslår kommisjonen konkrete tiltak i kapittel 7.

Avslutningsvis skisserer kommisjonen veien videre og gir noen foreløpige vurderinger av temaer som vil bli nærmere belyst i andre delutredning.

Kommisjonen foreslår konkrete endringer i den statlige styringen, knyttet til både juridiske og økonomiske virkemidler. Videre skisserer kommisjonen rammene for den andre delutredningen som skal være ferdig i løpet av 2026.

Den enkelte regulering av kommunesektoren vil i de fleste tilfeller være godt begrunnet, isolert sett. Men summen er allerede i dag problematisk, og vil bli enda mer krevende framover.

Innenfor tidsrammene for levering av NOU 2026:1 legger kommisjonen fram enkeltstående forslag til endringer i statens styring som flertallet mener ikke krever større nye utredninger. Forslagene dreier seg i hovedsak om norm for lærertetthet, kompetansekrav og ulike øremerkede tilskuddsordninger.

Kommisjonen foreslår å:

- Avvikle lærernormen i grunnskolen
- Fjerne kompetansekrav i helse- og omsorgstjenesten
- Innlemme, slå sammen og forenkle øremerkede tilskudd

Kommisjonens flertall foreslår at lærernormen i grunnskolen avvikles. Subsidiært mener det samme flertallet at lærernormen bør endres til å gjelde på kommunenivå og ikke per hovedtrinn på skolenivå som i dag. Ved å avvikle eller endre lærernormen, vil kommunene få større frihet til å fordele ressurser mellom ulike sektorer og fordele lærerressursene på en måte som i større grad tar høyde for ulike behov mellom skoler.

Andre anbefalinger i rapporten:

- Fjerne kompetansekrav i helse- og omsorgstjenesten og gå bort fra at kommuner skal ha knyttet til seg lege, sykepleier, fysioterapeut, jordmor, helsesykepleier, ergoterapeut og psykolog.

- Innlemme, slå sammen og forenkle øremerkede tilskudd og med det lempe på statlig styring av kommunal ressursbruk.
- Avvikle grunnskoletilskuddet i inntektssystemet, som innebærer å fjerne tilskuddet kommunene får etter antall grunnskoler i kommunen.
- Forenkling av investeringstilskuddet til omsorgsboliger og sykehjem. Blant annet fjerne krav til utforming av ikke-lovpålagte omsorgsplasser og kutte i plan-, dokumentasjons- og rapporteringskrav.

Videre skisserer kommunekommisjonen rammene for den andre delutredningen som skal være ferdig i løpet av 2026.

Kommisjonen foreslår å avvikle 22 øremerkede tilskudd. I en oppsummering av hvilke øremerkede tilskuddsordninger som gjelder fylkeskommuner direkte, fremheves disse tilskuddene som mest relevante:

- Veiledning av nyutdannede lærere (begge forvaltningsnivå).
- Tilskudd til arbeid med flere læreplaner (opprinnelig knyttet til innføring av fullføringsreformen)
- ABC-kampanje og folkehelseprogram – fordelt via fylkeskommunene frem til og med 2025.

Ved Stortingets behandling av nasjonalbudsjettet for 2026 ble innlemming av ovennevnte tilskudd helt eller delvis forskuttet, for å lette styringstrykket.

Behandling i KS hovedstyre

Hovedstyret i KS behandlet saken 13. februar d.å. (vedlagt). KS støtter i all hovedsak alle forslagene i kommisjonens første utredning.

Det har særlig vært debatt om lærernormen etter at kommisjonen la fram sin rapport. Hovedstyret i KS står samlet bak at normen skal heves til kommunenivå, slik Landstinget i KS vedtok i 2024. Det gir kommunene større handlingsrom til å bruke lærerressursene til alle elevers beste.

KS uttrykker også store forventninger til kommunekommisjonens andre utredning.

Det påpekes at kommisjonen må foreslå grunnleggende systemendringer i statens styring av kommuner og fylkeskommuner, som holder styringstrykket varig nede.

KS foreslår blant annet endringer i lovprosesser, slik at hensynet til lokalt selvstyre, økonomi og bemanning får særlig stor vekt. I tillegg mener KS at systemet for statlige utredninger, kontroll, klageordninger og tilsyn må endres.

KS anbefaler også at kommisjonen følger opp konkrete enkeltforslag som er omtalt i den første utredningen.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren tilrår at Rogaland fylkeskommune støtter hovedpunktene som kommunekommisjonen foreslår i sin første utredning.

Det er viktig at utfordringsbildet understrekes da dette gjelder hele kommunesektoren, både kommuner og fylkeskommuner.

En mer helhetlig og rammepreget styring vil gi kommunesektoren bedre muligheter til å prioritere ressurser der behovene er størst, og til å organisere tjenestene mer fleksibelt og effektivt.

Det bør signaliseres klare forventninger til delutredning 2 og hvilke overordnede prinsipper kommisjonen skal legge til grunn for det videre arbeidet.

Forslag til uttalelse fra Rogaland fylkeskommune framgår av konklusjonen under.

Konklusjon (forslag til høringsuttalelse)

- 1) Rogaland fylkeskommune støtter hovedpunktene kommisjonen foreslår i sin første utredning i NOU 2026:1 – En bærekraftig kommunesektor.
- 2) Rogaland fylkeskommune vil understreke at utfordringsbildet som beskrives i NOU 2026:1 gjelder hele kommunesektoren, både kommuner og fylkeskommuner. Demografiske endringer, knapphet på kompetent arbeidskraft, ekstraordinær pris- og kostnadsvekst i enkelte sektorer og et generelt økende oppgavepress, stiller sektoren overfor strukturelle utfordringer som krever mer effektiv ressursbruk, bedre prioriteringsevne og større lokal handlefrihet.

Utfordringene handler ikke bare om økonomi, men også om samlet styringstrykk, rettsliggjøring og fragmenterte statlige styringssignaler som over tid binder opp kapasitet som burde vært brukt nærmere innbyggerne.

- 3) De siste års kostnadsvekst, særlig innenfor kollektivtransport, bygg og infrastruktur, er i for liten grad gjenspeilet i overføringene fra Staten. I tillegg kommer lov- og forskriftskrav som fordyrer drift og investeringer uten at det kompenseres. Miljøkrav er et eksempel på dette. Over tid vil det kunne gå ut over tjenestetilbudet.

Det må framover bli bedre samsvar mellom krav, oppgaver, forventninger og de økonomiske rammene som bevilges fylkeskommunen. Finansieringsprinsippet må etterleves også i praksis, og nye statlige initiativ må underlegges en helhetlig vurdering av økonomiske og administrative konsekvenser for kommunesektoren.

- 4) Rogaland fylkeskommune merker seg at utredningen foreslår endringer i statlig styring, både juridiske og økonomiske virkemidler, og mener dette er et viktig spor for å styrke kommunesektorens handlingsrom. En mer helhetlig og rammepreget styring vil gi kommunesektoren bedre muligheter til å prioritere ressurser der behovene er størst, og til å organisere tjenestene mer fleksibelt og effektivt.

Rogaland fylkeskommune støtter konkret den foreslåtte innlemmingen av øremerkede tilskudd i rammetilskuddet. Øremerking bidrar til administrativ belastning, svekker prioriteringseffektiviteten og begrenser lokalt handlingsrom. En styrket rammefinansiering er en forutsetning for reelt selvstyre.

- 5) Når det gjelder lærernormen, konstaterer Rogaland fylkeskommune at fylkeskommunene ikke har en tilsvarende sentralt fastsatt norm. Samtidig viser debatten behovet for generelt å redusere statlig detaljstyring av innsatsfaktorer og heller styre etter mål og resultater.

I videregående opplæring er det behov for å se på de lokale arbeidstidsavtalene som ble utformet i en tid med mer homogene elevgrupper (klasser) enn i dag. I nært samarbeid med lærerorganisasjonene bør det foretas justeringer som gir større fleksibilitet og bedre ressursutnyttelse i møte med mer sammensatte elevgrupper og varierende klassestørrelser.

Rogaland fylkeskommune vil samtidig understreke at bemanningsnormer og detaljerte innsatskrav generelt bør unngås som styringsform, da slike virkemidler svekker rammestyringen og reduserer muligheten til å disponere arbeidskraft ut fra lokale behov.

- 6) Rogaland fylkeskommune vil peke på at styringsutfordringene ikke bare er økonomiske, men også rettslige og institusjonelle.

Økende grad av individuelle rettigheter, omfattende klageordninger og detaljerte prosesskrav medfører betydelig ressursbinding i administrasjon og dokumentasjon.

For andre delutredning bør kommisjonen derfor vurdere:

- Hvordan klage- og tilsynsordninger kan forenkles
- Hvordan rettighetslovgivning kan utformes slik at den gir nødvendig rettssikkerhet uten å fortrenge forebyggende og helhetlig tjenesteyting
- Hvordan staten kan sikre bedre samordning mellom sektorer før nye krav pålegges kommunesektoren

- 7) I det videre arbeidet med delutredning 2, bør kommisjonen tydelig understreke betydningen av at staten følger Kommunal- og distriktsdepartementets veileder for finansiering av kommunesektoren i praktisk politikk. Avvik mellom prinsipper og faktisk styringspraksis svekker forutsigbarheten og handlingsrommet i sektoren, og gir uheldige insentiver.

Det bør også vurderes mer forpliktende mekanismer som sikrer at nye statlige krav ikke fremmes uten en samlet vurdering av økonomi, arbeidskraft og gjennomførbarhet i kommunesektoren.

- 8) Rogaland fylkeskommune mener det er viktig å unngå at særskilte fordelingsordninger videreføres over tid, selv om det formelt dreier seg om frie inntekter. Fylkeskommunen viser til at vedvarende særskilt fordeling etter tabell C i inntektssystemet er i strid med departements faglige anbefalinger og forekommer i et betydelig omfang.

Midlertidige ordninger bør i utgangspunktet avvikles eller innarbeides i de generelle rammefinansieringssystemene, slik at finansieringen blir mer oversiktlig, rettferdig og effektiv.

- 9) Dersom digitalisering skal bidra til forenkling og effektivisering, er det viktig at nye krav vurderes helhetlig, at rapporteringsbyrden reduseres der det er mulig, og at nye oppgaver er tydelig avklart og finansiert.

Det er behov for at staten tar et helhetlig ansvar for å etablere et rammeverk for sikker og effektiv bruk av kunstig intelligens (KI) i offentlig forvaltning. Dette innebærer bl.a. felles prinsipper, juridiske avklaringer, tekniske standarder og krav til kvalitet, åpenhet og etterprøvnbarhet - samtidig som innbyggernes rettssikkerhet ivaretas. Uten et nasjonalt rammeverk risikerer kommunene å stå alene i komplekse vurderinger knyttet til bruk av KI i saksbehandling, tjenesteutforming og beslutningsstøtte.

Dette kan føre til ulik praksis mellom kommuner/fylkeskommuner, økt juridisk risiko og betydelig ressursbruk på parallelle utredninger og lokale tilpasninger

- 10) Nye statlige krav må vurderes opp mot eksisterende krav på tvers av sektorer for å legge bedre til rette for å kunne gjøre helhetlige vurderinger på regionalt og lokalt nivå.
- 11) Organiseringen av forholdet mellom stat og kommune som plan- og arealmyndighet, samt forenklinger i plan- og bygningsloven som reduserer unødvendige prosesskrav, innsigelser og ressursbruk bør vurderes i kommisjonens videre arbeid.
- 12) For andre delutredning tilrås det at kommisjonen legger til grunn følgende overordnede prinsipper:
 - a. Redusert detaljstyring og sterkere tillit til lokal prioritering
 - b. Tydeligere etterlevelse av finansieringsprinsippene i statlig politikk
 - c. Færre og mer tidsavgrensede særordninger
 - d. Styrket rammefinansiering som hovedmodell
 - e. Regelmessig gjennomgang av inntektssystemet for kommuner og fylkeskommuner, med sikte på objektiv og upåvirkelig fordeling
 - f. Bedre samordning av statlige virkemidler på tvers av sektorer, slik at samlet styringstrykk reduseres
 - g. Nye statlige krav må vurderes opp mot eksisterende krav på tvers av sektorer
 - h. Et mer effektivt plansystem inkl. forenklet lov- og regelverk som sikrer nødvendig fleksibilitet og frigjør kapasitet til regionalt/lokalt utviklingsarbeid.
 - i. Økt fleksibilitet i bruk av arbeidskraft innenfor lovens rammer

Dette vil bidra til bedre ressursutnyttelse, mer fleksibel bruk av personell og en mer bærekraftig kommunesektor over tid.

- 13) Rogaland fylkeskommune gir ellers sin tilslutning til hovedpunktene i KS' høringssvar, vedtatt av hovedstyret 13. februar 2026.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Dato: 27.02.2026

Arkivreferanse: 2025/81989-2

Saksbehandler: Bernt Østnor

Avdeling: Transport og utvikling

Byutredningen for Nord-Jæren 2025 - Behandling av høringsinnspill

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
33/2026	10.03.2026	Fylkesutvalget

Vedlegg:

- 1 Vedlegg 1_Høringsbrev byutredning Nord-Jæren 2025
- 2 Vedlegg 2_Byutredning Nord-Jæren 2025
- 3 Vedlegg 3_Byutredning Nord-Jæren sammendrag

Samlerapport for byutredningene, dokumentasjonsnotat, prosjektlister og andre byutrednings-dokumenter finnes på Statens vegvesen sine nettsider:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/nasjonal-transportplan/byvekstavtaler/byutredninger/>

Byvekstavtalen for Nord-Jæren finnes på Bymiljøpakken sine nettsider:

<https://bymiljopakken.no/om-oss/#sentrale%20dokumenter>

Sammendrag

Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner har inngått en byvekstavtale med staten med mål om nullvekst i personbiltransport¹. Alle partene har forpliktet seg til å bidra med sine virkemidler for å oppnå nullvekstmålet, og staten bidrar med ca. 17 mrd. kr til infrastruktur og kollektivdrift mv. De statlige forpliktelsene utløper i 2029. Regjeringen vil legge til rette for å reforhandle byvekstavtalen, men har forutsatt at det først ble utarbeidet en byutredning, som skal utgjøre et faglig kunnskapsgrunnlag.

Statens vegvesen har nå utarbeidet en byutredning for Nord-Jæren i samarbeid med administrasjonene i fylkeskommunen og kommunene. I alternativet «Referanse 0+» modelleres det en forventet trafikkvekst på +14 % fra 2017 til 2036 og +20 % til 2050. Det er identifisert ulike tiltak som kan bidra til å redusere personbiltransporten. Transportetatens modellapparat er benyttet for å analysere hvilken effekt som kan forventes dersom det gjennomføres mer kompakt arealbruk, styrking av tiltak for gåing/sykling/kollektivtransport, sterkere parkeringsrestriksjoner, eller økte bompenger. Resultatene viser at ingen av enkelt-tiltakene er sterke nok til å oppnå nullvekstmålet. I neste trinn er enkelt-virkemidlene på ulike måter kombinert i fire «virkemiddelpakker». Statens vegvesen konkluderer med at det er nødvendig å kombinere både arealbruk, investerings- og tilretteleggingstiltak - men også restriktive virkemidler overfor biltrafikken – dersom nullvekstmålet skal nås.

Administrasjonene i Rogaland fylkeskommune og kommunene på Nord-Jæren har samarbeidet om høringssvaret på byutredningen og legger fram en likelydende innstilling. Fylkesdirektøren vurderer at Statens vegvesen har gjort et grundig faglig arbeid med byutredningen for Nord-Jæren og støtter Statens vegvesen sin konklusjon om at det er nødvendig å kombinere både arealbruk, investerings- og tilretteleggingstiltak - men også restriktive virkemidler overfor biltrafikken for å oppnå nullvekstmålet. Fylkesdirektøren viser til at samordnet virkemiddelbruk er i tråd med regionale og kommunale planer, bygger opp om regionale strukturer og fordeler

¹ Byvekstavtale mellom Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og Moderniseringsdepartementet 2019-2029.

virkningene best mellom ulike transportbrukere og geografiske områder (både fordeler og ulemper). Fylkesdirektøren viser samtidig til at et godt kollektivtilbud er avgjørende som reelt alternativ til bil. Økende driftskostnader og stagnerende inntekter setter imidlertid press på tilbudet, og økte tilskudd er nødvendig for å gjennomføre det regionale kollektivløftet som er planlagt.

Fylkesdirektørens innstilling

Rogaland fylkeskommune tar byutredningen for Nord-Jæren til orientering og ber om at reforhandling av byvekstavtalen startes opp så snart som mulig.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselsdirektør

Bakgrunn for saken

Gjennom byvekstavtalen for Nord-Jæren har staten forpliktet seg til å bidra med ca. 17 mrd. kr til infrastruktur og kollektivdrift mv. i regionen. Byvekstavtalen og statens forpliktelser går ut i 2029, mens de lokale partene har forpliktelser som går betydelig lenger – med busskontrakten for Nord-Jæren til 2034, bompengeneinnkreving ut 2038, og regionale og kommunale planer med langsiktig tidsperspektiv. Regjeringen har varslet at de vil legge til rette for å reforhandle byvekstavtalen, med sikte på forlengelse til 2036. Regjeringen har forutsatt at det først skulle utarbeides en byutredning, som skal utgjøre et faglig kunnskapsgrunnlag.

Statens vegvesen har nå utarbeidet byutredning for Nord-Jæren. Rogaland fylkeskommune, kommunene på Nord-Jæren og andre statlige transportetater har medvirket administrativt, og styringsgruppen for Bymiljøpakken har blitt orientert undervegs. Resultatene fra byutredningen tilsier at nullvekstmålet ikke vil bli nådd med dagens planer. Videre i byutredningen analyseres det hvordan ulike virkemidler kan forsterkes og kombineres for likevel å nå nullvekstmålet.

Statens vegvesen har sendt byutredningen på lokal høring med frist 15. mars. Selve utredningen er ferdigstilt og vil ikke bli endret, men høringsuttalelsene vil inngå i grunnlaget når staten skal utarbeide et mandat for reforhandling av byvekstavtalen².

Problemstilling

Statens vegvesen har sendt «Byutredning Nord-Jæren» på lokal høring. Rogaland fylkeskommune og kommunene inviteres til å uttale seg til byutredningen. Uttalelsene fra lokale parter vil ifølge Statens vegvesen være en del av grunnlaget for reforhandling av byvekstavtalen.

Saksopplysninger

Byvekstavtalen for Nord-Jæren

Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner har inngått en byvekstavgift med staten. Avgiften gjelder for perioden 2019-29 og har mål om nullvekst i personbiltransport og ambisjon om færre hardt skadde og drepte i

² Samlerapport for byutredningene, s. 103.

trafikken. Avtalen beskriver hva hver av partene har forpliktet seg til for å oppnå dette:

- Det er opprettet en bompengepakke med prosjekter for nærmere 44 mrd. kr (2025-kr) som finansieres med statlige midler, bompenger, og fylkeskommunal og kommunal mva.-refusjon.
- Fylkeskommunen bidrar i tillegg med midler til drift av kollektivsystemet, drift/vedlikehold av fylkesvegnettet, takstsamarbeid og mobilitetspåvirkning.
- Tilsvarende bidrar kommunene i tillegg med investeringer og drift/vedlikehold av kommunalt gang-/sykkelvegnett og annet vegnett, samt planlegging for god byutvikling.
- Staten har forpliktet seg til tilskudd på ca. 17 mrd. 2025-kr til infrastruktur og kollektivdrift mv., jf. tabell 1. I tillegg bidrar staten med midler til E39-prosjektene Hove-Ålgård og Smiene Harestad (ca. 4,3 mrd. 2025-kr) og til stasjons- og knutepunktsutvikling (ca. 365 mill. kr)³.
- Partene skal også samarbeide om områdeutvikling i sentrum og knutepunkt, og bidra aktivt for å realisere et effektivt utbyggingsmønster i tråd med Regionalplan Jæren 2050, samt en mer restriktiv parkeringspolitikk.

Samarbeidet om oppfølging av byvekstavtalen heter «Bymiljøpakken» og omfatter også bompengepakken på Nord-Jæren. I styringsgruppen for Bymiljøpakken er fylkeskommunen representert ved fylkesordfører og kommunene ved sine ordførere.

Tabell 1: Statlige tilskudd i byvekstavtalen for Nord-Jæren 2019-29 (mill. 2025-kr)⁴.

Statlige tilskudd i byvekstavtalen for Nord-Jæren	Beløp (mill. 2025-kr)
Tilskudd til store kollektivtiltak	7 387
Mindre investeringstiltak gange, sykkel og kollektiv	3 380
Belønningsmidler	3 153
Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	2 004
Tilskudd til reduserte billettpriser kollektiv	604
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	604
SUM	17 132

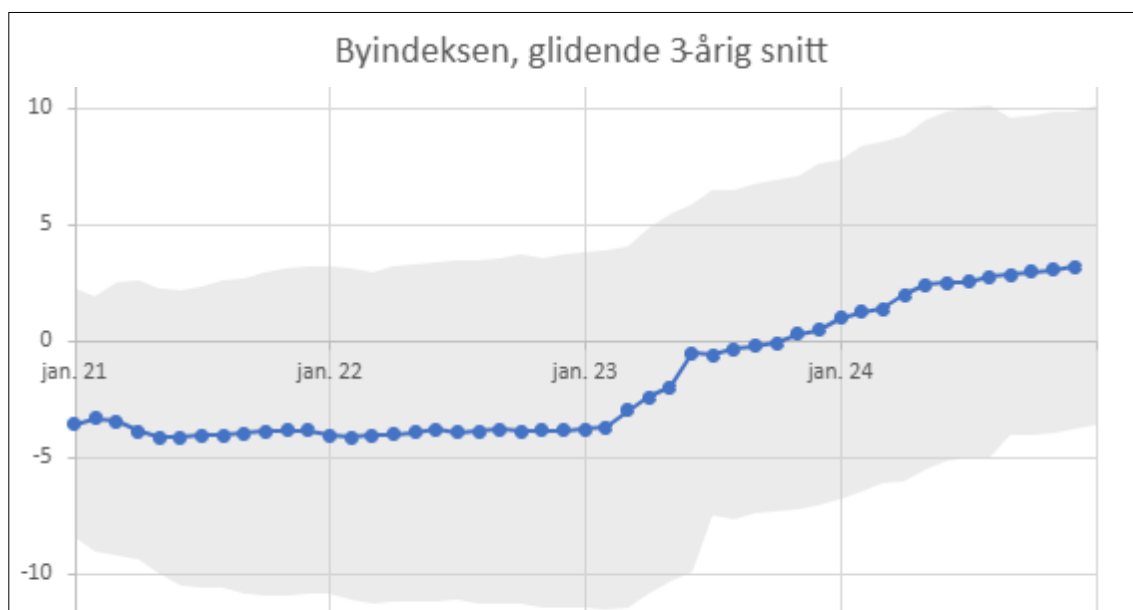
³ Handlingsprogram Bymiljøpakken 2026-29.

⁴ Byvekstavtalen prisjustert iht. vedlegg 2 i avtalen.

Måloppnåelse i byvekstavtalen

Hovedmålet i byvekstavtalen er at veksten i persontransporten i storbyområdet skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing (nullvekstmålet). Den løpende evalueringen av indikatorene trafikkvekst, reisemiddelfordeling og parkering viser:

- Byområdet på Nord-Jæren oppnår ikke nullvekstmålet. Byindeksen indikerer en trafikkvekst på +3,2 % fra 2017 til 2024, jf. figur 1.
- Bilfører-andelen har gått ned fra 52 % i 2018 til 47 % i 2024. Kollektivandelen har samtidig økt (fra 8,6 til 10,3 %), og også andelen gående og bilpassasjerer har økt litt⁵.
- Antallet reisende med buss har økt med 55 % fra 2017. For tog er økningen på 35 % fra 2018⁶.
- Fra 2020 til 2024 har det blitt flere arbeidstakere som har gratis parkering på jobb. I sentrumsområdene har det blitt flere offentlige parkeringsplasser med betaling, men færre korttidsparkeringsplasser.



Figur 1: Byindeksen viser trafikkveksten på Nord-Jæren i perioden 2021-24 (skravert område angir usikkerhetsintervall).

Regjeringens signaler om reforhandling av byvekstavtalen

⁵ [Se utviklingen i indikatorene | Statens vegvesen.](#)

⁶ Årsrapport 2024 for Bymiljøpakken.

Byvekstavtalene for de fire største byområdene går ut i 2029 – det vil si at staten ikke har forpliktet seg til å bidra med belønningsmidler eller tilskudd til reduserte bompenger, fjerning av rushtidsavgift eller bedre/billigere kollektivtilbud etter dette, jf. tabell 1. Samtidig har fylkeskommunen og kommunene forpliktelser som går betydelig lenger – med busskontrakten for Nord-Jæren til 2034, bompengeneinnkreving ut 2038, og regionale og kommunale planer med langsiktig tidsperspektiv.

Regjeringen varslet i Nasjonal Transportplan 2025-2036 at de vil legge til rette for å reforhandle byvekstavtalene med sikte på forlenging til 2036 for å «gi forutsigbarhet for lokale myndigheter». Det ble også signalisert følgende (s. 234-235):

- Statlige finansiering til de store kollektivprosjektene *«vil bli avsluttet etter hvert som prosjektene åpner»*.
- Det vil være rom for å *«forlenge de øvrige statlige tilskuddene (..) på samme nivå som i gjeldende avtaler»*.
- Noe av tilskudd til mindre investeringer skyves til etter 2029, men det vil være rom for også *«å forlenge (..) midler til mindre investeringer langs riksveier på samme nivå som i gjeldende avtaler»*.

Felles metode for gjennomføring av byutredninger i de fire største byområdene

Byutredningen skal *«vise hvordan det enkelte byområdet kan nå nullvekstmålet gjennom ulike virkemiddelpakker»*, og det er utarbeidet tilsvarende byutredninger for Oslo-, Bergens- og Trondheim-området. Transportetatens regionale transportmodell (RTM) og Arealdataverktøyet (ADV) er benyttet, samt verktøyet EFFEKT for samfunnsøkonomiske analyser. Kommunene har selv lagt inn arealdata fra kommuneplanene. Statistisk sentralbyrå sine middelprognoser (MMMM) for befolkningsutvikling og nasjonale prognoser om elbil-andel, økonomisk utvikling og reisekostnader er lagt til grunn. Ellers bygger analysene på at befolkningens transportprioriteringer opprettholdes som i dag. Nærings-, turist- og gjennomgangstrafikk er holdt utenom, jf. definisjon av nullvekstmålet⁷⁸.

Forventet trafikkutvikling på Nord-Jæren fram til 2036 og 2050

⁷ Statens vegvesen 2025. Byutredningene 2025 – Tekniske retningslinjer versjon 4.

⁸ Statens vegvesen 2025. Dokumentasjonsnotat byutredning Nord-Jæren.

I byutredningen for Nord-Jæren er det modellert et referansealternativ «Referanse 0» som inkluderer alle påbegynte/bundne veg-, kollektiv- og gang-/sykkel-prosjekter. Dette gir en forventet trafikkvekst på +13 % fra 2017 til 2036 og +18 % til 2050. I tillegg er det et alternativ «Referanse 0+», der også andre prosjekter i Nasjonal Transportplan 2025-2036 og Bymiljøpakken er med⁹. I dette alternativet øker forventet trafikkvekst til henholdsvis +14 % og +20 % - primært som følge av flere store vegprosjekter. Det er i hovedsak antall og lengde på fritidsreiser og private reiser som forventes å øke, mens økningen i arbeidsreiser ikke er like stor. Dette har blant annet sammenheng med at befolkningsveksten primært forventes i aldersgruppen +67 år, og med generelt økt mobilitet i befolkningen (økende elbil-andel, økonomisk vekst og nye veger).

Tabell 2: Modellert trafikkutvikling fra 2017 til 2036 og til 2050, mål i kjørte kilometer med personbil..

	2036	2050
Referanse 0	+13 %	+18 %
Referanse 0+	+14 %	+20 %

Det er også modellert hvilke faktorer som har størst effekt for trafikkveksten (tabell 3). Fra 2017 til 2023 har det allerede vært 2,5 % trafikkvekst. Fra 2023 til 2036 vil befolkningsvekst være den klart største driveren, mens økende elbil-andel og de lavere reisekostnadene som elbil har, er nest viktigst. Økonomisk utvikling/lønnsvekst, økende reiseavstander og store vegprosjekter bidrar også til transportvekst, mens forbedring av kollektivtilbudet bidrar motsatt veg.

Tabell 3: Forklaringsvariabler for beregnet trafikkvekst 2017-2036 i alternativet «Referanse 0+»

Årsaker til trafikkvekst i «Referanse 0+»	Bidrag til trafikkveksten 2017-36
Trafikkvekst 2017–2023	2,5 prosentpoeng
Befolkningsvekst	6,7 prosentpoeng
Vekst i andel elbiler	2,4 prosentpoeng
Transportprosjekter og transporttilbud	0,3 prosentpoeng
Andre faktorer	1,8 prosentpoeng
SUM	13,7 prosentpoeng

Analyse av ulike tiltak som reduserer trafikkvekst

⁹ Byutredningene 2025 – Prosjektliste Nord-Jæren.

Det er analysert ulike tiltak som kan bidra til å redusere veksten i personbiltransport. Tiltakene er beskrevet på et overordnet/skjematisk nivå, og transportmodellen er benyttet for å illustrere hvor stor effekt de kan forventes å ha.

Arealbruk:

En arealbruk som bygger opp om senter- og kollektivstrukturen gir mindre bilavhengighet og større mulighet til å gå, sykle eller reise kollektivt. Kommunene har benyttet arealdataverktøyet (ADV) for å simulere en arealutvikling i tråd med dagens kommuneplaner, der ca. 60 % av befolkningsveksten forventes å komme i bybåndet og de fire kommunesentrene. Dersom dette økes til 80 %, eller helt opp til 95 %, viser byutredningen at trafikkveksten reduseres, effekten av kollektiv- og gang-/sykkeltiltak økes, og nullvekstmålet kan nås med en lavere grad av restriktive virkemidler.

Gåing, sykling og kollektivtransport:

Ytterligere forbedring av kollektivtilbudet og infrastruktur for gående og syklende vil også gjøre det enklere å reise uten bil:

- Det er modellert effekt av store endringer i busstilbudet. En dobling av frekvensen på alle bussruter utover planlagt 2036-nivå forventes å redusere transportveksten med ca. 2 %-poeng, og en halvering av busstilbudet vil øke transportveksten tilsvarende. En dobling av frekvens bare på hovedrutene gir omtrent halvparten så stort utslag.
- Halvering av busstakstene gir i transportmodellen omtrent samme utslag som å doble bussfrekvensen.
- Det er også testet virkningen av et forbedret nettverk for syklende og gående. Dette gir mindre utslag, men Statens vegvesen viser til at den grovmaskede transportmodellen ikke er veldig godt egnet til å analysere sykling og gåing.

Parkering:

Kostnaden ved parkering har stor innvirkning på bruk av bil og oppgis å ha særlig utslag på reiser som utføres ofte.

- Kommunene har mulighet til å innføre og øke parkeringsavgift og tidsbegrensning i by- og kommunesentrene, der det er mange offentlige parkeringsplasser.
- Byutredningen viser at en sterk vekst i parkeringsbegrensninger bare i Stavanger og Sandnes sentrum kan føre til at reisemønsteret endres, slik at flere i stedet velger å reise til andre områder med billigere parkering.
- En viss betalingsparkering i andre kommune- og lokalsentre ser ut til å ha stor effekt på nullvekstmålet. Det er imidlertid mye private parkeringsplasser i lokalsentrene, og byutredningen poengterer at en utvidelse av parkeringspolitikken nedslagsfelt til å omfatte private parkeringsplasser, vil kreve en endring i dagens regelverk.

- Det er også testet innføring av betalingsparkering på Forus, og dette viser seg å ha stor effekt. Også på Forus er det mye private parkeringsplasser der kommunen ikke kan pålegge betaling. Byutredningen viser til en mulig kobling med Hjem-Jobb-Hjem-ordningen.

Bompenger:

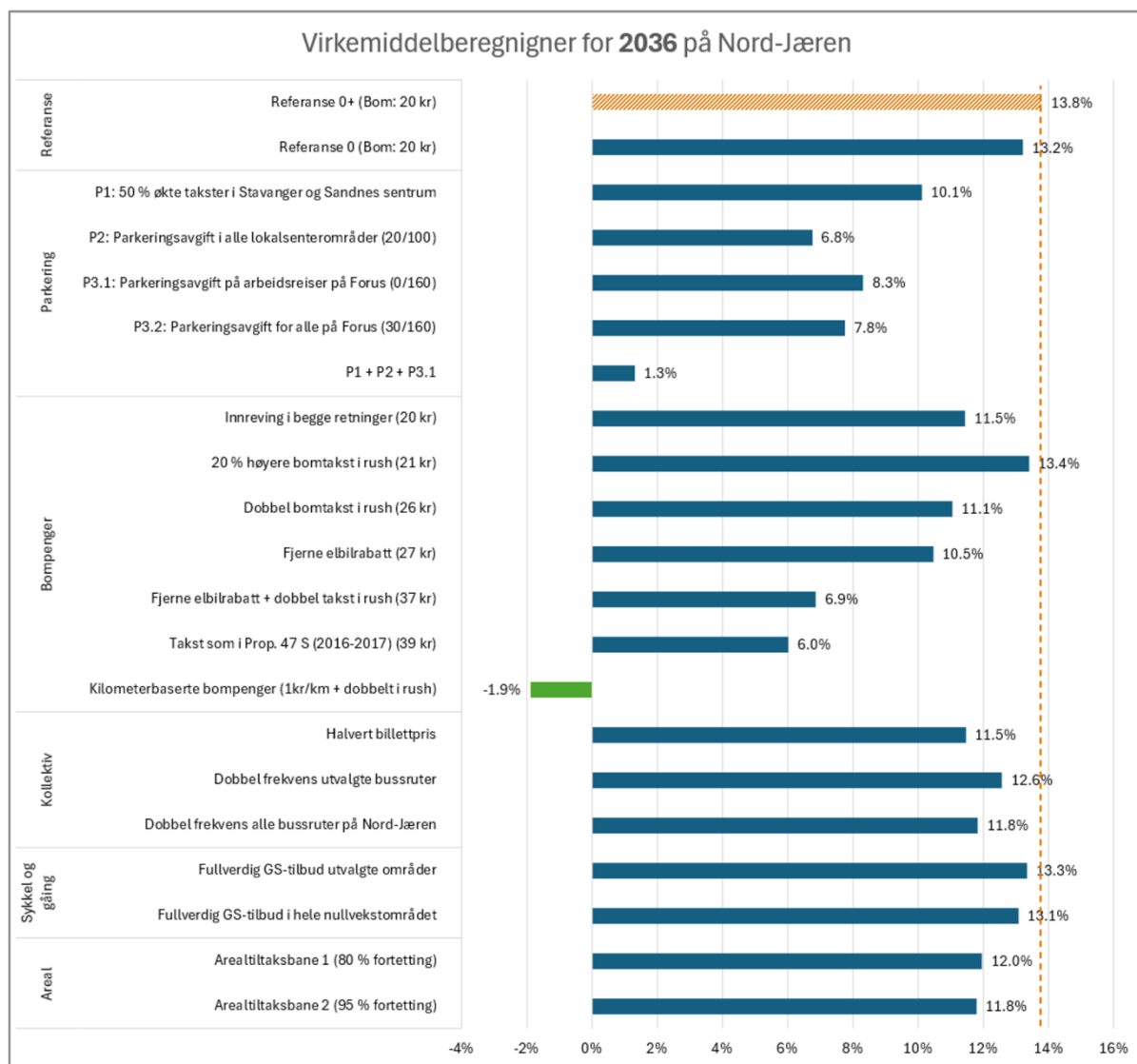
Tilsvarende som parkeringsavgift, virker bompenger direkte på kostnaden ved bruk av bil og har stor effekt på nullvekstmålet. Effekten oppgis å være størst på reiser som ikke er strengt nødvendige (fritidsreiser), eller i områder der det finnes alternative reisemåter.

- En mindre økning av takstene i rushtidsperiodene (her testet +20 %) forventes å ha begrenset effekt.
- Det vil ha større effekt dersom det enten innføres tovegs innkreving gjennom bomstasjonene, taksten for elbil økes til samme nivå som fossile kjøretøy har i dag, eller det innføres full rushtidsavgift med dobbel takst morgen og ettermiddag.
- Effekten kan økes ytterligere med en kombinasjon av rushtidsavgift og økt takst for elbil, eller ved at bomtaksten settes så høyt som stortingsproposisjonen for bompengepakken maksimalt åpner for (ca. +80 %)¹⁰.
- Dersom rushtidsavgift kombineres med det som blir kalt «mer treffsikre bompenger», kan dette potensielt være nok til å oppnå nullvekstmålet. Med dette menes et bompengesystem som dekker en større del av trafikkstrømmene (flere bomstasjoner) og differensieres mer etter tidspunkt/område/kjøretøytype mv. I byutredningen er «mer treffsikre bompenger» modellert ved hjelp av en kilometer-pris, som er lagt i tillegg til dagens bompengesystem.

Enkelt-tiltak:

I tillegg er det i byutredningen modellert noen større enkelttiltak, og dobbeltspor Skeiane-Nærbø er det eneste enkelt-tiltaket som har så stor effekt at det gir utslag i transportmodellen. Tiltaket forventes å øke passasjerantallet på Jærbanen med 48 % og redusere transportveksten på Nord-Jæren med ca. ett prosentpoeng. Andre enkelt-tiltak, som Lura jernbanestasjon eller bane til Ullandhaug/Forus, gir ikke målbar effekt i transportmodellen.

¹⁰ Prop. 92 S (2024 – 2025) Forlengd innkrevjingsperiode for Bypakke Nord-Jæren i Rogaland og samanslåing av tilskot i belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda.



Figur 1: Modellering av ulike enkelt-virkemidlers effekt på forventet trafikkvekst.

Pakker av virkemidler som til sammen oppnår nullvekst

Siden ingen av enkelt-tiltakene er nok til å oppnå nullvekstmålet, er det i byutredningen også satt sammen ulike pakker av virkemidler. Hver av disse virkemiddelpakkene skal oppnå nullvekstmålet, men med ulik kombinasjon av enkelt-virkemidler:

1. Virkemiddelpakke 1 bygger på at alle de beskrevne kollektiv-, gange- og sykkeltiltakene blir gjennomført. Dette viser seg ikke å være tilstrekkelig, og det er derfor lagt til en utvidelse av bompengesystemet, jf. «mer treffsikre bompenger» over. Nullvekstmålet nås da ved en økning av bompengebelastningen tilsvarende 0,5 kr/km og det dobbelte i rushtid.

2. Virkemiddelpakke 2 består utelukkende av bilrestriktive virkemidler. I dette tilfellet avskaffes elbil-rabatten og bompengetaksten øker så mye som stortingsproposisjonen for Bymiljøpakken maksimalt åpner for. Dersom det samtidig innføres parkeringsavgift i alle lokalsentre og avgift for arbeidsparkering på Forus, kan nullvekstmålet nås i 2036.
3. Virkemiddelpakke 3 er en kombinasjon av pakke 1 og 2. Innføring av tiltak for kollektiv, gåing og sykling, samt parkeringsavgift i lokalsentre og på Forus, gir rom for et noe lavere bompengenivå enn i virkemiddelpakke 2.
4. Virkemiddelpakke 4 inneholder de samme tiltakene for kollektiv, gåing, sykling og parkeringsavgift som i virkemiddelpakke 3. I tillegg legges det inn en mer konsentrert arealbruk. Dette resulterer i at nullvekstmålet kan nås i 2036 med et enda lavere bompengenivå.

De ulike virkemiddelpakkene påvirker reisemiddelfordelingen ulikt. I virkemiddelpakke 1 resulterer den sterke forbedringen av kollektivtilbudet i en sterk kollektivøkning, men færre gange-/sykkelturer og bilpassasjerer enn i de andre virkemiddelpakkene. Samtidig blir det flere, men kortere bilturer. Virkemiddelpakke 2, som inneholder sterkest bilrestriktive virkemidler, gir ikke den samme økningen i kollektivbruk, men en sterk økning i gange.

Samfunnsøkonomiske beregninger

Det er gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse av virkemiddelpakkene 1-3 med verktøyet EFFEKT (verktøyet klarer ikke måle forskjell på pakke 3 og 4). Alle pakkene viser positiv netto nytte for samfunnet, men størrelsen i nytte er ulik og fordeler seg ulikt mellom trafikanter, operatører og offentlige aktører:

- Virkemiddelpakke 1, med mye gange-/sykkel- og kollektivtiltak, samt «mer treffsikre bompenger», viser lavest samfunnsøkonomisk nytte samlet sett. Nytten er svært høy for kollektivbrukere, men lavere for bilførere, helsevirkninger, kollektivselskap og når det gjelder avgiftsinntekter.
- Virkemiddelpakke 2, med bilrestriktive tiltak, har klart høyest samfunnsøkonomisk nytte. Nytten er særlig knyttet til avgiftsinntekter og helsevirkninger, mens trafikantnytten er negativ.
- Kombinasjonen av virkemidler i virkemiddelpakke 3 gjør at denne pakken kommer i en mellomstilling. Pakken kommer best ut for bilførere, har god helsevirkning og lavere bompengelinntekter.

Andre virkninger

Modellanalysene i byutredningen er supplert med enklere vurderinger av ikke-prissatte virkninger. Generelt vurderes virkemiddelpakkene som inneholder et styrket tilbud for kollektiv, gange og sykling (1,3,4) og konsentrert arealbruk (3,4) å bygge best opp om ønsket byutvikling, styrke potensialet for område-utvikling og redusere barriere-virkninger for myke trafikanter.

Transportøkonomisk Institutt har også gjort en supplerende vurdering av sosioøkonomiske fordelingsvirkninger. Denne viser at virkemiddelpakkene med sterkest økning i parkeringsavgift og bompengetakst (pakke 2 og 3) også gir størst økning i reisetid/reisekostnad. Dette rammer mer i områder som ligger mindre sentralt og har stor bilavhengighet - områder der det gjennomsnittlig bor en høyere andel barnefamilier. Virkemiddelpakke 1, med sterk forbedring av kollektivtilbudet, gir ikke like store fordelingsvirkninger.

Forventet trafikkutvikling i de andre store byområdene

Det er gjennomført byutredninger også for byområdene Oslo, Bergen og Trondheim. For Bergensområdet er det forventet lavest trafikkvekst av de fire byområdene, noe som blant annet skyldes at nullvekstmålet er nådd til nå, og at det i 2036 vil være høye bompenger på Sotra-sambandet. I Oslo-området forventes trafikkarbeidet å øke i takt med befolkningsveksten, slik det også gjør på Nord-Jæren. Trondheimsområdet forventes å få høyest transportvekst, blant annet som følge av nye vegprosjekter.

Tabell 4: Modellert trafikkutvikling i alternativ «Referanse 0+» i de fire største byområdene.

	2023	2036	2050
Bergen	0 %	+8 %	+17 %
Oslo		+11 %	+18 %
Nord-Jæren	+2,5 %	+14 %	+20 %
Trondheim	+2,0 %	+17 %	+28 %

Fylkesdirektørens vurderinger

Byutredningen som faglig grunnlag

Fylkesdirektøren vurderer at Statens vegvesen har gjort et grundig faglig arbeid med byutredningen for Nord-Jæren, der det er identifisert og analysert effekter av en rekke enkelt-tiltak og pakker av virkemidler for å nå nullvekstmålet på Nord-Jæren. I samarbeid med lokale parter er det også for første gang benyttet arealdataverktøyet (ADV) for å estimere en arealutvikling i tråd med gjeldende kommuneplaner.

Byutredningen viser at byområdet på Nord-Jæren ikke har oppnådd nullvekstmålet siden 2017. Med planlagte virkemidler og prosjekter, må det påregnes at avviket kommer til å øke fram mot 2036 og 2050.

Fylkesdirektøren viser samtidig til at modellverktøyet i byutredningen er grovmasket og passer best til å framskrive bilbruk i et område uten kapasitetsbegrensninger. For et byområde som Nord-Jæren, viser analysene en klar retning, men det er likevel usikkerhet ved tallstørrelsene. I modellen framkommer det heller ikke effekter av finmasket gang/sykkelnettverk, trygghet/trafikksikkerhet, attraktivitet/brukeropplevelse, bildeling, byutvikling/lavutslippssoner, teknologisk utvikling og holdningsendringer mv., og slike tiltak må derfor vurderes på andre måter. Erfaringsmessig kan også tiltak for kollektivtransport gi lavere respons i modellen enn reelt.

Nullvekstmålet kan bare nås med en kombinasjon av flere typer tiltak

Statens vegvesen oppsummerer byutredningen med at ingen enkelttiltak er sterke nok til å gi nullvekst alene, og at det er nødvendig å kombinere både arealbruk, investerings- og tilretteleggingstiltak - men også restriktive virkemidler overfor biltrafikken for å oppnå tilstrekkelig effekt. Balansert virkemiddelbruk bygger best opp om regionale strukturer og fordeler virkningene mellom ulike transportbrukere og geografiske områder (både fordeler og ulemper). Fylkesdirektøren støtter denne konklusjonen og viser til at behovet for samordnet virkemiddelbruk er i tråd med tidligere utredninger og regionale og kommunale planer. Fylkesdirektøren vurderer samtidig at enkelte av tiltakene som er testet i virkemiddelpakkene for å nå nullvekstmålet, kan vise seg krevende å finansiere eller oppnå tilslutning til på kort sikt.

Godt tilbud for gående, syklende og kollektiv er en forutsetning for nullvekstmålet

Byutredningen viser at et godt kollektivtilbud er en forutsetning for å nå nullvekstmålet. Det framkommer også at trygge og effektive gang- og sykkelforbindelser i sentrale områder har stor betydning. Slike tiltak vil både gjøre det attraktivt å la bilen stå, tilby gode alternativer for privatbil, og gi bedre framkommelighet for næringstransport.

Fylkesdirektøren vil påpeke at kollektivtrafikken på Nord-Jæren står overfor en alvorlig utfordring. Økende driftskostnader kombinert med stagnerende inntekter setter press på tilbudet, og uten økte tilskudd er det risiko for at tilbudet må reduseres. Fylkesdirektøren mener derfor at økte tilskudd er nødvendig, ikke bare for å opprettholde dagens nivå, men for å styrke kollektivtilbudet slik at det utgjør et reelt alternativ til privatbilen for flere.

Konklusjon

Byutredningen er ment å utgjøre et faglig kunnskapsgrunnlag for reforhandling av byvekstavtalen for Nord-Jæren. Utredningen viser at nullvekstmålet ikke nås, men at det forventes en vekst i personbiltransporten fram mot 2036. Utredningen viser videre at det er nødvendig med en kombinasjon av ulike typer tiltak dersom nullvekstmålet skal kunne nås – både effektiv arealbruk, infrastrukturtiltak, økt økonomisk handlingsrom og restriktive virkemidler overfor biltransport.

De lokale partene besitter noen av disse virkemidlene, men er på andre områder avhengig av et samspill med staten – både når det gjelder hjemmelsgrunnlag, gjennomføring av infrastruktur og for finansiering. De statlige tilskuddene i byvekstavtalene er kun sikret ut nåværende handlingsprogramperiode (2026-29). Byutredningene er nå gjennomført, og det er viktig at staten så snart som mulig tar initiativ til å starte opp reforhandling av byvekstavtalen.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2026/10516-1

Saksbehandlar: Lasse Eide

Avdeling: Regional kompetanse og analyse

Vestlandsrådet - Innspel til samarbeidssaker

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utval
34/2026	10.03.2026	Fylkesutvalget

Vedlegg:

- 1 Samarbeidsavtale Vestlandsrådet

Samandrag

Vestlandsrådet er eit politisk samarbeid mellom dei tre vestlandsfylka for å styrke landsdelen og koordinere felles politiske saker. Saka gjeld korleis dei tre vestlandsfylka skal forankre og spele inn politiske initiativ til Vestlandsrådet. Arbeidsutvalet har bede om ei felles sak til fylkesutvala, slik at desse kan foreslå konkrete saker som bør løftast inn i rådet i tråd med rådet sine vedtekne strategiar.

Fylkesdirektøren si innstilling

Fylkesutvalet foreslår at følgjande saker eller tema vert vurdert for vidare arbeid og oppfølging i Vestlandsrådet:

.....

.....

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Mette Fossan

kst. samfunnsdirektør

Bakgrunn for saka

På møte i arbeidsutvalet (AU) til Vestlandsrådet, 22.januar 2026, vart det handsama sak om forankring av samarbeidssaker i Vestlandsrådet i fylkesutvala i dei tre vestlandsfylka. Det vart gjort slik vedtak;

«Vestlandsrådet AU ber om at sekretariatet utarbeider eit forslag til politisk sak som kan leggst fram for alle fylkesutvala, der det vert opna opp for politiske initiativ til konkrete saker og tema som kan løftast inn i Vestlandsrådet, i tråd med rådet sine vedtekne strategiar.»

Med grunnlag i vedtaket i arbeidsutvalet til Vestlandsrådet legg fylkesdirektørane fram likelydande sak i dei tre fylkesutvala.

Problemstilling

Fylkesutvalet bes vurdere kva saker eller tema som er aktuelle for vidare arbeid og oppfølging i Vestlandsrådet

Saksopplysningar

Kort om Vestlandsrådet

Vestlandsrådet er eit politisk samarbeidsorgan for fylkeskommunane på Vestlandet. Vestlandsrådet er oppretta i medhald av kapitel 18 i kommunelova. Kommunalova og anna relevant regelverk som gjeld for fylkeskommunane gjeld og for alt arbeid knytta til rådet.

Mandatet til Vestlandsrådet er regulert gjennom vedlagte samarbeidsavtale og ved overført mynde frå fylkestinga i dei deltakande fylkeskommunane.

Føremålet med Vestlandsrådet er å:

- styrke landsdelen, både nasjonalt og internasjonalt
- koordinere den politiske innsatsen til beste for landsdelen innanfor definerte satsingsområde
- fremje andre politiske saker av felles interesse
- aktivt påverke rammevilkår for landsdelen og medlemsfylka
- skape samhandlingsarenaer på Vestlandet
- ta initiativ til samarbeidsprosjekt på tvers av fylkesgrensene

Vestlandsrådet er sett saman av 6 medlemmer med varamedlemmer frå kvar av dei tre deltakande fylkeskommunane. Desse vert valde for valperioden av og frå fylkestinget sine medlemmer. Fylkesordførar og fylkesvaraordførar skal vera medlem av rådet.

Storbyane Bergen, Stavanger og Ålesund har høve til å møta som observatørar med talerett. Leiarvervet alternerer mellom fylkesordførarane i eitt år om gangen. I 2026 har Vestland fylkeskommune leiarskapen i rådet. Dei tre fylkesordførarane utgjør AU for rådet. Det vert normalt halde minst tre rådsmøter i året. Møta skal så langt råd er fordelast på dei tre samarbeidande fylka. Fylkeskommunane betaler kr 600.000,- kvar i kontingent til rådet og forpliktar seg og til å stille med administrative ressursar i rådet sitt sekretariat. Rådet har p.t. følgjande samansetjing;

Medlemmer	Parti	Fylke
Jon Askeland	SP	Vestland
Stian Davies	AP	Vestland
Nils-Anders Nøttseter	MDG	Vestland
Silja Ekeland Bjørkly	H	Vestland
Sigbjørn Framnes	FRP	Vestland
Bente Spissøy	UAVH	Vestland
Ole Ueland	H	Rogaland
Svein Erik Indbjo	FRP	Rogaland
Anne Kristin Bruns	KRF	Rogaland
Kjartan Alexander Lunde	V	Rogaland
Frode Berge	AP	Rogaland
Jarle Bø*	SP	Rogaland
Anders Riise	H	Møre og Romsdal
Anne Marie Fiksdal	FRP	Møre og Romsdal
Geir Stenseth	FRP	Møre og Romsdal
Randi Walderhaug Frisvoll	KRF	Møre og Romsdal
Line Hatmosø Hoem	AP	Møre og Romsdal
Per Ivar Lied	SP	Møre og Romsdal

* møter for Hanne Marte Vatnaland (Sp) som har permisjon til 24.06.2026

Politisk plattform for Vestlandsrådet

På møte i Vestlandsrådet, 10.april 2024, vart det vedteke følgjande politiske plattform for rådet i perioden 2024-2027;

«Vestlandsrådet er danna for å styrke landsdelen, både nasjonalt og internasjonalt, og utgjer ei politisk kraft som er sterkare enn den dei deltakande fylkeskommunane er kvar for seg. Fylka på Vestlandet har mange felles muligheiter og utfordringar. Vi kan oppnå meir gjennom å samle kreftene for å utvikle Vestlandet, for å utnytte felles muligheiter og for å løyse våre felles utfordringar.

Fylka på Vestlandet har eit framtidsretta næringsliv basert på ressursane i havet og stor aktivitet langs kysten. Vi har bysentra som viser stor vekstkraft og som er viktige for omliggjande kommunar. Store område på Vestlandet er likevel prega av tilbakegang i folketal og sysselsetting. Naturen gir oss muligheiter, men utgjer også hindringar for å få effektive samband, t.d. nord-sør. Vestlandsrådet skal heile tida vere merksame på politiske prosessar som gjeld rammevilkåra for utvikling på Vestlandet, og vi må sikre handlingsrom til å gjere det viktige og det riktige regionalt.

Dei tre fylkeskommunane på Vestlandet skal gjennom arbeidet i Vestlandsrådet:

- Koordinere den politiske innsatsen til beste for landsdelen
- Fremme politiske saker av felles interesse
- Aktivt påverke rammevilkår for landsdelen og medlemsfylka
- Skape samhandlingsarenaer på Vestlandet
- Ta initiativ til samarbeidsprosjekt på tvers av fylkesgrensene
- Støtte tiltak som fremjar felles identitet og kultur
- Ha ei aktiv rolle i å koordinere saker relatert til Nordsjøregionen som har betydning for Vestlandet

Vestlandsrådet er eit konsensusorgan og skal så langt råd fremje politiske fellesprosjekt som det særleg skal arbeidast med på ein systematisk måte for å bidra til politikktutforming, til å fremje utvikling på Vestlandet og å setje sentrale saker på dagsorden.

Vestlandsrådet skal særleg gjennom AU ha ein politisk beredskap for å følgje opp saker som er sentrale for utvikling av Vestlandet. Dette inneber å nytte nettverk og informasjonskanalar aktivt for å fange opp viktige politiske signal og prosessar som er av særleg interesse for eitt eller fleire av Vestlandsfylka, og der det er naturleg å følgje dette opp politisk gjennom uttaler, politisk påverknad og gjennom å følgje opp gjennom nye tiltak og prosjekt. Vestlandsrådet skal og ta initiativ til fellesmøte med representantar frå regjeringa og Stortinget.

Dei største byane i kvart fylke, Bergen, Stavanger og Ålesund får tilbod om observatørstatus i Vestlandsrådet med møte- og talerett. Vestlandsrådet skal finne ei form og ein innretning på sitt arbeid som gjev storbyane ein vinst ved å delta aktivt inn mot Vestlandsrådet.

Vestlandsrådet skal aktivt koordinere aktuelle politiske spørsmål og saker relatert til Nordsjøregionen, og ivareta Vestlandet sine interesser i arbeidet med forvaltingsplanar for Nordsjøen og Norskehavet gjennom engasjementet i samarbeidsorganisasjonen NORA.

Vestlandsrådet har særleg innanfor følgjande saksområde ambisjonar om å påverke samfunnsutviklinga på Vestlandet:

1. VERDISKAPING OG SYSSELSETTING

Vestlandet er eit av Europas mest ressursrike områder og Norges skattkammer. Både gjennom olje- og gassutvinninga og øvrig eksportretta næringsverksemd bidreg Vestlandet til betydelege inntekter til nasjonaløkonomien. Landsdelen har store muligheiter for vidare utvikling og innovasjon, men også utfordringar med omstilling og etablering av nye næringar når aktiviteten i olje- og gassverksemda gradvis vert lågare. Utfordringane vil særleg omfatte behov for energi- og kraftforsyning til nye næringsetableringar, samt legge til rette for omstilling og opplæringstilbod til framtidig nytt kompetansebehov i næringslivet.

Vestlandsrådet vil innrette sitt arbeid innanfor verdiskaping og sysselsetting mot;

- Det blå skiftet - utvikling og innovasjon innanfor marin og maritim næring
- Det grønne skiftet – innovasjon og teknologiutvikling i næringslivet, inkludert utvikling av nye energikjelder som hydrogen og havvind
- Reiselivsskiftet – turisme og opplevingar med minst mogleg miljø- og klimaavtrykk

2. SAMFERDSLE OG KOMMUNIKASJONAR

Gode kommunikasjonar er ein kritisk faktor for å sikre konkurransekraft og høg verdiskaping i dei tre vestlandsfylka. Betring av kommunikasjonane er sentralt også for å gjere landsdelen meir attraktiv å busette seg i.

Vestlandsrådet vil difor arbeide for effektive og klimavenlege transportløysingar både internt på Vestlandet og mot resten av landet og mot utlandet.

Vestlandsrådet rettar innan samferdsle sitt hovudfokus mot:

- Nasjonal satsing og prioritering av ferjefri og opprusta E39 Kristiansand-Trondheim som hovedsamband nord-sør på Vestlandet.
- Styrka finansiering av ferjedrifta, inkludert kompensasjonsordning for modernisering og utsleppsreduksjon i ferje- og snøggbåtdrifta.
- Sikre økonomiske rammer til å ta att vedlikehaldsetterslepet og innfri tunnelsikkerheitsforskrifta på fylkesvegnettet.
- Auka statleg satsing på rassikring. Rasfaren er ei stor utfordring på vestlandsvegane, og all offentleg veg må vere rassikra innan 2030.
- Styrke rammevilkåra for godstransport med nærskipfart langs hamner på Vestlandet.
- Medverke til utvikling av FOT-rutene og arbeide for ein nullutslepps luftfart.»

Fylkesdirektøren vil vidare peike på saker som er løfta fram i Vestlandsrådet dei siste åra, og som er forankra i den politisk plattformen til rådet;

- Rekruttering til maritime fag
- Hydrogen som energibærer
- Energi- og kraftsituasjonen på Vestlandet
- Ferjefri E39
- Matsikkerheit og beredskap
- Ferjedrift - finansiering
- Ferjedrift – kvilestidskrav i beredskapssamband
- Ferje- og snøggbåtdrift – krav til nullutslepp av klimagassar
- Nasjonal transportplan 2025-2036
- Vegvedlikehald som følgje av flaum og skred
- Styrking av EU sine Interreg-program

Fylkesdirektøren sine vurderingar

Det vidare arbeidet i Vestlandsrådet vil, etter fylkesdirektøren sitt syn, kunne bli styrka ved at dagsaktuelle saker i rådet både kan bli forankra og utgå frå den enkelte fylkeskommune.

Fylkesdirektøren vil understreke at aktuelle saker bør ta utgangspunkt i den vedtekne politiske plattformen til Vestlandsrådet, og til rådet si rolle særleg som påverknadsorgan inn mot statlege styresmakter og arena for koordinering/kunnskapsdeling på tvers av fylkesgrensene.

Konklusjon

Etter at fylkesutvala har fastlagt sine innspel til saker i Vestlandsrådet, vil dette bli lagt fram for førstkommande møte i rådet for vidare prioritering og oppfølging.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Dato: 27.02.2026

Arkivreferanse: 2026/8625-1

Saksbehandler: Thomas Bergeland

Avdeling: Næring

Høringssvar - Høring av forskrift om overnattingsavgift

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
35/2026	10.03.2026	Fylkesutvalget

Vedlegg:

- 1 Høringsnotat om forslag til forskrift om overnattingsavgift til kommunene

Sammendrag

Rogaland fylkeskommune inviteres til å gi innspill til regjeringens høring om forslag til forskrift om overnattingsavgift. Forskriften utfyller lov om besøksbidrag (besøksbidragsloven). Høringsfrist er 7. april 2026.

Forskriften omhandler avgiftens virkeområder, regler om fritak, formidlers ansvar overfor kommunen, regler om kunngjøring og ikrafttredelse, samt overgangsregler for 2027. Videre omtales også de økonomiske og administrative konsekvenser for kommuner, overnattingsnæringen, formidlingsselskaper, staten og gjestene.

Fylkesdirektøren har vurdert utfordringer knyttet til praktiske og administrative forhold ved innføring av avgiften som kan være utfordrende for gjennomføringen, og noen prinsipielle og strukturelle forhold. Disse spørsmålene er knyttet til geografisk avgrensning og fordeling av inntekter, mellom overnattingssted og hvor slitasjen oppstår. Strategisk bruk av midlene for å utvikle alternative områder og avlede for press kan ha relevans for hvordan avgiften kan bidra til utviklingen av reiselivet i Rogaland.

Fylkesdirektørens innstilling

Fylkesutvalget vedtar følgende høringssvar:

- 1) Rogaland fylkeskommune støtter at kommuner med særlig stor belastning fra reiselivet kan innføre overnattingsavgift.
- 2) Rogaland fylkeskommune mener forskriften bør presisere hva som ligger i begrepet «særlig stor belastning», slik at det etableres en felles forståelse og fremgår tydelig hvilke forhold som må dokumenteres før avgiften kan innføres.
- 3) Rogaland fylkeskommune mener at det bør utarbeides en mal for hva kommunenes plan bør inneholde for å få innføre avgiften.
- 4) Rogaland fylkeskommune mener forskriften bør åpne for strategisk bruk av midler til utvikling av alternative områder eller tiltak som sprer besøkende og avleder for press. Det bør avklare hvor grensen går mellom tiltak som direkte avhjelper turistbelastning og mer generell utvikling.
- 5) Rogaland fylkeskommune mener det bør etterstrebes at kommuner som inngår i et naturlig reisemål sammen med andre kommuner, skal inngå felles plan for bruken av midlene slik at overnattingsavgiften kan brukes i en kommune når slitasje forårsakes av overnattingsgjester fra en annen kommune.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Mette Fossan

kst. samfunnsdirektør

Bakgrunn for saken

Nærings- og fiskeridepartementet gjennomførte i desember 2024 høring om forslag til lov om besøksbidrag. Fylkesutvalget behandlet høringsuttalelsen i FU-sak 218/2024. Departementet mottok 380 høringssvar. Etter utarbeidelse i departementet ble «Lov om besøksbidrag» vedtatt av Stortinget 20. juni 2025. Loven gir kommuner med særlig stor belastning fra reiselivet mulighet til å kreve inn et bidrag (ofte kalt "turistskatt") for å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder.

Nærings- og fiskeridepartementet sendte 23.januar 2026 ut forslag til utfyllende forskrift om overnattingsavgift til kommunene på høring. Forskriften utfyller lov om besøksbidrag (besøksbidragsloven).

Problemstilling

Fylkesutvalget bes ta stilling til fylkeskommunens høringssvar angående forslag til forskrift om overnattingsavgift.

Saksopplysninger

Nærings- og fiskeridepartementet foreslår i dette høringsnotatet en forskrift om overnattingsavgift til kommunene. Forskriften er hjemlet i lov 20. juni 2025 nr. 104 om besøksbidrag (besøksbidragsloven).

Kommunestyret i kommuner med særlig stor belastning fra reiselivet kan gi forskrift om overnattingsavgift, et påslag på 3 prosent, som skal gå til finansiering av reiselivsrelaterte fellesgoder.

Forslaget til forskrift er oppsummert i korte trekk under disse emnene:

- Avgiftens virkeområder
- Fritak
- Formidlers ansvar overfor kommunen
- Regler om kunngjøring og ikrafttredelse
- Overgangsregler (for 2027)
- Økonomiske og administrative konsekvenser

Avgiftens virkeområde

Etter loven gjelder avgiften all betalt overnatting på hotell, vandrerhjem, hytter, leiligheter, privat korttidsutleie mv., når gjesten disponerer stedet mellom kl. 24.00 og 06.00 i mindre enn 30 sammenhengende dager. Det er ikke åpnet for at kommunene selv kan lage egne fritak – alle fritak må fastsettes sentralt i forskrift. Departementet legger stor vekt på at få og enkle fritak gir et mer håndterbart system med lavere administrative kostnader.

Kommuner som opplever stor belastning fra reiselivet, og ønsker å innføre overnattingsavgiften, må utarbeide en plan som beskriver reiselivets omfang og utfordringer, begrunner bruken av midlene og involverer berørt næringsliv. Denne planen må godkjennes av departementet før avgiften kan tre i kraft. Kommuner innen samme reisemål kan samarbeide om en felles plan, forutsatt at lovens krav oppfylles for hver enkelt kommune.

Fritak fra overnattingsavgiften (forskriftens § 1)

- ✓ Brakkehotell for arbeidstakere.
Ikke åpne for allmennheten, og dekker et behov hotell ofte ikke kan.
- ✓ Skoleturer i grunnskolen.
Lett å identifisere og kontrollere.
- ✓ Midlertidig botilbud etter sosialtjenesteloven § 27.
Kommunen som selv dekker.
- ✓ Ikke-kommersiell overnatting.
F.eks. overnatting på skoler og idrettshaller, gjestehybler i borettslag, bedriftshytter for ansatte. Lavt volum.
- ✓ Frivillige organisasjoners dugnadsbaserte tilbud.
Ubetjente hytter (som DNT-hytter og fyrstasjoner), uforholdsmessig administrativ byrde å innkreve.

Fritak som er vurdert, men ikke foreslått:

- ✓ Vernede bygninger
- ✓ Evakuerte personer ved brann/naturhendelser
- ✓ Utleie i forbindelse med jakt og fiske

Dette anses enten vanskelig å avgrense eller som ordinær kommersiell virksomhet.

Pasientreiser får heller ikke fritak. Departementet har vurdert fritak for pasienter og ledsagere, men konkluderer med at dette vil være svært vanskelig for hoteller og utleierye å administrere, særlig av hensyn til personvern. I stedet foreslås en refusjonsordning.

Formidlers ansvar overfor kommunen (forskriftens § 2)

En særegenhet ved den norske besøksbidragsmodellen er at selskaper som formidler overnatting, som for eksempel AirBnB, Booking.com, Finn.no, får ansvar for å kreve inn og betale overnattingsavgiften til kommunen. Dette betyr at ansvaret flyttes fra tilbyderer av overnattingstjenesten til den som formidler tjenesten. Det vil si at det f.eks. ikke er privatpersonen som leier ut en hytte som er ansvarlig for at bidraget blir innkrevd, men tilbyder som brukes til å formidle tjenesten.

Regler om kunngjøring og ikrafttredelse (forskriftens § 3)

For å sikre forutsigbarhet foreslås det at kommuner må vedta og kunngjøre forskrift om overnattingsavgift senest 31. desember året før avgiften trer i kraft. Avgiften kan da tidligst gjelde fra 1. januar året etter.

Dette skal gjøre det enklere for hoteller og formidlere å holde oversikt over hvilke kommuner som har avgift og når den gjelder. Samtidig påpeker departementet at aktørene har gitt innspill om behov for opptil ett års tilpasningstid i oppstartsfasen.

Overgangsregler (for 2027) (forskriftens § 5)

Departementet foreslår å forskriftsfeste at kommunene må vedta og kunngjøre forskrift om overnattingsavgift senest 31. desember året før avgiften trer i kraft. Fordi loven etter planen trer i kraft 1. juli 2026, kan det bli vanskelig for kommunene å rekke fristen 31. desember 2026.

Departementet foreslår derfor at fristen ikke skal gjelde for forskrifter som trer i kraft i 2027. Kommunene kan dermed innføre avgiften når som helst i 2027, gitt at lovens

krav er oppfylt. Dette gir maksimal fleksibilitet for kommunene, men mindre forutsigbarhet for næringslivet.

Høringsnotatets kapittel 7:

Økonomiske og administrative konsekvenser

Kapittel 7 i høringsnotatet beskriver de praktiske konsekvensene av å innføre kommunal overnattingsavgift for kommuner, næringsaktører som tilbyr overnatting, formidlingsselskaper, staten og gjestene. Hovedbudskapet er at utfordringene i stor grad knytter seg til administrasjon, systemer og forutsigbarhet, mer enn til selve avgiften.

For tilbydere av overnattingstjenester og formidlingsselskapene

Disse er avhengige av god oversikt over hvilke kommuner som innfører avgift; en fast frist 31. desember gir økt forutsigbarhet, mens fleksibilitet i 2027 kan gjøre tilpasning krevende. Manglende karenstid kan skape utfordringer med innkreving, særlig for allerede solgte opphold, og næringen har meldt behov for om lag ett års tilpasningstid. Klargjøring av formidleransvar og avgrensede fritak reduserer administrative byrder og antas å ha begrensede konkurransevirkninger.

For kommunene

Kommunene må etablere systemer for rapportering og innkreving av overnattingsavgiften, men har i dag begrenset infrastruktur for denne typen selvrapporing. Uten felles digitale løsninger kan ordningen bli administrativt og økonomisk krevende, særlig for mindre kommuner. Departementet anbefaler derfor samarbeid om et felles innkrevings- og rapporteringssystem og fremhever at fast årlig vedtakstidspunkt bidrar til forutsigbar implementering.

For departementet og overnattingsgjestene

Innføring av overnattingsavgift anslås å medføre en årlig kostnad på om lag 2 mill. kroner knyttet til refusjon for pasienter og ledsagere, basert på ca. 53 000 overnattinger. Kostnadene vurderes som begrensede, da ordningen krever mindre

tilpasninger i søknads- og saksbehandlingssystemene. Tiltaket forutsetter budsjettmessig dekning og innebærer en overføring av midler fra stat til kommune.

Forslaget om et fast tidspunkt for fastsetting av avgiften for påfølgende år, vil gi overnattingsgjestene forutsigbarhet om hvilke kommuner som innfører avgiften.

Kort oppsummert

Forslaget til forskrift prøver å gjøre en overnattingsavgift praktisk gjennomførbar ved å:

- ✓ Holde antall fritak lavt og presist avgrenset
- ✓ Avklare ansvar for digitale plattformer i tråd med europeisk regelverk
- ✓ Skape forutsigbarhet gjennom faste frister for vedtak
- ✓ Gi kommunene fleksibilitet i oppstartsfasen i 2027
- ✓ Løse sosiale hensyn (pasienter, bostedsløse, skoleelever) gjennom fritak eller refusjon

Forskriften gjør et forsøk på å balansere kommunenes behov for finansiering av fellesgoder med hensynet til enkel administrasjon for næringslivet og rettferdig behandling av sårbare grupper.

Fylkesdirektørens vurderinger

Med den betydelige satsingen på reiseliv og opplevelser i Rogaland, er det å forvente at økt besøk vil føre til økt press på utsatte områder. Det er allerede en realitet på Preikestolen, hvor fylkesdirektøren vurderer at Stiftelsen Preikestolen på en god måte forvalter destinasjonen basert på parkeringsavgiften tilknyttet området. I fremtiden vil det være behov for tilrettelegging, oppgradering, skaderedusering og preventive tiltak på flere steder rundt om i fylket. Lov om besøksbidrag vil være en mulighet for kommunene til å ivareta natur og lokalmiljø på en god måte, slik at man ivaretar destinasjonens attraksjonskraft og lokalmiljøenes bostedsattraktivitet.

Fylkesdirektøren vurderer av den grunn at er det positivt at det innføres et lovverk som muliggjør en finansiering av tiltak og tilrettelegging av reiselivsrelaterte fellesgoder. Lovforskriften fører allikevel til noen utfordringer man bør se nærmere på.

Disse kan deles inn i to deler:

- Del 1 - Praktiske og administrative forhold
- Del 2 - Prinsipielle og strukturelle forhold til vurdering

Under vurderes de ulike utfordringene i hver del.

Del 1 - Praktiske og administrative forhold

Implementerbarhet – er systemene klare?

Det største spørsmålet er ikke om avgiften er ønskelig, men om den er praktisk gjennomførbar. Kommunene har i dag ikke etablert infrastruktur for selvrapporing og innkreving. Små kommuner kan få uforholdsmessig høye administrative kostnader. Det forutsettes samarbeid om felles system, men dette er ikke etablert. Et sentralt spørsmål vil være om det er realistisk at kommunene kan etablere effektive og kostnadsmessig forsvarlige systemer innen rimelig tid.

Overgangsordningen i 2027 – risiko for uforutsigbarhet

Overgangsregelen gir kommunene full fleksibilitet i 2027. Det betyr at avgiften kan innføres når som helst i året. Næringen må da forholde seg til ulike

ikrafttredelsestidspunkt i ulike kommuner. Det må vurderes om dette skaper unødig kompleksitet og risiko for feilinnkreving.

Manglende karenstid

Det stilles ikke krav om varslingsperiode før avgiften trer i kraft. Med tanke på at overnatting ofte selges lenge i forveien, men avgiftsplikt oppstår ved oppholdets start, kan det bli vanskelig å kreve inn avgift for allerede solgte opphold. Det bør vurderes om det skal innføres minimumsfrist mellom vedtak og ikrafttredelse.

Ulik praktisering mellom kommuner

Ordningen er frivillig for kommunene. Noen kommuner innfører avgift, andre ikke. I tillegg kan avgiften gjelde ulike måneder i ulike kommuner. Det kan føre til mulig konkurransevidning mellom reisemål.

Forholdet mellom inntekter og administrasjonskostnader

Avgiften er på inntil 3 %. For enkelte kommuner kan de forventede avgiftsinntektene bli relativt beskjedne. Det kan derfor stilles spørsmål om administrasjonskostnadene i noen tilfeller kan overstige den økonomiske gevinsten.

Del 2 - Prinsipielle og strukturelle forhold til vurdering

I tillegg til de praktiske og administrative konsekvensene av forskriftsforslaget, reiser ordningen enkelte prinsipielle og strukturelle spørsmål som kan være relevante å vurdere.

Geografisk avgrensning og fordeling av inntekter

Overnattingsavgiften tilfaller den kommunen hvor overnattingen skjer, mens belastningen fra reiseliv ofte kan oppstå i nabokommuner eller i områder uten vesentlig overnatting. Reisemål og besøksstrømmer følger i mange tilfeller funksjonelle regioner snarere enn kommunegrenser. Preikestolturister som bor på

hotell i Stavanger, vil bidra med mange kroner i den kommunen, men det avbøter ikke slitasjen på turmålet de egentlig besøker. Det oppstår et fordelings- og finansieringsspmål om hvor belastningen er, og hvem som får inntekten. Forslaget omtaler samarbeid mellom kommuner, men regulerer ikke hvordan eventuelle skjevheter i inntekts- og belastningsfordeling eller behov for regional samordning kan håndteres.

Dokumentasjon av «særlig stor belastning»

Loven forutsetter at avgiften kan innføres i kommuner med «særlig stor belastning fra reiselivet». Det er imidlertid ikke nærmere presisert hvilke kriterier som skal legges til grunn for vurderingen av belastning, eller hvordan denne skal dokumenteres. Dette kan få betydning for lik praktisering mellom kommuner og for forståelsen av avgiften som et målrettet virkemiddel.

Avgrensning og strategisk bruk av midlene

Inntektene skal benyttes til «reiselivsrelaterte fellesgoder». Begrepet gir kommunene fleksibilitet, men åpner samtidig for tolkningsrom. Det kan være relevant å avklare hvor grensen går mellom tiltak som direkte avhjelper turistbelastning og mer generell lokal utvikling. Forslaget er primært innrettet mot å håndtere eksisterende belastning. I en hverdag hvor flere destinasjoner og kommuner jobber i tråd med god besøksforvaltningspraksis, ser man på løsninger som forebygger press og sprer besøksstrømmer. Utvikling av alternative områder eller tiltak som sprer besøkende over et større geografisk område er tiltak som avlaster steder med «særlig stor belastning fra reiselivet». Det fremgår ikke eksplisitt om midlene også kan brukes strategisk til å være en avleder for press. Det kan være relevant å avklare hvor grensen går mellom tiltak som direkte avhjelper turistbelastning og mer generell utvikling.

Konklusjon

Innføringen av en overnattingsavgift kan bidra til at kommunene kan finansiere tiltak knyttet til reiselivsrelaterte fellesgoder som utbedrer forhold på steder med «særlig stor belastning fra reiselivet».

De praktiske og administrative sidene ved ordningen må man forvente vil løses ved en innføring av avgiften.

For at avgiften faktisk skal bidra positivt til utviklingen av reiselivet, bør Rogaland fylkeskommune, om den blir innført, bidra til kommunalt samarbeid om innkreving og bruk av avgiften, og hvordan strategisk bruk av midlene kan avlede besøkspress og bidra til utvikling av alternative områder.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Dato: 27.02.2026

Arkivreferanse: 2026/5922-2

Saksbehandler: Annika Lie

Avdeling: Energi og miljø

Sokndal kommune - elva Sokna - flomsikring - konsesjon for vannuttak - høring av søknad

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
36/2026	10.03.2026	Fylkesutvalget

Vedlegg:

1. [Høringen med høringsbrev og vedlegg.](#)
2. Helhetlig tiltaksplan og klimasårbarhetsanalyse for Sokndalsvassdraget (NORCE 2023).
3. Sokna flomtunnel – felles uttalelse fra Sweco og NORCE (2026).

Sammendrag

NVE har mottatt søknad fra Sokndal kommune om tillatelse etter vannressursloven § 8 til å regulere vannstanden og ta ut vann fra Sokndalselva med flomsikring som formål. Det skal bygges en flomtunnel som frakter vann fra Sokna til Jøssingfjorden i situasjoner når vannføringen i elva er så stor (større enn 110 m³/s) at det medfører flomskader i Hauge sentrum. Fylkesdirektøren anerkjenner at tiltaket har potensiale for å redusere flomrisiko, skader på infrastruktur og bebyggelse i Hauge, og tillate en økt sentrumsvekst i kommunen. Dette kan være fordelaktig for kulturminner i området. Det foreligger derimot uenigheter knyttet til mulig miljøpåvirkning fra tiltaket. Fylkesdirektøren ber NVE ta stilling til disse aspektene i sin behandling av søknaden.

Fylkesdirektørens innstilling

1. Rogaland fylkeskommune er positive til at det jobbes med løsninger for å redusere flomrisiko i Hauge.
2. Rogaland fylkeskommune ber NVE vurdere det omsøkte tiltak i sammenheng med allerede gjennomført og planlagte tiltak i Sokndalselva, i tråd med regional vannforvaltningsplan (2022-2027).
3. Rogaland fylkeskommune anerkjenner at det i denne konsesjonssaken foreligger motstridende kunnskapsgrunnlag og ber derfor NVE utføre en faglig vurdering av miljøkonsekvensen av det foreslåtte tiltaket.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Mette Fossan

kst. samfunnsdirektør

Bakgrunn for saken

Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE) behandler tiltak som omfattes av vannressursloven § 8, inkludert tiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdraget eller sjøen. Fylkeskommunen er høringspart i konsesjonssøknader og ivaretar allmenne interesser som regional vann- og kulturminnemyndighet.

NVE har mottatt søknad fra Sokndal kommune om tillatelse etter vannressursloven § 8 til å regulere vannstanden og ta ut vann fra elva Sokna, med flomsikring som formål. Tiltaket består i å bygge en flomtunnel som frakter vann fra Sokna til Jøssingfjorden. I høringsbrevet fra NVE er høringsfristen satt til 06. mars 2026. Fylkesdirektøren har bedt om, og fått innvilget utsatt frist til 13. mars 2026.

Problemstilling

Fylkesutvalget bes ta stilling til hvilket høringssvar fylkeskommunen skal gi.

Saksopplysninger

Hauge er et tettsted og administrasjonssenteret i Sokndal kommune i Rogaland (Figur 1). Tettstedet hadde pr. 1.januar 2025, 2404 innbyggere. Sokndalselva renner igjennom Hauge sentrum og området har hatt store utfordringer med flom i lang tid, senest i desember 2025. Elven har utløp ved Sogndalstrand, som er et viktig kulturmiljø.

Over flere år har det vært arbeidet med å finne løsninger som kan bedre flomutfordringene, redusere flomskader på infrastruktur og bebyggelse i Hauge, samt tilrettelegge for økt sentrumsvekst. Elva er et prioritert vassdrag i fylkeskommunens regionalplan for vannforvaltning (2022-2027), og tiltak for å forbedre den økologiske tilstanden i vassdraget gjøres fortløpende.



Figur 1 Kartet viser det aktuelle området samt traseen for tunnelen fra Sokna ved Åmotshølen til Jøssingfjord. Hentet fra [Rapport fra Sweco 2024](#).

Sokndal kommune søker om tillatelse til å bygge en flomtunnel (figur 1) som skal frakte vann fra Sokna til Jøssingfjorden i situasjoner når vannføringen i elva er så stor (større enn 110 m³/s) at det medfører flomskader i Hauge sentrum. Dette omfatter hyppig demping av flommer der også flommer mindre enn 5-årsflommer dempes (vedlegg 2). Løsningen innebærer å etablere en justerbar flomluke som kan heves i forbindelse med flom og lede vannet via flomtunnelen til Jøssingfjord.

Det foreligger flere kunnskapsgrunnlag knyttet til tiltaket i høringen. [Den opprinnelige konsekvensutredningen \(Asplan Viak 2021\)](#) og [en senere supplerende \(Sweco 2024\)](#). I tillegg ble det i 2023 publisert en helhetlig tiltaksplan og

klimasårbarhetsanalyse for Soknavassdraget som NORCE utarbeidet på bestilling fra Sokndal kommune og vannområdekoordinator i Dalane (vedlegg 2). De ulike kunnskapsgrunnlagene viste til motstridende vurderinger om mulige påvirkninger på vassdrag og miljø. Blant annet påvirkningene vannuttaket og flomtunellen vil ha på sedimentkvalitet og -dynamikk i Sokndalselva. Det er en særlig stor kontrast mellom konsekvensutredningen til Sweco og tiltaksplanen fra NORCE. Med bakgrunn i dette ettersendte Sokndal kommune et notat med felles uttale fra begge parter den 05. februar 2026 (vedlegg 3). Notatet viser at det fremdeles er noe uenigheter knyttet til miljøpåvirkning, men de har en felles faglig forståelse for følgende punkter:

- Dersom flomtunell bygges inkluderes overvåking og eventuelle avbøtende miljøtiltak i vassdraget for å redusere/fjerne sandtransporten fra Sandbekkområdet, samt habitat- og restaureringstiltak i og langs vassdraget, slik det er beskrevet i rapportene fra de siste årene.
- Videre bør det legges det inn forpliktende, men behovsstyrte avbøtende tiltak for å ivareta sedimentkvalitet og unngå problemvekst. Det styres av overvåking og iverksettes etter behov. Dette vil fungere både dersom NORCE LFI sin vurdering slår til (høy risiko for problemvekst og reduksjon i sedimentkvalitet over tid = behov for tiltak) og dersom Swecos vurdering viser seg å være riktig (lav risiko for problemvekst og reduksjon i sedimentkvalitet).
- Tiltak til rensing av sand fra Sandbekk er i utgangspunktet uavhengig av flomtunellen. Alle parter er enige om at det uansett hadde vært bra for vassdragsmiljøet (med eller uten tunell).
- Behovsstyrte avbøtende miljøtiltak ved flomdemping bør imidlertid knyttes til en flomtunell.

Fylkesdirektørens vurderinger

Vassdrag og miljø

Fylkesdirektøren har tidligere gitt administrativ uttalelse til detaljreguleringen av tiltaket den 07.02.2022 og 05.09.2025. I førstnevnte ble det konkludert med faglig råd om å vurdere andre løsninger for å løse flomproblematikken i Sokndal. I sistnevnte, ble det stilt spørsmål til om kunnskapsgrunnlaget for vassdrags og miljø var tilstrekkelig belyst. Når det nå kommer som en konsesjonssak fra NVE som belyser flere ulike samfunnshensyn, vurderer fylkesdirektøren at det er hensiktsmessig å legge den frem for politisk behandling før det sendes et høringssvar.

Fylkesdirektøren ser behovet for flomsikring av Sokndalselva og har forståelse for kommunens situasjon, samt ønske om å videreutvikle sentrum. Kostnaden for gjennomføring av omsøkt tiltak vil være høy og i Sweco sin sluttrapport "[Flomsikring Sokna Fase 2 – Hydraulisk beregning og konstruksjon av inntaksløsning](#)" ble det i 2020 grovt estimert at kostnadene knyttet til tiltaket vil være rett i underkant av 450 millioner kroner. Prisvekst etter 2020 er ikke hensyntatt i dette estimatet.

Sokndalselva er et prioritert vassdrag i regionalplan for vannforvaltning (2022-2027). Det jobbes kontinuerlig med tiltak for å forbedre vassdragets tilstand basert på løsninger som er gunstige både for natur og mennesker, basert på naturens egne prinsipper. Eksempelvis er det igangsatt arbeid med fjerning av tidligere avsatte sandbanker i elveløpet, noe som kan bidra til reduksjon av flom ved Hauge.

Fylkesdirektøren anerkjenner at det foreligger flere kunnskapsgrunnlag knyttet til denne konsesjonssøknaden. Løsningsforslagene, utarbeidet i fellesnotatet datert 05.02.2026 (vedlegg 3), påpeker behovet for å gjennomføre tiltak i Sokndalselva uavhengig av etablering av det omsøkte tiltak. NVE bør ta stilling til om dette bør inkluderes som vilkår i en eventuell tillatelse. Notatet viser også at det fremdeles eksisterer noe faglig uenighet med tanke på miljøpåvirkning av tiltaket. På grunn av den faglige uenigheten er det vanskelig å forutse de faktiske konsekvensene. Fylkesdirektøren mener derfor at NVE bør gjøre en faglig vurdering av miljøkonsekvensen av det foreslåtte tiltaket.

Kulturmiljø

Kulturminner er utførlig skildret i planbeskrivelse og konsekvensutredning. Den foreslåtte flomtunnelen er ikke vurdert til å ha særlig negativ påvirkning på kulturmiljø, verken automatisk freda eller nyere tids kulturminner.

Fylkesdirektøren vurderer at en flomtunnel vil ha positiv konsekvens for kulturmiljø på Eik, Hauge og Sogndalstrand, fordi de bidrar til å minke størrelsen, og dermed konsekvensene av en flom. Flomskader er en betydelig risiko for kulturmiljø i Sokndal, som vil øke i fremtiden på grunn av klimaendringer. Flommene i desember 2025 viste tydelig hvordan bebyggelsen i Sogndalstrand er sårbar for de store vannmassene. En 200-årsflom vil trolig ha store konsekvenser. Fylkesdirektøren arbeider sammen med Sokndal kommune og grunneiere for å vurdere konsekvensene av flommen i desember, og sikringstiltak mot neste flom.

Sokndal kommune har fått 0,1 millioner kroner i tilskudd fra Riksantikvaren til å gjennomføre ROS-analyse av kulturmiljø i kommunen, som skal vurdere kulturmiljøenes sårbarhet mot skade fra for eksempel flom, brann, ras, hærværk eller andre hendelser. Fylkesdirektøren samarbeider med Sokndal om dette, og det er planlagt et felles verksted våren 2026.

Utløpet av flomtunnel i Jøssingfjorden er en del av K525: Blåfjell - Sandbekk - Jøssingfjord, utvalgt kulturlandskap av nasjonal interesse. Fylkesdirektøren vurderer at tiltaket vil ha lite visuell påvirkning på landskapet, under forutsetning av at det etter anleggsarbeidene ryddes opp, tilbakefører landskap og terreng i den grad det er mulig og lar det være minst mulig synlige spor igjen. Spor fra eldre tider i form av steinmurer, terrasserings eller brygger bør bevares.

Konklusjon

Fylkesdirektøren mener at tiltaket har potensiale for å redusere flomrisiko, skader på infrastruktur og bebyggelse i Hauge, og tillate en økt sentrumsvekst i kommunen. Dette kan være fordelaktig for kulturminner, der mindre flommer allerede fører til noen skader på kulturmiljø som Sogndalsstrand og større flommer kan føre til stor skade på kulturmiljøet. Det foreligger derimot uenigheter knyttet til mulig miljøpåvirkning fra tiltaket. Fylkesdirektøren mener NVE bør ta stilling til disse aspektene i sin behandling av søknaden.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Dato: 24.02.2026

Arkivreferanse: 2026/11965-1

Saksbehandler: Jon Inge Zazzera

Avdeling: Kunst og kulturutvikling

Stavanger Symfoniorkester - Utnevning av styremedlemmer 2026-2028

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
37/2026	10.03.2026	Fylkesutvalget

Sammendrag

I henhold til vedtektene til Stavanger Symfoniorkester (SSO) skal Rogaland fylkeskommune oppnevne 5 styremedlemmer på faglig grunnlag til orkestrets styre, samt oppnevne styreleder blant disse. Dette ble sist gjort i FU-sak 57/2024 og det ble gjort en supplerende oppnevning i sak FU-sak 100/2024. Disse medlemmene har en funksjonstid på 2 år. Den politiske representasjonen ivaretas ved at Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune oppnevner hver sin representant i forbindelse med den ordinære politiske konstitueringen etter kommunestyre- og fylkestingsvalg. Disse medlemmene oppnevnes derfor for valgperioden.

Fylkeskommunene overtok i 2010 statens ansvar for oppnevning av styreledere og styremedlemmer til region-/landsdelsinstitusjoner og knutepunktinstitusjoner basert på faglige kvalifikasjoner. I denne saken skal det utnevnes styremedlemmer på vegne av staten for stiftelsen Stavanger Symfoniorkester, hvor fylkeskommunen ikke er eier.

Fylkesdirektøren har lagt til grunn Kultur- og likestillingsdepartementets utgangspunkt om at institusjonene skal sikres styrer som har en god sammensetning og er faglig

kompetente. I sakens forslag til oppnevninger er det derfor lagt vekt på ulik og solid fagkompetanse innenfor kompetanseområder som økonomi, næringslivserfaring, markedsføring/publikumsbygging, kulturfaglig- og forvaltningsmessig kompetanse, i tillegg til erfaring med styrearbeid.

I denne prosessen har fylkesdirektøren hatt dialog med både vertskommune, selskapets ledelse og styreleder for å avdekke behov og vurdere kandidatene.

Fylkesdirektørens innstilling

På bakgrunn av en samlet vurdering foreslås følgende styresammensetning til Stavanger Symfoniorkester for perioden 2026-2028:

Styreleder: Marte Cecilie Wilhelmsen Solheim (gjenvalg)

Medlem: Trond Nerdal (gjenvalg)

Medlem: Morten Joachim Henriksen (ny)

Medlem: Eirik Bjørnø (gjenvalg)

Medlem: Tiril Fjeld (gjenvalg)

Varamedlem: Karen Sofie Vadla Sørensen (gjenvalg)

Varamedlem: Trond Lie (gjenvalg)

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Mette Fossan

kst. samfunnsdirektør

Bakgrunn for saken

Som oppfølging av Ot.prp. nr. 10 (2008-2009) Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen), overtok fylkeskommunene i 2010 statens ansvar for oppnevning av styreledere og styremedlemmer til region-/landsdelsinstitusjoner og knutepunktinstitusjoner.

Departementet oppnevner etter dette ikke styrerepresentanter til region-/landsdelsinstitusjoner og knutepunktinstitusjoner med følgende unntak: Kilden (TKS) IKS, Festspillene i Bergen, samt Stiftelsen Horisont/Mela, Øyafestivalen og Ultima Oslo Contemporary Music Festival.

For Rogaland gjelder dette institusjonene Rogaland Teater, Haugesund Teater, Stavanger Symfoniorkester. Rogaland fylkeskommune oppnevnte for første gang styremedlemmene til disse institusjonene i mars 2012 (FU-sak 15120/12).

For Rogaland Teater og Rogaland Kunstmuseum/Museum Stavanger har fylkestinget allerede utpekt medlemmer til valgkomiteene (FT-sak 109/23) i tråd med den praksis som ble vedtatt innført av fylkestinget i 2020, i FT-sak 97/2020 *Bruk av valgkomite i selskaper som fylkeskommunen har eierandeler i*.

Fylkesutvalget, som har delegert myndighet til å oppnevne styremedlemmer på vegne av staten, skal i denne saken fatte vedtak om oppnevning av styremedlemmer til Stavanger Symfoniorkester. Funksjonstiden er på 2 år.

Problemstilling

Fylkesutvalget bes ta stilling til utnevnelsen av styreleder og styremedlemmer til Stavanger Symfoniorkester.

Saksopplysninger

I henhold til vedtektene til Stavanger Symfoniorkester (SSO) skal Rogaland fylkeskommune oppnevne 5 styremedlemmer på faglig grunnlag til orkestrets styre, samt oppnevne styreleder blant disse. Dette ble sist gjort i FU-sak 57/2024 og det ble gjort en supplerende oppnevning i sak FU-sak 100/2024. Disse medlemmene har en funksjonstid på 2 år. Den politiske representasjonen ivaretas ved at Rogaland

fylkeskommune og Stavanger kommune oppnevner hver sin representant i forbindelse med den ordinære politiske konstitueringen etter kommunestyre- og fylkestingsvalg. Disse medlemmene oppnevnes derfor for valgperioden.

Fylkesdirektøren legger til grunn Kultur- og likestillingsdepartementets utgangspunkt om at institusjonene skal sikres styrer som har en god sammensetning og er faglig kompetente. Det er derfor lagt vekt på ulik og solid fagkompetanse innenfor kompetanseområder som økonomi, næringslivserfaring, markedsføring/publikumsbygging, kulturfaglig- og forvaltningsmessig kompetanse, i tillegg til erfaring med styrearbeid, i forslag til disse oppnevningene.

I denne prosessen har fylkesdirektøren hatt dialog med både vertskommune, selskapets ledelse og styreleder for å avdekke behov og vurdere kandidatene.

Dagens styre består av følgende medlemmer:

- Trond Nerdal (styreleder) – på valg
- Stein Slyngstad – ikke på valg på grunn av maksimaltid
- Marte Cecilie Wilhelmsen Solheim – på valg
- Eirik Bjørnø – på valg
- Tiril Fjeld – på valg
- Ebbe Sivertsen (ansattrepresentant) – ikke på valg
- Elisabet Skaar Sijpkens (ansattrepresentant) – ikke på valg
- Inger Lise Aarrestad Rettedal (kommunens representant) – ikke på valg
- Anne Kristin Bruns (fylkeskommunens representant) – ikke på valg

Vara:

- Karen Sofie Vadla Sørensen – på valg
- Trond Lie – på valg
- Anne Ferkingstad (kommunens representant) – ikke på valg
- Hayley Anita Henriksen (fylkeskommunens representant) – ikke på valg
- Johannes Herjö (for Elisabet Skaar Sijpkens) – ikke på valg
- Nora Myrset Asheim (for Ebbe Sivertsen) – ikke på valg

Fylkesdirektørens vurderinger

Stavanger Symfoniorkester er en sentral og svært veldrevet regional kulturinstitusjon. Orkesteret gjør seg faglig bemerket både nasjonalt og internasjonalt.

Fylkesdirektøren opplever at orkesteret har et godt og velfungerende styre hvor medlemmene utfyller hverandre og det er god kontinuitet i styret sitt arbeid.

Fylkesdirektøren har vektlagt institusjonens behov for kontinuitet og at en ny styreleder har solid innsikt i virksomheten, samt en god sammensetning av styret som ivaretar en kompetanse på områdene som er sentrale for institusjonens videre utvikling.

Fylkesdirektøren foreslår at nåværende styremedlem Marte Cecilie Wilhelmsen Solheim oppnevnes som ny styreleder. Solheim har vært styremedlem for orkesteret siden 2024 og har således et godt grunnlag til å tre inn i denne rollen. Hun er en engasjert akademiker og kommunikator. Solheim er professor og prorektor for innovasjon og samfunn ved Universitetet i Stavanger, og er en ettertraktet foredragsholder, særlig knyttet til tematikken mangfold, inkludering og innovasjon. Gjennom sin forskning kombinerer Solheim innsikt fra organisasjonsteori, innovasjonsstudier og økonomisk geografi.

Solheim har studert sammenhengen mellom ulike former for mangfold og ulike typer innovasjon og har særlig satt søkelys på rollen til utenlandsfødte arbeidstakere og innovasjon & eksport, erfaringsbasert og utdanningslært mangfold og innovasjon, og mangfoldsledelse. Hennes type kompetanse finnes i liten grad i styret og stiftelsen i dag og er et fortrinn for orkesteret.

I tidligere dialoger er det påpekt et behov og ønske om at styreleder er bosatt i regionen for å kunne være tettere på institusjonen i sitt arbeid. Dette vil ivaretas gjennom denne løsningen.

Trond Nerdal ble opprinnelig valgt inn som ordinært styremedlem i SSO. I forbindelse med tilsetting av ny direktør fungerte han som midlertidig direktør frem til nåværende direktør tiltrådte. Han har også hatt rollen som styreleder for orkesteret det siste året, som følge av at tidligere styreleder Tone Grindland gikk over i ny stilling som administrerende direktør for Stavanger Konserthus. Gjennom disse rollene har Nerdal opparbeidet seg inngående kunnskap om driften av stiftelsen. Denne erfaringen vurderes som svært verdifull i det videre i styrearbeidet, både for styret

som helhet og for å bistå ny styreleder. Nerdal er pensjonist og har lang og bred erfaring fra offentlig forvaltning som tidligere fylkesrådmann i Rogaland fylkeskommune, rådmann i Sola kommune, samt lederstillinger i Stavanger kommune og Hå kommune, i tillegg til lang og bred styreerfaring.

Det foreslås videre at Stein Slyngstad, som har oppnådd sin maksimale tjenestetid ut fra vedtektene, erstattes av Morten Joachim Henriksen.

Henriksen er regissør, dramatiker, skuespiller og musiker og jobber for tiden som teatersjef ved Haugesund Teater. Han hadde sin dramatikerdebut i 2003 med en dramatisering av Roald Dahls *Georgs magiske medisin* og har siden medvirket i flere kunstneriske roller i over 30 ulike produksjoner, inkludert 3 helaftens hovedsceneproduksjoner ved Rogaland Teater og en kammeroperaoppsetning i Stavanger konserthus. Han har dermed god kompetanse innenfor flere kunstområder, kjenner fylket godt og har i tillegg også styreerfaring.

Utover disse endringene forslås det at de andre valgbare medlemmene og varamedlemmene viderefører sine verv:

Eirik Bjørnø – styremedlem (gjenvalg)

Bjørnø er administrerende direktør i Viking Fotball. Han har fortid fra Vikings markedsavdeling. Med sin erfaring fra salg og kommunikasjon, samt sitt brede nettverk, vil han kunne styrke styret og orkesteret på disse fagfeltene. Med sitt friske blikk kan Bjørnø også sikre et fruktbart samarbeid mellom disse to tradisjonsrike institusjonene. Han har også styreerfaring.

Tiril Fjeld – styremedlem (gjenvalg)

Fjeld er daglig leder i Haugaland næringspark og har bred erfaring fra næringslivet, blant annet som leder ved Atea Norge Haugesund og Stord. Hun har i tillegg lang styreerfaring, blant annet fra NHO Rogaland, Næringsforeningen Haugalandet, Haugaland Kraft AS og Grunderloftet. Hun har også bidratt som gjesteskribent i Haugesund Avis med hovedvekt på teknologi.

Karen Sofie Vadla Sørensen – varamedlem (gjenvalg)

Vadla Sørensen er daglig leder i [Kulturrom](#) (tilskuddsordning for teknisk utstyr og lokaler). Vadla Sørensen har bosted Oslo og er opprinnelig fra Stavanger.

Sørensen kom til Kulturrom fra stillingen som daglig leder på Bruket (bar og scene i gamle landbrukets hus i Oslo). Før dette har hun i tolv år vært aktiv i kulturlivet i Bergen og på Vestlandet og har mye relevant erfaring fra jobben som daglig leder i kompetansesenteret Brak. Med styreverv i Music Norway og Bergenstriennalen og tidligere Norske Konsertarrangører, Vill Vill Vest, kombinert med erfaring fra flere konsertscener og festivaler har hun bred innsikt i musikk- og kulturfeltets behov.

Trond Lie – varamedlem (gjenvalg)

Lie er pensjonist og har tidligere vært kultursjef i Time kommune. Han har også mangeårig erfaring fra kulturavdelingen i Stavanger kommune, og har vært leder av både Nasjonalt Garborgsenteret og Stiftinga Garborgåret 2001. Han har styreeerfaring fra blant annet Rogaland Teater og MUST.

Konklusjon

Fylkesdirektørens innstilling bygger på en sammensetning av personer med variert og solid fagkompetanse, i tråd med Kultur- og likestillingsdepartementets føringer om å sikre institusjonene kompetente og velfungerende styrer som ivaretar institusjonens virksomhet og oppdrag på en god måte.

På bakgrunn av en samlet vurdering foreslås følgende styresammensetning til Stavanger Symfoniorkester for perioden 2026-2028:

Styreleder: Marte Cecilie Wilhelmsen Solheim (gjenvalg)

Medlem: Trond Nerdal (gjenvalg)

Medlem: Morten Joachim Henriksen (ny)

Medlem: Eirik Bjørnø (gjenvalg)

Medlem: Tiril Fjeld (gjenvalg)

Varamedlem: Karen Sofie Vadla Sørensen (gjenvalg)

Varamedlem: Trond Lie (gjenvalg)

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.