

DAGSORDEN Samferdselsutvalget d. 06-10-2021

Mødedato Onsdag d. 06. oktober 2021 kl. 11:30

Mødested Fylkeshuset

Indholdsfortegnelse

Møtedokumenter.....	3
PS 54/2021 Godkjenning av protokoll fra samferdselsutvalget 08.09.2021.....	4
PS 55/2021 Evaluering av eldrerådet og fylkesrådet for funksjonshemma.....	5
PS 56/2021 Orientering om overtakelse av statlige fiskerihavner.....	12
PS 57/2021 Funksjonsklasser fylkesvegnettet.....	16
PS 58/2021 Halvårsrapport 2021 - Kolumbus AS.....	23
PS 59/2021 Ny betalingsmodell Kolumbus.....	29
PS 60/2021 Rutetilbud til Borgøy.....	35
PS 61/2021 Skredsikringsbehov for fylkesveger i Rogaland.....	43
PS 62/2021 Saksfremlegg oppstart prosjekt Fv 44 Prestbru-Bjånesbakken.....	48
PS 63/2021 Opptak av kommunal veg i Stavanger kommune - Jåttåvågveien - Fv 44 Bussveien Sta.....	52
RS 156/2021 Spørsmål fra Bjørn Ove Hersdal, Rødt vedr. parkeringsanlegget på Solbakk.....	55
RS 157/2021 Spørsmål fra May Helen Hetland Ervik, FrP vedr. Fjogstadveien – Fv. 4504, fra Dale.....	56
RS 158/2021 Spørsmål fra May Helen Hetland Ervik, FrP vedr. bussveien øst.....	57
RS 159/2021 Spørsmål fra Ole Ueland, H ang. bypakke Nord-Jæren.....	58
RS 160/2021 Spørsmål fra Susanna Bredenbekk, V ang. skilting flymuseet Sola.....	59
RS 161/2021 Spørsmål fra Reid Ivar B. Dahl, KrF ang. drosjetilbudet på Finnøy.....	60
RS 162/2021 Månedsrappport Kolumbus - August 2021.....	61
RS 163/2021 Referat - kontaktmøte mellom Kolumbus og RFK 26.08.2021.....	62
RS 164/2021 Møtereferat_ Haugalandspakken_møte nr4-2021-utkast.....	63

Møtedokumenter

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2019/46439- 27
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Godkjenning av protokoll fra samferdselsutvalget 08.09.2021**Sakens gang**

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
54/2021	06.10.2021	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

1 Møteprotokoll SU 08.09.21

Fylkesrådmannens innstilling

Protokoll fra samferdselsutvalget 08.09.2021 blir godkjent.

Alexander Rügert-Raustein
Leder

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2021/40225- 1
Saksbehandler: Astrid Apalset Vassbø
Avdeling: Utvalgssekretariat

Evaluering av eldrerådet og fylkesrådet for funksjonshemma**Sakens gang**

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
62/2021	04.10.2021	Fylkesrådet for funksjonshemmede
47/2021	05.10.2021	Eldrerådet
54/2021	05.10.2021	Opplæringsutvalget
55/2021	06.10.2021	Samferdselsutvalget
62/2021	07.10.2021	Regional-, kultur- og næringsutvalget Fylkesutvalget Fylkestinget

Sammendrag

Denne valperioden (nov. 2019 – juni 2021) har 13 saker blitt endeleg vedtatt i tråd med alternative framlegg frå eldrerådet eller fylkesrådet for funksjonshemma. Dei fleste av desse alternative framlegga kom frå fylkesrådet for funksjonshemma. Det er mykje lettare å plukke politiske saker som skal opp som er aktuelle for fylkesrådet for funksjonshemma enn for eldrerådet.

Saka viser korleis samansetjinga av desse råda kan ha noko å seie for gjennomslagskrafta i den politiske prosessen. Det vert òg peika på at ei involvering av rådsmedlemmer gjennom planprosessar og deltaking i referansegrupper ville gje råda større påverknad enn berre ved vanleg behandling av saker i rådsmøta i forkant av utvalsmøta.

Fylkesrådmannens innstilling

Evalueringa av eldrerådet og fylkesrådet for funksjonshemma vert tatt til orientering.

Fylkesrådet for funksjonshemmedes behandling av sak 62/2021 i møte den 04.10.2021:

Behandling

Felles alternativt forslag til vedtak fra fylkesrådet for funksjonshemmede:

Leder for eldrerådet bør være politisk utnevnt på lik linje med Fylkesrådet for funksjonshemmede og ber om at dette blir tatt opp ved neste revisjon av "Ansvar og myndighet i Rogaland".

Votering:

Det alternative forslaget ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Leder for eldrerådet bør være politisk utnevnt på lik linje med Fylkesrådet for funksjonshemmede og ber om at dette blir tatt opp ved neste revisjon av "Ansvar og myndighet i Rogaland".

Eldrerådets behandling av sak 47/2021 i møte den 05.10.2021:

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Felles tilleggsforslag fra eldrerådet:

Det er kjent at eldreråd og andre medvirkningsråd i noen fylkeskommuner har talerett i fylkestinget. Dette er ikke et krav i kommuneloven, men det er innenfor hvert fylkestings myndighet å selv bestemme hvem som skal ha talerett i deres møter.

At medvirkningsrådene har representanter fra fylkestinget som kan tale deres sak og stille spørsmål er ikke det samme som at rådet som helhet har dette. Det kan gi bedre medvirkning og samspill i fylkespolitikken at medvirkningsrådene gis muligheten til å argumentere for å fremme sine uttalelser i saker direkte i fylkestinget.

Eldrerådet i Rogaland krever:

- At alle medvirkningsrådene gis talerett i fylkestinget

Uttalelse fra eldrerådet:

Et samlet Eldreråd går imot fylkesrådet for funksjonshemmedes vedtak om at ledelsen i Eldrerådet bør velges politisk. Eldrerådet ønsker i stedet å styrke Eldrerådets viktige stemme gjennom talerett i Fylkestinget.

Votering:

Tilleggsforslaget og uttalelsen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Evalueringsplan for eldrerådet og fylkesrådet for funksjonshemmede tatt til orientering.

Det er kjent at eldreråd og andre medvirkningsråd i noen fylkeskommuner har talerett i fylkestinget. Dette er ikke et krav i kommuneloven, men det er innenfor hvert fylkestings myndighet å selv bestemme hvem som skal ha talerett i deres møter.

At medvirkningsrådene har representanter fra fylkestinget som kan tale deres sak og stille spørsmål er ikke det samme som at rådet som helhet har dette. Det kan gi bedre medvirkning og samspill i fylkespolitikken at medvirkningsrådene gis muligheten til å argumentere for å fremme sine uttalelser i saker direkte i fylkestinget.

Eldrerådet i Rogaland krever:

- At alle medvirkningsrådene gis talerett i fylkestinget

Uttalelse fra eldrerådet:

Et samlet Eldreråd går imot fylkesrådet for funksjonshemmedes vedtak om at ledelsen i Eldrerådet bør velges politisk. Eldrerådet ønsker i stedet å styrke Eldrerådets viktige stemme gjennom talerett i Fylkestinget.

Opplæringsutvalgets behandling av sak 54/2021 i møte den 05.10.2021:

Behandling

Innstilling:

Evalueringa av eldrerådet og fylkesrådet for funksjonshemma vert tatt til orientering.

Daniel Rayner (Arbeiderpartiet) fremmet følgende alternative tilleggsforslag :

Tilleggsforslag fra Ap, H, Sp, KRF og MDG:

Leder for eldrerådet bør være politisk utnevnt på lik linje med Fylkesrådet for funksjonshemmede og ber om at dette blir tatt opp ved neste revisjon av "Ansvar og myndighet i Rogaland".

For forslaget stemte 15: Astri Furumo (Ap), Daniel Rayner (Ap), Erling Nordgård (Ap), Faruk Brahimi (Ap), Alexandra Eva Lind (FNB), Hayley Henriksen (FrP), Mats Danielsen (FrP), Bjørn Sæstad (H), Inger Merethe Bjerkreim (H), Ragnvald Nilsen (H), Geir Sigbjørn Toskedal (Krf), Solveig Ege Tengesdal (Krf), David Spurlien Hervik-Moen (MDG), Sara Mauland (Rødt), Hanne Marte Vatnaland (Sp)

Dermed vedtatt

Vedtak

Evalueringa av eldrerådet og fylkesrådet for funksjonshemma vert tatt til orientering.

Leder for eldrerådet bør være politisk utnevnt på lik linje med Fylkesrådet for funksjonshemmede og ber om at dette blir tatt opp ved neste revisjon av "Ansvar og myndighet i Rogaland".

Inge Smith Dokken
fylkesrådmann

Harald Eide Ellingsen
fagleiar

Bakgrunn for saka

Lisbeth Vikse (H) ba i ein interpellasjon i fylkestingsmøtet juni 2021 om ei evaluering av eldrerådet og fylkesrådet for funksjonshemma. Fylkesordføraren stadfesta i sitt svar at det ville kome ei slik evaluering hausten 2021.

Problemstilling

Det er lovfesta i kommunelova §5-2 at fylkeskommunane skal ha eit eldreråd og eit råd for personar med nedsett funksjonsevne. I forskrifta om dei rådgjevande organa står det i §4 at «Kommunen eller fylkeskommunen kan opprette ett felles råd for eldre og personer med funksjonsnedsettelse dersom det ut i frå lokale forhold er nødvendig.» Ei endring i rådsstrukturen er ikkje opp til diskusjon i denne saka.

Hovudoppgåva til politiske råd er å *gje råd* til dei som har endeleg avgjerdsrett, nemleg dei politiske utvala, fylkesutvalet eller fylkestinget. Råda skal gå gjennom sakene tidleg i prosessen og vurdere kva verknad ulike vedtak vil ha for personar råda representerer, nemleg ungdom, eldre eller personar med nedsett funksjonsevne. Råda kan fatte alternative framlegg til vedtak som det er opp til medlemmene i dei politiske utvala om dei vil fremje når saka er oppe til behandling der.

I ei evaluering av politiske råd er det naturleg å sjå på kva gjennomslag råda har i saker dei har hatt oppe. Denne saka vil difor presentere i kva grad eldrerådet og fylkesrådet for funksjonshemma har vedtatt alternative framlegg til vedtak – og om desse vedtaka har blitt fremja og vedtatt i politiske råd eller utval som har endeleg vedtaksrett.

I tillegg vil det bli drøfta om samansetjinga av råda kan ha noko å seie for den politiske gjennomslagskrafta desse råda har.

Ungdommens fylkesråd vil ikkje bli evaluert i denne saka.

Saksopplysningar

Ved ein rask gjennomgang av sakene som har vore oppe denne valperioden, er det 13 saker som har blitt endeleg vedtatt i tråd med alternative framlegg som er vedtatt i desse to råda. To av desse sakene hadde alternative framlegg som var vedtatt i begge råda. Ei sak hadde eldrerådet (ER) uttalt seg om og resten (10 saker) kom frå fylkesrådet for funksjonshemma (FRF).

Etter at fylkeskommunen mista ansvaret for helsesaker har det blitt mange færre saker som er direkte relevante for eldre. Eldrerådet har på jamnen færre saker på saklista enn fylkesrådet for funksjonshemma. Dette kan forklare litt av grunnen til at det er så mange fleire saker med alternative vedtak frå fylkesrådet for funksjonshemma som blir endeleg vedtatt.

Det er òg interessant at desse alternative framlegga til vedtak vart gjort i opplæringsutvalet, regional-, kultur- og næringsutvalet (RKNU), fylkesutvalet og fylkestinget som alle er representert i dei to råda. Råda har ingen medlemmer som sit i samferdselsutvalet. Dette kan vere ein grunn til at ingen av dei alternative framlegga frå råda i samferdselssaker vart vedtatt vidare.

Fleire av rådsmedlemmene har oppgåver i tillegg til sjølve rådsmøta. Eldrerådet har vore representert både i «Leve hele livet»-arbeidet som vert styrt av statsforvaltaren og i arbeidsgruppa til Tannhelse Rogaland som arbeidde med klinikkstrukturen. Fylkesrådet for funksjonshemma har hatt representantar i ei nettverksgruppe for offentleg transport. Dette inneber at råda har innverknad på anna arbeid enn berre dei politiske sakene som dei behandlar i møta.

Samansetjinga av råda

I «Ansvar og myndighet i Rogaland fylkeskommune» står reglementa for dei ulike råda.

Fylkesrådet for funksjonshemma har ni medlemmer; tre frå fylkeskommunens politiske organ og seks oppnemnt etter framlegg frå funksjonshemma sine organisasjonar i fylket. Her står det at «Rådet (FRF) velger selv leder og nestleder blant medlemmene.» I praksis har det vore ein politisk oppnemnt leiar i dette rådet dei siste periodane, og dette vervet har vore ein del av forhandlingane ved fordeling av verv etter valet.

Eldrerådet har sju medlemmer, tre folkevalde og fire oppnemnt etter forslag frå fylkespensjonistforeiningane. I reglementet står det at minst ein av medlemmene skal sitje i fylkestinget, fleirtalet i rådet skal vere alderspensjonistar, og at rådet sjølv vel leiar og nestleiar mellom alderspensjonistane. Retningslinene seier altså ikkje at leiar/nestleiar må vere frå pensjonistforeiningane, det kan vere politisk valde pensjonistar. Praksisen dei siste periodane er likevel at det er personar oppnemnte frå pensjonistforeiningane som har vore leiarar/nestleiarar i eldrerådet.

I den nasjonale forskrifta om kommunale og fylkeskommunale råd for eldre, personar med funksjonsnedsetjing og ungdom står det at «Rådene velger selv sin leder og nestleder blant medlemmene.» Reglementet for eldrerådet som seier at leiar/nestleiar i eldrerådet skal vere alderspensjonist er altså smalare enn den nasjonale forskrifta på dette punktet.

Etter valet i 2019 var det berre ein person i eldrerådet som hadde sitte der før, seks var heilt nye. Av dei ni i fylkesrådet for funksjonshemma hadde fire vore med tidlegare.

Eldrerådet har ingen medlemmer som sit i fylkesutvalet (FU), men eitt medlem som sit i eit hovudutval og i fylkestinget. Alle dei tre politisk valde i fylkesrådet for funksjonshemma sit i eit hovudutval og fylkestinget, to av dei er i tillegg utvalsleiarar og sit i fylkesutvalet.

Eldrerådet har møte same dag som opplæringsutvalet, det er difor ikkje praktisk mogeleg å ta vidare vedtak frå eldrerådet i dette utvalet. Fylkesrådet for funksjonshemma har møtedag måndag i utvalsveka, så deira protokoll kjem opp i alle utvala.

Fylkesrådmannens vurderingar

Det siste halvanna året har 13 saker blitt fatta i tråd med innspel frå dei to råda. Dette tilseier at råda har ein funksjon med å vurdere saker og fremje alternative framlegg til vedtak.

Fylkesrådet for funksjonshemma har ein større portefølje enn eldrerådet med alle bygg som skal vere universelt utforma, opplæring for alle mm. Eldrerådet har færre saker som går direkte på eldre, ei stor endring etter at sjukehusa og sjukeheimane gjekk ut av fylkeskommunen sitt ansvarsfelt. Dette kan forklare litt av skilnaden i kor mange vedtak frå dei to råda som har gått vidare.

Det er viktig for alle råd å ha personar som løftar deira syn og fremjar alternative forslag til vedtak vidare i dei utvala som har avgjerande mynde. I alle politiske saker ligg vedtaka frå tidlegare behandlingar med i saksframlegga, og alle politikarar står fritt til å fremje desse vidare. Det ser likevel ut til at nye framlegg til vedtak frå desse råda berre har blir tatt vidare i dei organa som har representantar òg i eldrerådet eller fylkesrådet for funksjonshemma.

Leiaren i fylkesrådet for funksjonshemma er politisk utnemnt. Kanskje hadde det vore lettare å få fremja eldrerådet sine framlegg vidare dersom leiaren her òg var ein politisk valt person som hadde verv i utval med vedtaksansvar. Det ligg til rette for dette i retningslinjene.

Det er nesten alltid med minst ein frå administrasjonen som arbeider med universell utforming med på møta i fylkesrådet for funksjonshemma. Slik er rådet alltid oppdatert på kva som rører seg på det feltet. Begge råda har hatt stor nytte av å ha besøk av personar frå administrasjonen til å fortelje om sitt arbeid på ulike felt, gjerne i samband med politiske saker som er oppe. Det kan òg vere at dei som skriv politiske saker vil ha dette i mente ved utforming av saker og framlegg til vedtak, og at råda også på denne måten har ein funksjon i fylkeskommunen.

I lovverket står det tydeleg at desse medverknadsorgana skal gje råd, noko som er lettast om råda er invitert med tidleg i dei ulike prosessane. Både eldrerådet og fylkesrådet for funksjonshemma har i fleire saker etterspurt å bli invitert inn i planarbeid og referansegrupper for å kunne peike på særskilde behov tidleg i prosessane.

Konklusjon

Fylkesrådet for funksjonshemma og eldrerådet er ulike. Det er lettare å finne saker som skal opp politisk som angår personar med nedsett funksjonsevne enn eldre. Det er òg lettare for ein politikar å fremje eit framlegg frå eit utval der han/ho sjølv har deltatt i diskusjonen.

Det er lovfesta at fylkeskommunen skal ha desse råda, og i 13 politiske saker har vedtaka blitt i tråd med alternative forslag frå råda. I tillegg er råda representert i anna relevant arbeid uavhengig av sjølve møta. Dette er det vanskeleg å vurdere verdien av.

Truleg hadde råda fått endå meir å seie for endelege avgjerder dersom dei vart aktivt invitert med i utarbeiding av saker og planar.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2021/48562- 1
Saksbehandler: Ole Damm Kvilhaug
Avdeling: Seksjon for næring

Orientering om overtakelse av statlige fiskerihavner

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
56/2021	06.10.2021	Samferdselsutvalget
67/2021	07.10.2021	Regional-, kultur- og næringsutvalget
173/2021	19.10.2021	Fylkesutvalget Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Avtale om overføring av statlige fiskerihavner fra staten til Rogaland fylkeskommune

Sammendrag

Eierskap, forvaltning, drift og videre utbygging av statlige fiskerihavner ble i 2020 overført fra Kystverket til fylkeskommunene. Saken legges frem til orientering med informasjon om hvordan Rogaland fylkeskommune ivaretar denne oppgaven.

Eierskapet i fiskerihavnene skal forvaltes av fylkeskommunen til det beste for fiskeriinteressene. I mange av havnene er det ledig kapasitet utover det som benyttes av fiskeriinteressene og fylkeskommunen søker å finne gode løsninger med lokale interesser i de enkelte havnene med sikte på best mulig utnyttelse av ledig kapasitet.

Fylkeskommunen erfarer at det er et betydelig vedlikeholdsetterslep. Målsettingen er å forsøke å avhende de ikke næringsaktive fiskerihavnene i henhold til avhendingsinstruks som Bygg- og eiendomsavdelingen har under utarbeidelse.

Fylkesrådmannens innstilling

Saken tas til orientering.

Inge Smith Dokken
fylkesrådmann

Kate Irene Jellestad Syvertsen
konstituert avdelingssjef kultur og næring

Bakgrunn for saken

I forbindelse med Regionreformen ble det bestemt at eierskap, forvaltning, drift og videre utbygging av statlige fiskerihavner skulle overføres fra Kystverket til fylkeskommunene etter nærmere avtale med det enkelte fylke med virkning fra 01.01.2020. Rogaland fylkeskommune signerte avtale om overtakelse av de aktuelle fiskerihavnene i fylket den 13.08.2019. Formålet med avtalen er å overføre eierrettigheter fra staten til fylkeskommunen, til anlegg som moloer, kaier og lignende, samt andre rettigheter til grunnarealer i de fiskerihavnene som avtalen omfatter.

Fiskerihavnene ble overført vederlagsfritt og i den stand de var på overtakelsestidspunktet.

I Rogaland fylkeskommune inngår drift og vedlikehold av fiskerihavnene i oppgavene til samferdselsavdelingen. Kultur og næringsavdelingen har ansvaret, i samarbeid med samferdselsavdelingen, for overordnet arbeid, prioritering av eventuelle utbedringer/investeringer, eventuell avhending av ikke næringsaktive fiskerihavner og kontakten med fiskeriinteressene.

I fylkeskommunen sitt budsjett er det lagt inn en oppgavekorrigering på 4,8 mill. kroner under samferdselsavdelingen (veg og forvaltning), som tilsvarer økte frie inntekter. I statsbudsjettet er det ikke tilført midler til årsverk (administrativt arbeid med fiskerihavnene).

Problemstilling

Fylkesrådmannen redegjør i saken for status for, og ivaretagelse av ansvaret for statlige fiskerihavner som ble overført fra staten til fylkeskommunen i 2020.

Saksopplysninger

Kystverket har følgende definisjon på statlig fiskerihavn:

«Statlig fiskerihavn er lokasjoner hvor staten har foretatt investeringer i form av utbygging av dekningsverk eller utdyping eller innehar andre eier- eller rettighetsinteresser».

Avtalen som er inngått med Kystverket omfatter overtakelse av:

- 33 kaier
- 8 båtopptrekk
- 68 moloer
- 3 andre konstruksjoner

For mange av disse installasjonene er det inngått delt ansvar for vedlikehold mellom andre aktører (kommune, havnemyndighet).

Det er tre forskjellige hovedmodeller for kommunalt vedlikeholdsansvar:

1. Fylkeskommunen er eier og har ansvar for tyngre vedlikehold. Kommune har ansvar for lettere vedlikehold.
2. Fylkeskommunen er eier og kommune har alt vedlikeholdsansvar.
3. Fylkeskommunen er eier og har ansvar for vedlikehold av moloer og mudring osv. og kommune har vedlikeholdsansvar for selve kaiene.

Dette er hovedmodellene, men det kan være noen kaier der det er spesifisert annet i vedlikeholdsavtalene.

Fylkeskommunen har gjennomført en kartlegging av status på de enkelte installasjoner.

Det har vært gjennomført nødvendig vedlikehold i flere havneanlegg, for eksempel Kvassheim i Hå kommune, Ølberg i Sola kommune og Jelsa i Suldal kommune. På Rønvær i Haugesund kommune pågår det vedlikeholdsarbeid. I tillegg planlegges det reparasjon av kai og molo i Søreivågen på Utsira, samt mudring i Kvassheim og Obrestad havn.

Fylkeskommunen har hatt møter med fiskeriinteressene med sikte på å få oversikt og status og behov i havnene, samt å få hjelp til prioritering av eventuelle utbedringer.

Fylkeskommunen har i tillegg videreført avtaler som Kystverket tidligere hadde med båtforeninger o.l. Fylkeskommunen har også gitt fullmakt til Hjelmeland kommune til disponering av Hjelmelandsvågen fiskerihavn. I Ferkingstad fiskerihavn har vi gitt fullmakt til en lokal båtforening om disponering av båtplasser. Tilsvarende fullmakter vil bli vurdert også andre steder.

Fylkeskommunen har mottatt forespørsler om overtakelse (kjøp) av både næringsaktive og ikke næringsaktive fiskerihavner.

Fylkesrådmannens vurderinger

Fylkeskommunen er godt i gang med den nye oppgaven med å drifte og vedlikeholde fiskerihavnene. Målet er å fase fiskerihavnene/kaiene og moloene inn i forvaltningssystemet/rutinene til ferje og hurtigbåtkaiene.

Fylkeskommunen skal sikre at fiskeriinteressene blir ivaretatt i fiskerihavnene, samtidig som det legges opp til fornuftig bruk av ledig kapasitet. Dette må løses i nært samarbeid med fiskeriinteressene og lokale interesser.

Slik fylkesrådmannen ser det, vil det være fornuftig å forsøke å avhende de ikke-næringsaktive fiskerihavnene. Eventuell avhending skal skje i samsvar med en avhendingsinstruks som Bygg- og eiendomsavdelingen har under utarbeidelse.

De havnene som er karakterisert som næringsaktive havner beholdes av fylkeskommunen. Kostnad til vedlikehold må ses i sammenheng med midler som også skal dekke vedlikehold på hurtigbåtkaier og ferjekaier.

Konklusjon

Mange av fiskerihavnene har ledig kapasitet ut over det som benyttes av fiskeriinteressene. Fylkeskommunen vil på best mulig måte legge til rette for bruk av denne ledige kapasiteten, samtidig som en sikrer fiskeriinteressene.

Fylkeskommunen erfarer at det er et betydelig vedlikeholdsetterslep, og at ressursbruken ved forvaltningen av fiskerihavnene er betydelig. Det er derfor viktig å sikre de økonomiske sidene av eierskapet på en best mulig måte.

En del av havnene som fylkeskommunen har overtatt er ikke lenger i bruk av fiskerinæringen. Slike havner vil fylkeskommunen forsøke å avhende etter en avhendingsinstruks som Bygg- og eiendomsavdelingen har under utarbeidelse.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2021/49758- 1
Saksbehandler: Ingve Lygre Undheim
Avdeling: Transport og mobilitet

Funksjonsklasser fylkesvegnettet**Sakens gang**

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
57/2021	06.10.2021	Samferdselsutvalget
183/2021	19.10.2021	Fylkesutvalget

Vedlegg:

- 1 Funksjonsklasser dagens 2020
- 2 Fylkesveger innplassert i funksjonsklasser 2021

Sammendrag

Som del av arbeidet med revidert samferdselsstrategi kom det frem at det er behov å vurdere hvordan ulike deler av fylkesvegnettet er innplassert i ulike funksjonsklasser. Dette gjelder spesielt det som var riksveger før 2010. Det er foreslått 17 endringer for å få fylkesvegene til å stemme best mulig overens med kriteriene som er gitt for funksjonsklassene.

Fylkesrådmannens innstilling

Endringer i funksjonsklasseinndelingen av fylkesvegnettet vedtas, i henhold til det som er foreslått i saksframlegget.

Inge Smith Dokken
fylkesrådmann

Lisa Garpe
avdelingssjef

Bakgrunn for saken

I 2015 ga fylkestinget tilslutning til kriterier for inndeling og definisjon av funksjonsklasser for fylkesvegene (FT-sak 48/15). Som del av underlagmateriell til ny samferdselsstrategi arbeides det med en strekningsanalyse for fylkesvegnettet i Rogaland. Det er i den forbindelse kommet fram at det er behov for å se på innplasseringen i funksjonsklasser på nytt.

Problemstilling

Det skal tas stilling til revidert innplassering av fylkesveger i funksjonsklasser, gitt kriteriene vedtatt i 2015.

Saksopplysninger

Siden 2015 har fylkesvegnettet vært inndelt i fem ulike funksjonsklasser. Hensikten med funksjonsklassene er å ha et retningsgivende verktøy for utviklingen av vegnettet. I praksis vil det si at funksjonsklassene skal være et hjelpemiddel i arbeidet med handlingsprogram for fylkesvegnettet og gi nyttig informasjon i drøftinger om behov for standard på ulike vegstrekninger. På den måten vil funksjonsinndelingen være et viktig bidrag for en helhetlig, strategisk og behovsbasert utnyttelse av fylkesvegnettet.

Dagens funksjonsinndeling baserer seg i stor grad på et arbeid som ble gjennomført av Statens vegvesen Region vest, hvor den transportmessige funksjonen av vegnettet deles i 5 kategorier. Dette har gitt følgende inndeling:

Funksjonsklasse A	Nasjonale hovedveger	Riksvegene i Rogaland.
Funksjonsklasse B	Regionale hovedveger	Veger med regional og nasjonal funksjon, overordnet/regional betydning, relativt mye trafikk og viktige veger for næringslivet. I utgangspunktet er dette fylkesveger med en ÅDT over 2000 og en stor del lange reiser. Sammen med veger i funksjonsklasse A (riksveger) utgjør disse et overordnet transportnett. De viktigste fylkesvegene som krysser fylkesgrenser hører med i funksjonsklasse B.
Funksjonsklasse C	Lokale hovedveger	Veger med viktig lokal, men også en viss regional funksjon, der hovedfunksjonen er viktige sambandsveger mellom funksjonsklasse A og B og samband til kommunesentra. Også disse vegene har en del lange reiser, men reiselengden er gjennomgående kortere enn for klasse B. Hovedveger/gater i byer/tettsteder hører også med i funksjonsklasse C. Disse vegene har gjerne trafikk i størrelse 1 000 - 10 000 i ÅDT.

Funksjonsklasse D	Lokale samleveger	Veger som binder sammen bygder og grender eller gir hovedtilkomst til bygd eller grend. I funksjonsklasse D vil det være en blanding av enkeltveger og kortere sammenhengende ruter. Viktige samband til turistmål eller større industriområde eller mellom mindre befolkningskonsentrasjoner. Disse vegene har også en samlefunksjon for trafikk til eller fra veger i funksjonsklasse B og C. Samleveger i byer/tettsteder hører også med i funksjonsklasse D. Dette er for det meste fylkesveger med variert trafikk, ÅDT for det meste under 3 000.
Funksjonsklasse E	Lokale tilkomstveger	Vegene har primært lokale funksjoner. Fungerer som samleveger og tilkomst til boliger og virksomheter langs vegene. I denne funksjonsklassen er det noen fylkesveger med svært lav trafikk og avgrenset funksjon, samt gater i byer og tettsteder uten annen funksjon enn tilkomst til boliger.

Ved inndeling i funksjonsklasser vektlegges følgende moment:

- **Trafikkmengde**
- **Reiselengde og transport:** Stor del lange reiser (fjerntrafikk) og veger som er sentrale for regionalt og nasjonalt næringsliv, vil gi høy funksjonsklasse. Der to veger i utgangspunktet har samme funksjon kan trafikkmengden avgjøre om de plasseres i samme klasse. Veg med stor del fjerntrafikk indikerer viktig transportfunksjon.
- **Samband mellom region- og kommunesentre, gjennomgangsveger:** Hver av fylkets regioner skal ha minst ett vegsamband til naboregionene via funksjonsklasse A eller B. Videre bør de viktigste vegsamband mellom kommunesenter og veg med funksjonsklasse A eller B minst ha funksjonsklasse C. Viktige veger for kryssing av fylkesgrenser bør ha klasse B.
- **Befolkningskonsentrasjoner:** Tettsteder, bygder og grender skal ha minst ett vegsamband med funksjonsklasse D til veg av høyere funksjonsklasse. Det samme gjelder for befolkningskonsentrasjoner av en viss betydning.
- **Vegtetthet:** I område med mange veger er det lettere å gradere vegnettet i flere nivå, dvs. prioritere mellom en eller flere parallelle vegstrekninger som vi ønsker å utvikle til en viktigere transportrute. I område med spredt bebyggelse er det færre veger og hver veg vil ha en blanding av transport- og tilkomstfunksjon. På grunn av dette kan en større del av vegene i et område med høy vegtetthet graderes i lavere funksjonsklasser enn i områder med spredt bebyggelse.
- **Viktige kollektivårer og knutepunkt:** Tilkomst mellom hovedveg og viktige kollektivårer og kollektivknutepunkt skal minst ha funksjonsklasse C.
- **Vegen sin omgivelse:** Det må tas hensyn til strekninger med tett bosetning og ulike typer virksomheter. Veger som er tilførselsveg til område sett av til større næringsområde eller attraksjoner bør minst ha funksjonsklasse D.

- **Vegen sin funksjon i det i det lokale, regionale og nasjonale/internasjonale vegnettet:** Det skal tas hensyn til vegen sin funksjon på andre siden av fylkesgrensa, samt ÅDT.
- **Spesielle hensyn som omkjøringsveg for riksveg, mengde tunge kjøretøy turisme etc.:** Veger som er definert eller har funksjon som omkjøringsveg for nasjonale hovedveger skal minst ha funksjonsklasse D. I vurderingen skal det legges til grunn om det er alternative veger og om omkjøringsvegene har tilstrekkelig høy driftsklasse/vedlikeholdsnivå til å kunne ta imot riksvegtrafikk ved uønskede hendelser. Veger som inngår i regionale/nasjonale omkjøringsplaner skal ha en bygningsmessig standard som tåler toveis tungtrafikk over lengre tid (tofeltsveger). Andre spesielle hensyn vil kunne være turistveger eller veger som går i spesielle miljø eller omgivelser og som gjør at vi ønsker å ivareta de på en spesiell måte. Disse vegene skal minst ha funksjonsklasse D.

Funksjonsklassene er godt definert, og kriteriene for inndeling er gode og i samsvar med kriteriene i andre fylker. I forbindelse med arbeidet med ny samferdselsstrategi gjennomføres det en strekningsanalyse av fylkesvegnettet i Rogaland. Som del av det arbeidet er dagens funksjonsinndeling gjennomgått. Gjennomgangen viser at enkelte veger er per nå ikke plassert etter kriteriene. Dette er mest framtreddende når det gjelder funksjonsklasse B og C. Per nå er noen av fylkesvegene satt i for lav kategori, mens andre i for høy kategori.

Fylkesrådmannens vurderinger

Fylkesrådmannen mener at definisjonene og kriteriene for inndeling av fylkesvegnettet i funksjonsklasser fra 2015 (FT-sak 48/15) er gode og bør videreføres. Det er likevel nødvendig å gjøre endringer når det gjelder hvilken funksjonsklasse enkelte fylkesveger er plassert i.

Per nå er fv. 46 Sandeid - Suldal innplassert i kategori C. Dette er en viktig trase mellom Haugalandet og Indre Ryfylke og fylkesrådmannens vurdering er at denne bør endres til kategori B. Tidligere rv. 509 (nå fv. 441 Madlaveien/Revheimsveien) i Stavanger er også plassert i funksjonsklasse C. Denne har så høy trafikkmengde og viktighet at den av den grunn faller naturlig inn i funksjonsklasse B.

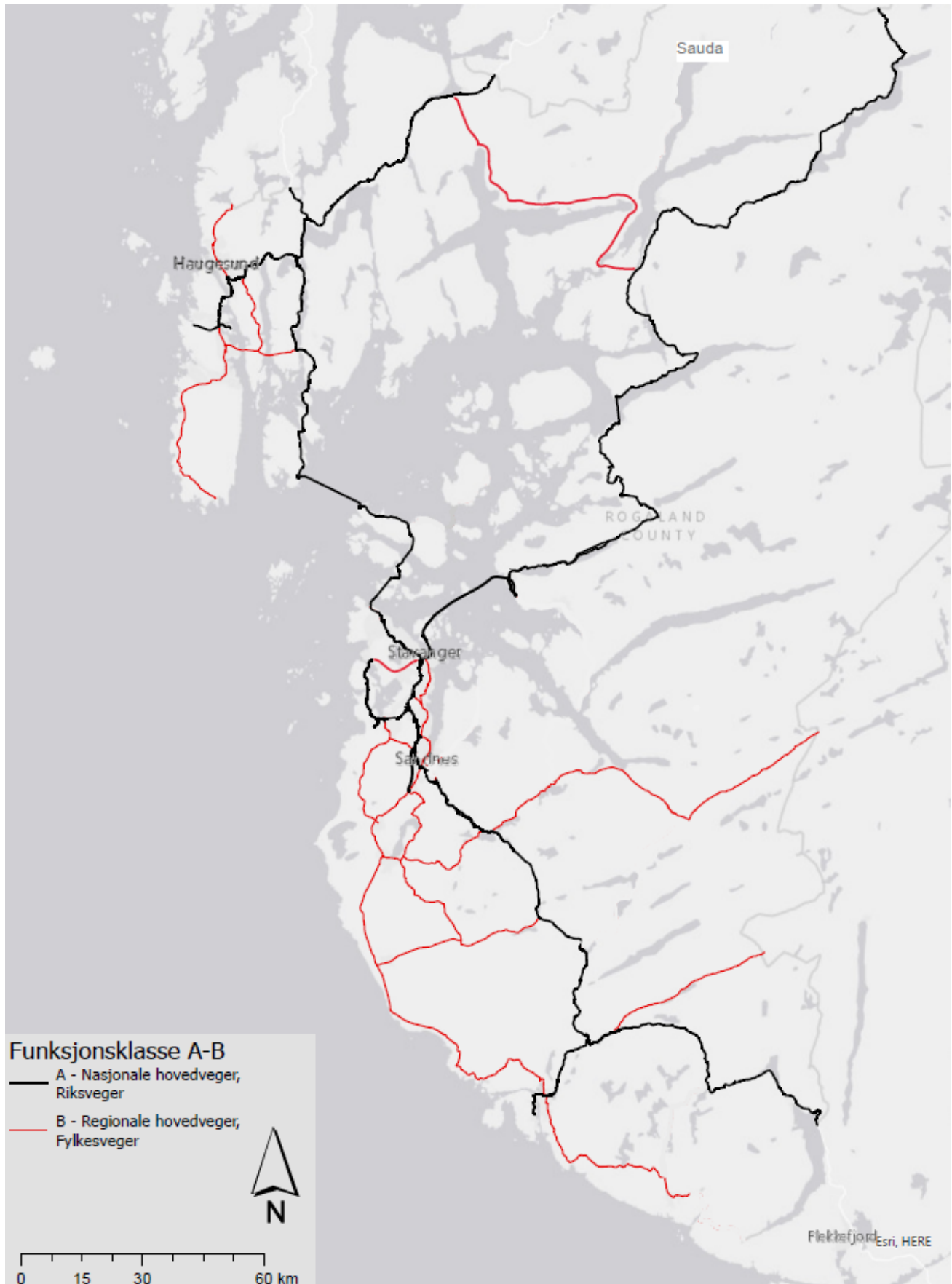
Når det gjelder tidligere riksveger, det vil si det som var riksveger før 2010, synes det som at vurderinger knyttet til funksjonsklasser har vært ulik i nord- og sør-fylket. I Nord-Rogaland er fylkesveg 513, 514, 515 og fv. 543 alle satt i funksjonsklasse C. I motsetning til dette er fv. 501, 502, 504, 505, 506, 507, 508 og 521 alle satt i funksjonsklasse B i Sør-Rogaland. Disse vegene bør innplasseres etter kriteriene.

Tabell 1 under gir en oversikt over vegene hvor fylkesrådmannen mener det er nødvendig å endre funksjonsklasse for å få sikre samsvar med kriteriene.

Tabell 1 Forslag til endringer i innplassering i funksjonsklasser.

		Funksjonsklasse		
Veg	Strekning	Nåværende	Endres til	Begrunnelse
fv. 44	Sokndal v/avkjørings Titania - Agder	B	C	Fv. 44 skifter karakter fra regional hovedveg til turisveg sør for Sokndal. Lav ÅDT med en funksjon som lokal hovedveg.
fv. 46	Sandeid - rv. 13 Suldal	C	B	Fv. 46 er en regional hovedveg mellom E134 i Vindafjord og til rv. 13 i Suldal.
fv. 334	Håbet til sentrum og opp Oalsgate	B	C	Lokal hovedveg i Sandnes som forbinder sentrum med E39.
fv. 441	Revheimsveien - Madlaveien - Kannik	C	B	Tidligere riksveg 509, fremstår som regional hovedveg med høy trafikk.
fv. 501	Sokndal - E39	B	C	Lokal hovedveg mellom Lund og Sokndal kommune, med lav trafikk.
fv. 503	Byrkjedal - Vikeså	B	D	Samleveg som også fremstår som turistrute med Gloppedalen som målpunkt.
fv. 505	Foss-Eikeland til Ganddal	B	C	Etter åpning av fv. 505 Skjæveland - Foss-Eikeland, er det Tverrfordindelsen del 1 som bør ha viktigst/høyest funksjon.
fv. 507	Nordsjøvegen	B	C	Lokal hovedveg med innslag av turistveg over Jæren.
fv. 508	Oltedal til Lauvvik	B	D	Samleveg mellom Oltedal og Lauvvik.
fv. 510	Nesbuveien	B	C	Lokal hovedveg. Mindre viktig etter 2012 da rv. 509 Solasplitten åpnet.
fv. 514	Ølensvåg - Sandeid	C	B	Er den foretrukne ruta mellom Ølensvåg E134 og Sandeid fv. 46, pga. vegens standard.
fv. 516	Lutsiveien, Sandnes - Hommersåk	B	C	Lokal hovedveg til Hommersåk.
fv. 519	Rennesøy - Finnøy	B	C	Lokal hovedveg til Finnøy.
fv. 520	Ropeid - Sauda - gr. Vestland	B	C	Lokal hovedveg til Sauda, samt turistveg over Saudafjellet.
fv. 521	Mekjarvik- E39 - Randaberg	B	C	Lokal hovedveg til Randaberg og Mekjarvik
fv. 523	Solbakk - Oanes	B	C	Lokal hovedveg etter rv. 13 Ryfast åpnet.
fv. 4656	Tau ferjekai - rv. 13	B	D	Adkomstveg til ferjekai, der Tauferja gikk før Ryfast. Samt hurtigbåt.

Kartet under viser de nasjonale hovedvegene i funksjonsklasse A (riksveger) og de viktigste fylkesvegene (funksjonsklasse B), slik det vil se ut med de endringene som er foreslått i denne saken.



Figur 1: Forslag til ny inndeling av hvilke veger som hører til i funksjonsklasse B.

Fullstendig oversikt over dagens fylkesvegnett og funksjonsklasser er vedlagt.

Konklusjon

Fylkesrådmannen anbefaler at endringer i funksjonsklasseinndelingen av fylkesvegnettet vedtas slik de er foreslått i saksframlegget.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2021/49817- 1
Saksbehandler: Hanne M Eriksen Langø
Avdeling: Transport og mobilitet

Halvårsrapport 2021 - Kolumbus AS**Sakens gang**

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
63/2021	29.09.2021	Ungdommens fylkesråd
77/2021	04.10.2021	Fylkesrådet for funksjonshemmede
52/2021	05.10.2021	Eldrerådet
58/2021	06.10.2021	Samferdselsutvalget
184/2021	19.10.2021	Fylkesutvalget Fylkestinget

Vedlegg:

1 **Halvårsrapport Kolumbus 2021**

Sammendrag

Den spesielle situasjonen som koronapandemien førte til for kollektivtrafikken, har delvis fortsatt inn i første halvår 2021 og pandemien har gitt store utfordringer og konsekvenser.

Kolumbus har håndtert den spesielle situasjonen på en god måte, vist fleksibilitet og evne til rask omstilling ved endrede retningslinjer fra myndighetene.

Selv om det er enda et stykke igjen før passasjertallene er på nivået før pandemien, viser de en gledelig økning mellom 1. halvår 2020 og 2021.

Gjennom stadig endrede retningslinjer for smittevern fra myndighetene besvarer kundekonsulentene alle tenkelige spørsmål fra kunder. Den jobben gjør kundesenteret så godt at de for andre året på rad vant prisen for den beste kundeservicen i klassen persontransport i årets Kundeservicepris.

Pr. juni i 2021 var totale passasjerinntekter hele 105,6 mill. kr. lavere enn budsjetterte passasjerinntekter. Dette som følge av at det ikke er tatt hensyn til koronaeffekter i inntektsbudsjettet. Inntektsbortfallet er imidlertid kompensert av staten gjennom krisepakker til næringen. Kolumbus ble tildelt 53,75 mill. kr. ved den første tildelingen og dersom den samme fordelingsnøkkelen benyttes ved neste tildeling, vil RFK/Kolumbus motta 65,8 mill. kr i kompensasjon. Totalt vil kompensasjonen da være 119,6 mill. kr.

Fylkesrådmannens innstilling

Halvårsrapport 2021 fra Kolumbus tas til orientering.

Inge Smith Dokken
fylkesrådmann

Lisa Garpe
Avdelingssjef

Ungdommens fylkesråds behandling av sak 63/2021 i møte den 29.09.2021:

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Halvårsrapport 2021 fra Kolumbus tas til orientering.

Fylkesrådet for funksjonshemmedes behandling av sak 77/2021 i møte den 04.10.2021:

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Halvårsrapport 2021 fra Kolumbus tas til orientering.

Eldrerådets behandling av sak 52/2021 i møte den 05.10.2021:

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslag fra Bodil Elvie Varpen Tungland:

Vi setter pris på Kolumbus sin rapportering til eldrerådet som viser at de har tatt eldrerådets tidligere innspill til etterretning.

Votering:

Tilleggsforslaget ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Halvårsrapport 2021 fra Kolumbus tas til orientering.

Vi setter pris på Kolumbus sin rapportering til eldrerådet som viser at de har tatt eldrerådets tidligere innspill til etterretning.

Bakgrunn for saken

Kolumbus AS skal, i henhold til leveranseavtalen, utarbeide en halvårlig rapport som viser Kolumbus virksomhet siste halvår. Rapporten skal gi en oversikt over utviklingen i antall reiser, kostnader og inntekter.

I tillegg skal den gi informasjon som skal kunne sette fylkeskommunen i stand til å styre den strategiske utviklingen av fylkets kollektivtilbud samt være en kompetent bestiller og samarbeidspartner overfor Kolumbus AS.

Problemstilling

Halvårsrapport 2021 fra Kolumbus AS legges med dette frem til orientering.

Saksopplysninger

Usikkerheten rundt gjenåpningen av samfunnet er fremdeles en stor utfordring for drift av fylkets kollektivtrafikk. Inntektsbortfallet som følge av nedgangen i antall reisende har vært stort, og det jobbes tett opp mot myndighetene for å sikre økonomien ved hjelp av krisepakker.

Oversikten nedenfor viser endringen i antall reiser med buss i de seks første månedene i 2021 mot samme periode i 2020:

Buss	Antall reiser 1. halvår %-vis endring 2021 mot 2020
Totalt i Rogaland	+ 10 %
Nord-Jæren	+ 7 %
Jæren/Dalane	+ 41 %
Nord-Rogaland	+ 17 %
Ryfylke nord	+ 31 %
Ryfylke sør	+ 16 %

Passasjertallene er bedre enn i første halvår 2020. De ligger likevel et godt stykke under det som har vært normalt de siste årene. Selv om antall reiser med buss har økt med 10 % fra første halvår 2020 til første halvår 2021, viser sammenligninger med 2019 at antall reiser ligger på et lavere nivå.

Tabellen nedenfor viser endringen i antall reiser med båt i de seks første månedene i 2021 mot samme periode i 2020:

Båt	Antall reiser %-vis endring 2021 mot 2020	Antall personbiler %-vis endring 2021 mot 2020
Hurtigbåt i Ryfylke	+ 3,8 %	-
Hurtigbåt til Byøyene	- 3,0 %	-
Ferje til Vassøy	- 11,0 %	+ 1,0 %
Ferje til Lysefjorden	+ 25,0 %	+ 12,0 %
Utsira	+ 31,0 %	+ 63,0 %
Røvær	- 4,0 %	-

Antall elever med rett til skoleskyss er stabilt. Totalt fikk 9.005 elever i grunn- og videregående skole skoleskyss i juni 2021 mot 8.810 i juni 2020.

Antall elever med varige eller midlertidige funksjonshemninger som har rett på gratis skoleskyss, øker noe. I juni 2021 fikk 1.166 elever tilrettelagt skyss, mens tilsvarende tall i juni 2020 var 1.096 elever.

Mange skoler har i perioden vært på rødt smittevernnivå. Dette har medført at skoleskyssen har blitt utført med egne skolebusser. Det er enten satt inn flere busser eller kjørt flere turer for å opprettholde kravet om maksimum 50 % belegg. Taxiskyss har også blitt utført med 50 % belegg. Pr. juni er det gult smittevernnivå i skoleskyssen, selv om alle skolene er på grønt smittevernnivå.

Det gjøres et arbeid for at alle reiser skal være sømløse, både når det gjelder fremkommelighet, korrespondanser og universell utforming. Tanken er at når det legges spesielt godt til rette for noen, blir tilbudet bedre for alle. Selv om det er mye Kolumbus kan gjøre for å legge til rette for universell utforming, krever det ofte samarbeid på tvers av fagfelt, kommunegrenser og etater. Kolumbus deltar derfor i en rekke samarbeid for å finne gode universelle løsninger for kollektivtrafikken.

Kolumbus sørger for at apper, nettsider og annen informasjon, til enhver tid, er utarbeidet for å tilfredsstille krav om universell utforming. Det er en spesiell oppmerksomhet rettet mot plassering av skjerm, tydelighet, kontraster og farger i all kommunikasjon.

Kolumbus er, med rette, svært stolte over innsatsen til de ansatte ved kundesenteret.

Gjennom stadig endrede retningslinjer for smittevern fra myndighetene besvarer kundekonsulentene alle tenkelige spørsmål fra kunder. Den jobben gjør kundesenteret så godt at de for andre året på rad vant prisen for den beste kundeservicen i klassen persontransport i årets Kundeservicepris.

Tallene for henvendelser gjennom de tradisjonelle kanalene synker. Mange passasjerer etterlyser en mulighet for å henvende seg gjennom digitale kanaler som chat. Kolumbus vil derfor tilby dette mot slutten av neste år som en del av et nytt kontaktsentersystem som vil innføres.

Kolumbus' bussruter forårsaket i 2020 klimagassutslipp på ca. 23.820 tonn CO₂ og båtrutene ca. 30.745 tonn CO₂. I 2021 ligger det an til et samlet kutt i klimagassutslippene fra buss- og båtrutene på 6 %.

Pr. juni i 2021 var totale passasjerinntekter 146,9 mill. kr. noe som er hele 105,6 mill. kr. lavere enn budsjetterte passasjerinntekter. Dette som følge av at det ikke er tatt hensyn til koronaeffekter i inntektsbudsjettet.

Inntektsbortfallet er imidlertid kompensert av staten gjennom krisepakker til næringen. Kolumbus ble tildelt 53,75 mill. kr. ved den første tildelingen og dersom den samme fordelingsnøkkelen benyttes ved neste tildeling, vil RFK/Kolumbus motta 65,8 mill. kr i kompensasjon. Totalt vil kompensasjonen da være 119,6 mill. kr.

Det har vært en utfordring å redusere kostnadene i samme takt som etterspørselen etter kollektivtjenester falt bort. Kollektivtransport er en samfunnskritisk oppgave som i stor grad må opprettholdes, selv om etterspørselen er redusert. Kostnadene i forbindelse med takstavtalen med GoAhead er imidlertid lavere enn budsjett som følge av at GoAhead har opplevd det samme passasjerbortfallet som andre kollektivselskaper.

Kostnadsutviklingen til ruteproduksjonen for buss, båt og ferjer er innenfor det som er budsjettert så langt i år.

For ytterligere opplysninger omkring Kolumbus virksomhet 1. halvår 2021, bl.a. en rekke mobilitetstiltak som finansieres av midler fra Byvekstavtalen, vises det til den vedlagte halvårsrapport fra Kolumbus AS.

Fylkesrådmannens vurderinger

Den spesielle situasjonen som koronapandemien førte til for kollektivtrafikken, har delvis fortsatt inn i første halvår 2021 og pandemien har gitt store utfordringer og konsekvenser.

Kolumbus har håndtert den spesielle situasjonen på en bra måte, vist fleksibilitet og evne til rask omstilling ved endrede retningslinjer fra myndighetene.

Selv om det er enda et stykke igjen før passasjertallene er på nivået før pandemien, viser de en gledelig økning mellom 1. halvår 2020 og 2021.

Kolumbus skriver i sin halvårsrapport at de i pandemien har hatt tid og ressurser til å arbeide med utvikling av en rekke prosjekter, noe fylkesrådmannen finner positivt. Men det er svært viktig å starte arbeidet med å få tilbake passasjerene som brukte bussen og båten som sitt fremkomstmiddel før pandemien, drift av kollektivtrafikken er fremdeles Kolumbus kjernevirksomhet.

Fylkesrådmannen ønsker å berømme Kolumbus sitt kundesenter for den viktige jobben de gjør i møtet med kundene og gratulere med prisen for den beste kundeservicen i klassen persontransport i årets Kundeservicepris andre år på rad.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2021/49723- 1
Saksbehandler: Eya Salmi
Avdeling: Transport og mobilitet

Orientering - Ny betalingsmodell Kolumbus**Sakens gang**

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
64/2021	29.09.2021	Ungdommens fylkesråd
78/2021	04.10.2021	Fylkesrådet for funksjonshemmede
53/2021	05.10.2021	Eldrerådet
59/2021	06.10.2021	Samferdselsutvalget
182/2021	19.10.2021	Fylkesutvalget Fylkestinget

Vedlegg:

1 **Ny betalingsløsning - statusrapport**

Vedlegg

1. **Ny betalingsløsning - Statusrapport**

Sammendrag

Kolumbus arbeider med en ny betalingsmodell som er tenkt å erstatte dagens system med soner og billettkategorier. Ny teknologi kan gi oss muligheter som kan gjøre betalingen enklere, mer rettferdig, mer bærekraftig og sikre inntekter bedre enn i dag.

Løsningen baserer seg ikke på forhåndskjøpte billetter, men på at man bare reiser og betaler for hvor mye en reiser.

For fylkeskommunen blir det viktig å sikre at implementeringen og overgangen av et nytt system er **inntektsnøytral**.

Ved en politisk tilslutning, vil systemet iverksettes i siste halvdel av 2022.

Fylkesrådmannens innstilling

1. Saken tas til orientering
2. Rogaland fylkeskommune slutter seg til at Kolumbus jobber videre med uttesting og utvikling av ny betalings modell.
3. Rogaland fylkeskommune forutsetter at overgangen til et nytt system er inntektsnøytralt.

Ungdommens fylkesråds behandling av sak 64/2021 i møte den 29.09.2021:

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

- 1.Saken tas til orientering
- 2.Rogaland fylkeskommune slutter seg til at Kolumbus jobber videre med uttesting og utvikling av ny betalings modell.
- 3.Rogaland fylkeskommune forutsetter at overgangen til et nytt system er inntektsnøytralt.

Fylkesrådet for funksjonshemmedes behandling av sak 78/2021 i møte den 04.10.2021:

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Saken tas til orientering
2. Rogaland fylkeskommune slutter seg til at Kolumbus jobber videre med uttesting og utvikling av ny betalings modell.
3. Rogaland fylkeskommune forutsetter at overgangen til et nytt system er inntektsnøytralt.

Eldrerådets behandling av sak 53/2021 i møte den 05.10.2021:

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslag fra Helge Arntzen:

Vi ser viktigheten av at Kolumbus fortsatt ivaretar mennesker uten digitale hjelpemidler.

Votering:

Tilleggsforslaget ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Saken tas til orientering
2. Rogaland fylkeskommune slutter seg til at Kolumbus jobber videre med uttesting og utvikling av ny betalings modell.
3. Rogaland fylkeskommune forutsetter at overgangen til et nytt system er inntektsnøytralt.

Vi ser viktigheten av at Kolumbus fortsatt ivaretar mennesker uten digitale hjelpemidler.

Inge Smith Dokken
Fylkesrådmann

Lisa Garpe
Avdelingssjef

Bakgrunn for saken

Selv om teknologien og kjøpsmåten har utviklet seg og betaling på kollektivtransport har blitt både kjappere og enklere, har selve betalingsmodellen endret seg lite. Det er fortsatt noen utfordringer med dagens system og modell. For kompliserte billettprodukter og urettferdig sonebetaling er noen av ulempene. Kolumbus jobber med en ny betalingsmodell som kan løse disse utfordringene.

Problemstilling

I denne saken gis det en orientering om arbeidet med ny betalingsmodell for kollektivtransport. Saken beskriver betalingsprinsippene, politisk handlingsrom og prosessen videre.

Saksopplysninger

Dagens system

Prisene i dagens system baserer seg på forhåndskjøpte billetter. Prisen styres av:

- Perioder (hvor lenge en billett er gyldig)
- Soner (hvilket område en billett er gyldig for)
- Roller (barn, ungdom, HjemJobbHjem-ansatt, voksen, honnør).

Denne modellen har flere negative sider:

- Komplisert for de reisende hvor det er vanskelig for kundene å navigere blant de mange forskjellige billettproduktene.
- Urettferdig:
Store soner gjør det relativt sett dyrt med korte turer i forhold til lange, og særlig uheldige sonekryssinger er urettferdige. Dagens løsning oppleves også urettferdig for de som bare reiser av og til. I dag er dyre enkeltbilletter eneste løsning for disse, og de ender opp med mye høyere pris per reise enn dagpendlerne.
- Uegnet som sosial rabatt:
Det er i stor grad de med stabil økonomi som har månedskort. De med dårligst råd ender opp med å kjøpe enkeltbilletter som gjør at de betaler vesentlig mer per reise enn dem med månedskort ifølge ny svensk forskning.
- Motiverer ikke til bærekraftig adferd:
Det er ønskelig med en betalingsmodell som bedre oppfordrer til å bruke både sykling og kollektivtransport som jobbreiseform. Det er bra for både for rushtidsbelastning og for folkehelsen.
- Sikrer ikke inntekter godt:
Dagens prismodell har flere svakheter på inntektssikring. Generelt kan man si at når prisen for en reise er enten for høy eller for lav i forhold til det folk er villig til å betale så taper man inntekter.

- Lite egnet til nye transportformer:
Som mobilitetsselskap utforsker Kolumbus nye transportformer, for eksempel bysykkel som har bruksbasert betaling (per minutt). Et mobilitetstilbud med mange ulike transportformer på menyen, der de ulike transportformene har ulik kostnad i produksjon og ulik ressursbruk, bør ikke ha én fast pris for fri bruk. Dagens betalingsmodell (månedskort) håndterer ikke ulik prising av ulike transportformer og er dermed lite rustet for framtiden.

Ny betalingsmodell

Kolumbus leder et forskningsprosjekt på denne betalingsformen, der de har fått støtte fra Forskningsrådet og samarbeider med TØI og Ruter. Gjennom forskningsprosjektet vil de analysere både hvordan en slik betalingsmodell kan gi flere kollektivreisende, endre reisevaner i mer bærekraftig retning og sikre inntekter bedre.

Det er allerede gjennomført en test av løsningen i april 2021 med noen få brukere, for å avdekke om det er tekniske forbedringer som må gjøres før en større test. De første brukerne som har testet dette er veldig positive. TØI vil utarbeide en rapport med generell-/økonomivurdering av takstmodellen. Rapporten forventes å være ferdig i midten av september. I tillegg vil TØI vurdere resultatene fra piloten med tanke på endret reiseadferd, og inntektseffekt.

Den nye betalingsløsningen baserer seg ikke på forhåndskjøpte billetter, men at den reisende betaler for det han/hun reiser. Det er dermed en bruksbasert betalingsform, som minner litt om det vi kjenner fra betaling for strøm og telefoni.

En slik ny betalingsmodell vil kunne ta høyde for de utfordringene, som er nevnt ovenfor som, dagens system har. En forutsetning for en slik betalingsform er at det er mulig å registrere reisemengde. Ny teknologi gjør dette mulig, da alle bussene i Kolumbus har GPS og er knyttet til internett, og fordi folk flest har mobiltelefon.

Den enkleste løsningen for å registrere hvor mye folk reiser er ved hjelp av de reisendes egen mobiltelefon. Ved en eventuell full lansering av nytt betalingssystem vil Kolumbus kunne lage en lignende løsning som fungerer for reisende uten mobiltelefon. Høsten 2021 vil Kolumbus kjøre en større pilot med 1000 brukere for å teste ut løsningen. TØI Transportøkonomisk institutt skal evaluere også denne piloten.

Hvordan fungerer det?

Telefonen registrerer automatisk ombordstigning og hvilken buss/tog/båt man er ombord i. Den reisende trykker på en «gå på-knapp» før man går ombord, så kan man reise hvor man vil med alle Kolumbus sine transportmidler.

Avstigning registreres også automatisk, og prisen regnes ut basert på hvor langt man har reist. Prisen baseres på reiselengden uavhengig av sonegrenser. Periodebillettprodukter, erstattes av en kvantumsrabatt basert på hvor mye man reiser. Den reisende kan også enkelt se hvor mye en reise koster i forkant, og man får oversikt over alle reiser i etterkant.

Fylkestinget er takstmyndighet for den lokale kollektivtransporten. Den nye takstmodellen vil, i enda større grad enn dagens system, gi muligheter å bestemme takst – og rabattnivået for områder og grupper.

I prototypen er det en rekke faktorer som kan justeres for å bestemme prisingen:

- Hvor stor grad prisen skal være avhengig av reiselengde
- Kilometerpris på korte reiser vs. lange reiser
- Prisforholdet mellom ulike transportformer
- Rollerabatt (barn, honnør, student etc.)
- Kvantumsrabatt hvis man reiser mye og hvor raskt denne kvantumsrabatten skal oppnås

Ny modell vil kunne erstatte alle billettprodukter. Modellen kan være en god erstatning for ungdomskortet, ved at ungdom har en rollerabatt på f.eks. 50% som barn og honnør

Det samme gjelder for HjemJobbHjem. Det blir bruksbasert i stedet for fastpris. Man kan gi spesialrabatter eller regler knyttet til HJH-brukere i det nye systemet også. De kan f.eks. fortsatt få fordeler på bysykkel.

Håndtering av skattefordeler ved eventuelt utvidet sponning av kollektivreiser generelt er et veldig komplekst tema. Plattformen har et stort potensial for økte inntekter gjennom å gjøre det mer vanlig at bedrifter betaler kollektivtransport for de ansatte. Dette vil kunne være viktig for bedrifter, dersom alle får dekket kollektivtransport, men bedriften bare betaler for og folk bare fordelsbeskattes for det de faktisk brukes.

Proessen videre

Som en del av prosjektet vil TØI utarbeide en rapport med generell-/økonomivurdering av takstmodellen. Rapporten forventes å være ferdig i midten av september. I tillegg vil TØI vurdere resultatene fra piloten med tanke på endret reiseadferd, og inntektseffekt.

Ellers vil Kolumbus engasjere Urbanet Analyse til å foreta en kvalitetssikring/tredjepartsvurdering med tanke på forventet effekt av ny takstmodell.

Fylkestinget vil bli forelagt ny sak om resultatene fra uttesting og vurdering av systemet. Dersom den nye betalingsmodell fungerer som tenkt, og det er et ønske om å ta den i bruk, forventes den å kunne bli iverksatt i siste halvdel av 2022.

Finansiering

Utviklingen har så langt i stor grad vært finansiert med forskningsmidler mens et videre arbeid er forutsatt finansiert med belønningsmidler. Det er satt opp 3 mill. i 2021 og 3 mill. i 2022 fra belønningsmidler til finansiering av prosjektet. Ref. FT sak 126/20 Budsjett 2021-Kolumbus (08.12.2020)

Fylkesrådmannens vurderinger og konklusjon

Dagens takstmodell med soneinndeling og periodeprodukter har flere ulemper. Det er hensiktsmessig å ta i bruk en modell som er mer fremtidsrettet, rettferdig og i større grad legger til rette for og stimulerer til «av og til» reiser.

Fylkesrådmannen mener det er positivt at Kolumbus jobber videre med og tester ut en ny modell. Det er imidlertid viktig at det i det videre arbeidet og i en eventuell implementering sikres at ny takstmodell ikke gir lavere billettinntekter enn dagens takstmodell.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2021/50261- 1
Saksbehandler: Tina Tednes Jacobsen
Avdeling: Transport og mobilitet

Rutetilbud til Borgøy

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
65/2021	29.09.2021	Ungdommens fylkesråd
60/2021	06.10.2021	Samferdselsutvalget
186/2021	19.10.2021	Fylkesutvalget Fylkestinget

Sammendrag

Fylkestinget har gjennom flere saker i 2021 uttrykt et ønske om en god permanent løsning for skyss til Borgøy, og har bedt administrasjonen om å lage en sak om dette til behandling høsten 2021.

Det er i dag etablert et skoleskysstilbud til Borgøy, som vil måtte opprettholdes og eller finansieres i en eller annen form så lenge det er skolebarn boende på øya.

Basert på innspill fra møter med kommunen og representant for innbyggerne på øya, samt vurdering ift. likebehandling er det satt opp et mulig forslag til offentlig båttransport fra Borgøy til fastlandet, som ivaretar skole-, pendler- og helgeskyss.

Fylkesrådmannens innstilling

- Det formaliseres en fylkeskommunal båtrute til Borgøy som innarbeides i økonomiplan 2022-2025 og som finansieres fullt ut av Rogaland fylkeskommune.
- Kostnadsrammen settes til 6 mill. kroner med virkning fra 01.01.2022. Tjenestetilbudet dimensjoneres i henhold til dette. Fylkesrådmannen redegjør for hvordan tiltaket kan dekkes inn i økonomiplan 2022-2025.

- Sambandet skal innrettes slik at det blir omfattet av kriteriene for finansiering gjennom inntektssystemet («normerte båtkostnader») med virkning fra 2024.

Ungdommens fylkesråds behandling av sak 65/2021 i møte den 29.09.2021:

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

-Det formaliseres en fylkeskommunal båtrote til Borgøy som innarbeides i økonomiplan 2022-2025 og som finansieres fullt ut av Rogaland fylkeskommune.

-Kostnadsrammen settes til 6 mill. kroner med virkning fra 01.01.2022. Tjenestetilbudet dimensjoneres i henhold til dette. Fylkesrådmannen redegjør for hvordan tiltaket kan dekkes inn i økonomiplan 2022-2025.

Inge Smith Dokken
Fylkesrådmann

Lisa Garpe
Avdelingssjef

Bakgrunn for saken

Saken fremmes i henhold til vedtak i FT-sak 56/2021 Ny rutestruktur hurtigbåt i Rogaland.

«Fylkestinget ønskjer ei god permanent løysing for skyss til Borgøy. Fylkeskommunen bevilger i revidert budsjett ekstra midler og bidrar til å sikre vidare drift ut 2021 med utgangspunkt i dagens kontrakt. Det bes om ei sak til samferdselsutvalet i løpet av hausten der ein i samarbeid med Tysvær kommune vurderer alternative fremtidige transportløysningar til Borgøy.»

Fylkestinget fattet følgende vedtak ved behandling av FT-sak 61/2021 Revidert budsjett i juni 2021;

«Rogaland fylkeskommune bidrar med et tilskudd på inntil til kr 500 000 i 2021 til Tysvær kommune som kommunen kan disponere til å opprettholde et båttilbud til Borgøy i perioden fra og med 01.07.2021 innenfor gjeldende avtale. Det legges frem en sak for SU i løpet av høsten hvor en i samarbeid med Tysvær kommune vurderer alternative fremtidige transportløsninger til Borgøy.»

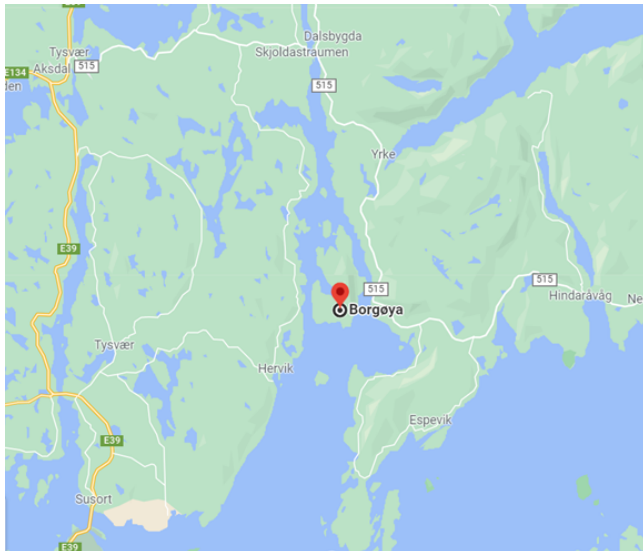
Rogaland fylkeskommune, sammen med Kolumbus har hatt møte med administrasjonen i Tysvær kommune angående denne saken. I tillegg direkte dialog med en representant for innbyggerne på Borgøy.

Problemstilling

Fylkestinget må ta stilling til hvilket fylkeskommunalt rutetilbud som skal gjelde til og fra Borgøy. Utgiftsbehovet må vurderes i sammenheng med inntektssystemet, nærmere bestemt delkostnadsnøkkelen for båt og ferje, eller mer presist: båtkriteriene som inngår i denne delkostnadsnøkkelen.

Saksopplysninger

Borgøy ligger i innløpet til Skjoldafjorden mellom Tysvær og Nedstrand og er uten bro- og ferjeforbindelse. Borgøy er en øy med 14 fastboende, om lag 50 hytter og enkelte fritidstilbud. Av de fastboende er det per i dag 2 skolebarn og 5 personer med pendlerbehov, hvor av 3 av pendler daglig. Annet transportbehov er post- og varelevering, samt diverse servicepersonell.



Det er per i dag ikke passasjertransport fartøy som opererer i dette området, så alle tilbydere vil måtte kjøre fra andre områder. Nærmeste i dette tilfelle vil være Haugesund. Dette betyr at for hver tur, morgen og ettermiddag, må fartøyet gå tur/retur fra disse tiliggende områdene. Dette gjør det til en utfordring å få på plass et tilfredsstillende tilbud innenfor akseptable rammer.

Basert på innspill fra møtene med kommunen og representant for innbyggerne på øya, samt vurdering ift. likebehandling er det satt opp et mulig forslag til offentlig båttransport fra Borgøy til fastlandet, som ivaretar skole-, pendler- og helgeskyss. Forslaget baserer seg blant annet på kriterier og prioritering for samfunn uten fastlandsforbindelse, vedtatt av fylkestinget.

For å illustrere det lovpålagte skoleskysstilbudet og behovet for ordinær transport, er det markert i tabell skillet mellom skoleskyss og helårsdrift, i tillegg til aktuelle turer tilpasset helgeutfarten. Forslag til avganger i helårsdrift er basert på innspill fra beboere, både når det gjelder pendling og fritidsreiser. På grunn av tidsperspektivet i saken er rutetabellen ikke sendt på høring. Steinsvika er kaien på fastlandet, mens Hattarvika er kaien på Borgøy.

	Mandag og onsdag			
	Hattarvika	Steinsvika	Steinsvika	Hattarvika
B	06:15	06:25	06:30	06:40
A	07:45	07:55	13:15	13:25
B	15:45	15:55	16:00	16:10
	Tirsdag og torsdag			
	Hattarvika	Steinsvika	Steinsvika	Hattarvika
B	06:15	06:25	06:30	06:40
A	07:45	07:55	15:15	15:25
B	15:45	15:55	16:00	16:10
	Fredag			
	Hattarvika	Steinsvika	Steinsvika	Hattarvika
B	06:15	06:25	06:30	06:40
A	07:45	07:55	13:15	13:25
B	15:45	15:55	16:00	16:10

C	18:15	18:25		18:00	18:10
Lørdag					
	Hattarvika	Steinsvika		Steinsvika	Hattarvika
C	18:15	18:25		10:00	10:10
Søndag					
	Hattarvika	Steinsvika		Steinsvika	Hattarvika
C	16:00	16:10		10:00	10:10
				16:15	16:25
	A: Skoletransport (kun skoledager)				
	B: Tilpasset pendling (helårsdrift)				
	C: Tilpasset Hytte- og servicebehov (helårsdrift)				

Som følge av at det flyttet en familie med to skolebarn til Borgøy i 2021 etablerte Kolumbus skoleskyss til og fra Borgøy f.o.m skolestart 2021. Denne kontrakten som løper frem til årsslutt 2021 har en kostnad på ca. 1,33 mill. kr.

Det er utfordrende å estimere årskostnaden for foreslått helårstilbud, uten å ha hatt anledning til å sjekke dette med markedet. Kostnaden vil i stor grad være avhengig av det driftsopplegget en eventuell fremtidig operatør kan tilby. Et veldig grovt estimat kan indikere en årskostnad på 6 – 8 mill.kr for opplegget som er vist over ifølge Kolumbus.

Inntektssystemet

Når det gjelder finansiering gjennom inntektssystemet, viser fylkesrådmannen til FU-sak 36/21 (16.02.2021): «Høringssvar – Forslag til endringer i båt- og ferjenøkkelen i inntektssystemet» og FT-sak 62/21: «Økonomiplan 2022-2025 – Foreløpige driftsrammer».

I kommuneproposisjonen for 2022 er det lagt opp til at kostnadsnøkkelen endres slik at kriteriene «normerte båtkostnader» og «lengde kystlinje» vektet likt og i sum danner grunnlag for den objektive finansieringen av båtruter. Den ene delen av kriteriesettet («lengde kystlinje») er helt upåvirkelig. For den andre delen gis det i realiteten 50 pst. kompensasjon for et normativt utgiftsbehov knyttet til fylkeskommunens båtruter (samband). Ved inngangen til 2022 har Rogaland fylkeskommune følgende båtruter som forventes å gi uttelling i inntektssystemet:

Navn på båtrute	Rundturlengde (km)	Passasjerer per år	Biltrafikk i PBE	Fartsområde	Deler fartøy?
Hommersåk	22,7	112 110		1	0
Kvitsøy (Ryfylke)	46,2	8 823		3	0
Byøyene	19,0	147 593		1	0
Stavanger - Hjelmeland - Fisterøyene	56,0	51 476		2	0
Haugesund - Røvær - Haugesund	24,1	54 498		4	0
Haugesund - Fegøy - Kveitevik - Haugesund	24,4	10 057		4	0
Stavanger - Sjernarøy - Nedstrand - Foldøy	120,0	242 777		2	0
Stavanger - Indre Ryfylke - Sauda	220,0	55 109		2	0
Stjernarøy - Judaberg (skoleskyss)	34,3	40 749		2	0

Hva betyr normerte båtkostnader?

På oppdrag fra KMD, er det fremstilt en avansert kostnadsfunksjon og en inntektsmodell som gjør det mulig å automatisere beregningene av et teoretisk minimumsnivå av netto driftsutgifter for det enkelte samband, derav begrepet «normerte båtkostnader». Modellen sørger for at samband blir tilordnet en standardkategori hvor kostnader og inntekter blir beregnet ut fra. Kostnadsmodellen er bygget opp rundt prinsippet om at modellen velger fra en database den

eller de båtene som er tilstrekkelig for å tilby et forhåndsbestemt rutetilbud til lavest mulig kostnad, gitt de rammevilkår som gjelder for sambandet. Heltallsprogrammering (hele båter) ligger til grunn for modellens båtvalg.

Det forhåndsbestemte rutetilbudet er basert på en standard for hvilke tjenester som er rimelige å forvente, ikke det faktiske tjenestetilbudet i den enkelte fylkeskommune. Antall avganger og åpningstid er altså forhåndsdefinert. Modellen gir derfor et incitament for å bli mer kostnadseffektiv innenfor rammen av etablerte båtruter.

Fylkeskommunen har innrettet tjenestetilbudet på en logisk og kostnadseffektiv måte i kraft av den detaljerte ruteplanleggingen som Kolumbus har ansvaret for. Fylkeskommunen vil få rimelig god objektiv anerkjennelse for vårt utgiftsbehov for den halvdel av båtkriteriene som er sambandsbasert, men ikke for den delen av makrorammen som fordeles på grunnlag av kystlinjekriteriet.

Krav til båtruter i kriteriedataene, og definisjoner

KMD har lagt opp til at følgende krav skal gjelde for båtruter som kan inkluderes i kriteriedataene:

- Kriteriet omfatter passasjerbåter i ordinær rutetrafikk, og båtruter som i hovedsak tilbyr lovpålagt skoleskyss.
- Båtrutene må ha helårsdrift og være fullt ut fylkeskommunale. Kriteriet omfatter ikke kommunale og private båtruter eller ferjesamband som finansieres delvis med fylkeskommunale tilskudd.
- En rute regnes som en båtrute uavhengig av fartøystype så lenge den frakter passasjerer, og så lenge en eventuell biltrafikk er på under 10 personbilenheter i årsdøgntrafikk (PBE ÅDT).

Inntektssystemet baseres nå altså på at kriteriet bare omfatter båtruter som er fullt ut fylkeskommunale. Med helårsdrift menes at båtruten som hovedregel har minst én avgang hver uke gjennom hele året. For ruter som er klassifisert som rene skoleskyssruter, er det tilstrekkelig at ruten som hovedregel har avganger hver skoledag.

Med fylkeskommunal båtrute menes at ruten enten

1. blir drevet av fylkeskommunen selv eller et fylkeskommunalt foretak, eller
2. blir drevet av et operatørselskap på oppdrag fra fylkeskommunen, og der fylkeskommunen
 - a. er ansvarlig for å utlyse anbudet og er kontraktspart med operatøren (enten direkte eller gjennom et fylkeskommunalt foretak), og
 - b. er ansvarlig for å dekke alle (eller nesten alle) driftskostnader ved kontrakten, utover det som blir dekket av billettinntekter.

En båtrute er definert som én eller flere strekninger som til sammen utgjør et sammenhengende ruteområde for ett eller flere fartøy. I tillegg gjelder et sett av vilkår som framgår av KMDs høringsnotat som er vedlagt FU-sak 36/21.

Hva skjer ved opprettelsen av nye samband som godkjennes i henhold til kravene?

Departementets vurderinger framgår av ovennevnte høringsnotat. Fylkeskommunen må ta hele merkostnaden i to år før det fanges opp i utgiftsutjevningen.

Gitt at fylkeskommunen har opprettet et fylkeskommunalt samband med en merkostnad som matcher de normerte båtkostnadene i departementets modell, vil fylkeskommunen etter to år få et marginalbidrag som dekker halvparten av merkostnaden. Det er et poeng i seg selv at fylkeskommunen ikke skal gis et for sterkt incitament for å opprette nye båtruter. Dette kan

også ses i sammenheng med at departementet har lagt til grunn at det er fylkeskommunene selv som er best egnet til å vurdere hvilke båttruter det er behov for, og at fylkeskommunene ikke vil opprette eller opprettholde båttruter det ikke er grunnlag for.

Finansieringen av et samband til Borgøy kan illustreres slik ut fra ovennevnte forutsetning om at merkostnad er lik normerte båt kostnader:

<i>Prosent</i>	2022	2023	2024	2025
Merkostnad	100	100	100	100
Økte frie inntekter	0	0	- 50	- 50
Økt finansieringsbehov	100	100	50	50

Fylkesrådmannens vurderinger

Fylkeskommunen har ikke definert en minstestandard for rutetilbudet i ulike deler av fylket. Det finnes ingen som har lovbestemt rettighet til et rutetilbud, foruten skoleelever. Det er i dag etablert et skoleskyssstilbud til Borgøy, som vil måtte opprettholdes og eller finansieres i en eller annen form så lenge det er skolebarn boende på øya.

Terskelen for at båttruter skal inkluderes i kostnadsnøkkelen er lav, som vi ser av kravene foran. Til gjengjeld må fylkeskommunen også etter to år bære om lag 50 pst. av merkostnadene ved opprettelse av nye båttruter/samband.

Driften av et nytt fylkeskommunalt samband må vurderes opp mot andre tilbud i fylket. Det at det bor barn på øya, bør hensyntas når man tar stilling til om det skal være et tilbud til øya i tillegg til ren skoleskyss. Når sambandet først er opprettet som en konsekvens av at skoleskyss er behovsutløsende, og etter to år også innlemmet i delkostnadsnøkkelen for båt og ferje, ligger det i sakens natur at sambandet eventuelt også kan være ønskelig å prioritere etter at behovet for skoleskyss har falt bort.

Fylkestinget har vedtatt en ramme for kollektivtransport i FT-sak 62/21. Konsekvensen av å opprette en ny båttrute, er alt annet likt at fylkestinget må kutte tilsvarende i annen kollektivtransport eller på et annet tjenesteområde.

Fylkestinget har signalisert at man ønsker å finne en løsning for Borgøy. I lys av fylkestingets prioriteringer i FT-sak 56/21, og det faktum at man nå også har et lovpålagt tjenestetilbud som skal dekkes (skoleskyss), mener fylkesrådmannen den beste løsningen er å opprette en fylkeskommunal båttrute. Fylkesrådmannen tilrår at denne innarbeides i økonomiplan 2022-2025 med en samlet nøktern kostnadsramme på 6 mill. kroner med virkning fra 2022. Fra 2024 er dermed finansieringsbehovet om lag halvparten av dette.

I økonomiplan 2021-2024 har fylkestinget i realiteten vedtatt å redusere ressursinnsatsen knyttet til båttruter med 40 mill. kroner fra ny kontraktsperiode trer i kraft i 2023. Med de nye objektive kriteriene i inntektssystemet, må fylkeskommunen være oppmerksom på at frie inntekter vil påvirkes av sparetiltak i den grad sambandsstrukturen og de underliggende variablene endres. Fylkesrådmannen legger til grunn at omfanget av kutt må gis en ny vurdering i lys av det nye båt kriteriet. Hvis fylkeskommunen alt annet likt har et gjenværende salderingsbehov som er noe lavere enn 40 mill. kroner på grunn av økte frie inntekter, kan det være mer aktuelt å dekke noe av dette på andre områder. Dette må fylkestinget vurdere i økonomiplan 2022-2025.

Det er paradoks at fylkesrådmannen tilrår å opprette et nytt samband når fylkestinget har vedtatt betydelige sparetiltak på området. Hvis et samband først skal opprettes, gjør det nye kriteriet «normerte båtkostnader» det både rasjonelt og rimelig at det blir et fylkeskommunalt samband på linje med øvrige samband.

Fylkesrådmannen legger til grunn at et samband på den aktuelle strekningen må gjøres så kostnadseffektivt som mulig, eller i det minste tilpasses den normen som KMD opererer med. Det må vurderes om antall avganger kan reduseres i forhold til det som er skissert over, for eksempel slik at avganger merket C utgår.

Konklusjon

Fylkesrådmannen tilrår at det opprettes en fylkeskommunal båt rute som innarbeides i økonomiplan 2022-2025 med en samlet økonomisk ramme på 6 mill. kr. med virkning fra 2022.

Sambandet skal innrettes slik at det blir omfattet av kriteriene for finansiering gjennom inntektssystemet («normerte båtkostnader») med virkning fra 2024.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2021/45142- 1
Saksbehandler: Marie Lunde
Avdeling: Planlegging og utbygging - Rural

Skredsikringsbehov for fylkesveger i Rogaland**Sakens gang**

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
61/2021	06.10.2021	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

1 Skredsikringsbehov for fylkesveger i Rogaland

Sammendrag

Samferdselsavdelingen har i perioden juni - august 2021 utført en vurdering av skredsikringsbehovet langs fylkesvegene i Rogaland. Rogaland har store utfordringer med skred på fylkesvegnettet og per dags dato er det ca. 80 skredpunkt som enda ikke er sikret, tilsvarende 24 kilometer skredutsatt fylkesveg.

Det totale sikringsbehovet for de 45 mest kritiske skredpunktene langs fylkesveger i Rogaland er per nå anslått til 220 – 2000 millioner, avhengig av sikringsnivå. For enkelte punkt vil et minimumstiltak gi stor kost-nytte effekt, mens andre punkt vil ha behov for fullstendig sikring med tunnel.

Rogaland fylkeskommune trenger en god praksis for prioritering av skredsikringsmidler. Prioritering av skredsikringsprosjekter bør baseres på faglige vurderinger og lokal kunnskap.

Fylkesrådmannens innstilling

Samferdselsutvalget tar saken til orientering

Lisa Garpe

Konst. samferdselssjef

Matthew Millington
Seksjonssjef

Bakgrunn for saken

Ved overførselen av ansvaret for fylkesvegene til Rogaland fylkeskommune fulgte også det direkte ansvaret for planlegging og budsjettering av skredsikringsprosjekter. Fylkesrådmannen har sett et behov for å samle kunnskap om skredsikringsbehovet i Rogaland og vurdere praksis for prioritering av skredsikring.

Problemstilling

Gjennom denne saken ønsker fylkesrådmannen å orientere om skredsikringsbehovet for fylkesvegene i Rogaland. Formålet er å gi et kunnskapsgrunnlag og konkrete anbefalinger til arbeidet med prioritering av skredsikringsprosjekter.

Saksopplysninger

Samferdselsavdelingen har i perioden juni - august 2021 utført en vurdering av skredsikringsbehovet langs fylkesvegene i Rogaland. Resultatet er gitt i vedlagt rapport «*Skredsikringsbehov for fylkesveger i Rogaland*». Vedleggene til rapporten gir i tillegg informasjon og kostnadsvurdering av en rekke skredpunkt, skredtyper i Rogaland og aktuelle skredsikringstiltak. Et kort utdrag fra rapporten er gitt i følgende avsnitt.

Skred i Rogaland

Det er de siste 20 årene registrert over 3000 skredhendelser på fylkesveg i Rogaland, i snitt nesten 3 hendelser i uken. I dag er det registrert rundt 80 «skredpunkt» på fylkesveg i Rogaland, tilsvarende 24 kilometer skredutsatt veg. De fleste skredpunkt er på fylkesvegene i indre strøk, i driftskontraktene Høgsfjord, Dalane og Indre Ryfylke. Skredfaren gjelder i størst grad steinsprang og steinskred. Det er forventet at klimaendringene vil føre til økt skredaktivitet i fremtiden. Økningen gjelder alle typer skred, men spesielt vannutløste skred (jordskred, flomskred og sørpeskred).

I tillegg til skred fra naturlig terreng er det mange hendelser relatert til vegskjæring.

Skredberedskap, overvåking og sikringstiltak

Noen av de vanligste skredsikringstiltakene er rensk, bolter, fanggjerder, valler og tunnelportaler. Ved planlegging av sikringstiltak er det viktig å velge en løsning med høy kost-nytte effekt og som samtidig ivaretar arbeiderenes sikkerhet på best mulig måte.

Overvåking av skredfare og skredberedskap er viktige verktøy for å forebygge skredulykker. Varslingstjenesten Varsom leverer varsling for snøskred, flom- og jordskred, og ekstremvær. Spesielt utsatte fjellpartier kan overvåkes med bruk av radar eller laser for å se bevegelse.

Krav til sikkerhet mot skred

Håndbok N200 gir sikkerhetskrav for skredsannsynlighet på veg. Kravene gjelder for ny veg og ved større utbedringer, og det finnes ingen krav for sikkerhet mot skred på eksisterende veger. Hva som er akseptabel risiko, er i prinsippet et politisk spørsmål. Oppmerksomheten rundt skredsikring er stor og skredsikring er en prioritert oppgave på nasjonalt nivå, senest stadfestet i Nasjonal transportplan (2022-2033).

Skredsikringsbehov av skredpunkt på fylkesveg

Skred tar liv og skaper utrygghet. Veger blir blokkert, stengt og skadet. Dette medfører kostnader for fylkeskommunen i form av reparasjoner, og får økonomiske konsekvenser for næringsliv og privatpersoner som er avhengige av vegen.

Per dags dato er det registrert ca. 80 skredpunkt som enda ikke er sikret. Skredfaren ved noen av disse skredpunktene er lav eller kan håndteres gjennom skredberedskap. Det er imidlertid for flere skredpunkt kritisk at tiltak utføres innen et par år. Det er utført kostnadsvurderinger for 45 skredpunkt som er vurdert til å ha høy kost-nytte effekt av skredsikring.

Totalkostnaden for disse er estimert til mellom 220 - 2000 millioner kroner, avhengig av sikringsnivå. For enkelte punkt vil et minimumstiltak gi stor kost-nytte effekt, mens andre punkt vil ha behov for fullstendig sikring med tunnel. Kostnadsberegningene er grove estimat, men viser at behovet for midler til skredsikring er stort. I tillegg kommer behovet for midler til beredskap for 20 snøskred/sørpeskredpunkt og håndtering av akutte skredhendelser på hele vegnettet.

Sikringsbehov av skjæringer

Det er til sammen over 100 kilometer med høye bergskjæringer (over 5 meter) langs fylkesvegene. Det er et stort etterslep på vedlikehold av bergskjæringer. Staten bevilger ingen midler til sikring av skjæringer. Fylkeskommunen må selv sette av midler til dette arbeidet. Kostnaden for utbedringer av skjæringer på fylkesveg i Rogaland ble anslått til 339 millioner (i 2012). Dagens kostnad er trolig langt høyere.

Geofaglige anbefalinger

For å møte det totale skredsikringsbehovet på fylkesvegene i Rogaland er det behov for å bruke fylkeskommunale midler i tillegg til skredsikringsmidlene fra staten. Statens bevilgninger er basert på resultater fra bruk av skredfaktormodellen, en regnemodell for å sammenligne ulike skredutsatte strekninger. Staten bevilger kun skredsikringsmidler til skredpunkt i middels og høy kategori.

Skredfaktormodellen har flere svakheter, blant annet favoriserer modellen snøskredpunkt. En konsekvens av dette er at mange av skredpunktene i Rogaland får en lav skredfaktor, noe som igjen påvirker midlene fylket får av staten.

Fagmiljøet i fylkeskommunen anbefaler derfor at det i tillegg til skredfaktormodellen gjøres prioriteringer basert på lokal kunnskap og faglige vurderinger som er basert på skredfare, ulykkespotensiale og kost-nytte av sikringstiltak.

For å redusere antall skredpunkt og skredfaren på fylkesvegene, har fagmiljøet på skred anbefalt at det gjennomføre minst 2-4 større skredsikringsprosjekt i løpet av en 4-års periode.

Fylkesrådmannens vurderinger

Skredsikringsrapporten gir en god oversikt over skredsituasjonen på fylkesveier i Rogaland og de utfordringer som fylkeskommunen står overfor. Fylkesrådmannen ser at den statlige skredfaktormodellen har sine svakheter, og rangeringen av skred bør suppleres med faglige vurderinger.

I det videre arbeidet bør det lages en prioritert liste over skredpunkt i Rogaland, basert på faglige betraktninger fra fagavdelingen.

Aktuelle prosjekt innenfor skredsikring vurderes i de kommende handlingsprogrammene for fylkesveg. Større prosjekt på investering bør vurderes, men også mindre utbedringer som kan gjøres i drift og vedlikeholdsarbeidet. Det anbefales også å vurdere midler til FoU prosjekter for å kunne prøve ut nye, innovative skredtiltaksmetoder.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2021/49913- 1
Saksbehandler: Åsbjørn Søyland
Avdeling: Planlegging og utbygging - Rural

Saksframlegg oppstart prosjekt Fv 44 Prestbru-Bjånesbakken**Sakens gang**

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
62/2021	06.10.2021	Samferdselsutvalget
187/2021	19.10.2021	Fylkesutvalget Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Prosjektinformasjon Fv 44 Prestbru - Bjånesbakken
- 2 Reguleringsplantegninger Fv 44 Prestbru - Bjånesbakken_30-09-2020

Sammendrag

Dette prosjektet ligger i Sokndal kommune.

Prosjektet gjelder utbedring av dagens veg som er smal, uoversiktlig og svingete.

Prosjektet var opprinnelig en hel strekning, men Statens vegvesen utbedret den midterste delen i 2016. Etter dette har delstrekningene som ikke ble bygget blitt liggende igjen.

Prosjektet skal gjennomføre som en modellbasert totalentreprise og planen er å lyse ut prosjektet i november 2021.

Det gjennomførte anslaget for prosjektet, inkludert planlegging, prosjektering og grunnnerv, gir oss et grunnlag for antatt prognose for totalkostnad på 100 mill. kroner inkl. mva.

Total ramme for prosjektet er på 118,4 mill. kroner inkl. mva. og prognosen for totalkostnad ligger derfor godt innenfor.

Fylkesrådmannens innstilling

Fylkestinget godkjenner utlysningen av fv. 44 Prestbru-Bjånesbakken

Inge Smith Dokken

Fylkesrådmann

Lisa Garpe

Avdelingssjef

Bakgrunn for saken

Fylkestinget har i sak PS 0050/21, vedtatt i juni 2021, bestemt at fylkestinget skal godkjenne alle fylkesveiprosjekter med en verdi over kr 100 mill. kroner før det inngås kontrakt. Fylkesveiprosjekter over 100 mill. kr skal fremlegges for fylkestinget til godkjenning når konkurransegrunnlaget med kostnadsoverslag foreligger (Ansvar og myndighet, punkt 2.2.6.1).

Prosjektet Fv 44 Prestbru-Bjånesbakken, som nå skal lyses ut har en antatt prognose for total kostnad på 100 mill. kroner inkl. mva. og faller dermed inn under bestemmelsen om godkjenning i fylkestinget.

Saksopplysninger

Om prosjektet:

Prosjektet Fv. 44 Prestbru - Bjånesbakken er lokalisert i Sokndal kommune. Fv. 44 forbinder Sokndal med Åna Sira og Flekkefjord, og er en av Sokndal kommune sine tilførselsveier til E 39. I juni 2021 åpnet det regionale motorsportsenteret (Motorcenter Norway) Dette senteret har felles avkjøring med hjørnestensbedriften Titania. i Jøssingfjord er Jøssingfjord vitenmuseum under bygging. I juni 2021 ble det besluttet at nasjonal turistveg Jæren skulle forlenges til Flekkefjord. Disse faktorene gjør at det er ventet en større trafikkøkning på strekket. ÅDT på det aktuelle strekket er for tiden 1100, med anslått 50% andel tungtransport på delstrekning 2.

Prosjektet består av to vegstrekninger i hver sin ende av en allerede nybygd veg som starter i Bjånesbakken og slutter ved dagens avkjørsel til Titania og motorsenteret. Formålet med prosjektet er breddeutvidelse av, og kurvejustering på, eksisterende veg fra Prestbru til Bjånesbakken. Utbedringen er spesielt prioritert med tanke på de større kjøretøyene som trafikkerer strekningen. I tillegg kommer ny veg på deler av strekningen.

Strekningen fra Prestbru og fram til Bjånesbakken ble trukket ut av reguleringsplanen for «Fv.44 Åmot bru Stemmetjørna» før den ble vedtatt i mars 2014. Området ble tatt ut av planen fordi NVE fremmet innsigelse på strekningen grunnet flomproblematikk. For ikke å hindre fremdriften på vegutbedring i Bjånesbakken, ble nedre del av planområdet tatt ut av reguleringsplanen. Denne vegstrekningen på ca. 800 meter skal nå inngå i dette nye prosjektet, i tillegg til kryssutbedring ved avkjørselen til Titania og motorsenteret, og utbedring av vegen videre sørover.

I forbindelse med byggingen av fv. 44 Åmot bru - Stemmetjørn, fikk Statens vegvesen dispensasjon av Sokndal kommune til å plassere masser i en ønsket fremtidig traséutbedring i området sør for eksisterende avkjørsel til Titania og motorsenteret. Etter bygging av ny veg i Bjånesbakken, ligger det nå ca. 40 000 m³ steinmasser i dette området.

Rogaland fylkeskommune overtok prosjektet Fv 44 Prestbru – Bjånesbakken fra Statens vegvesen i forbindelse med regionreformen. Reguleringsplanen var da ikke godkjent.

Etter at RFK overtok prosjektet, ble det tatt en gjennomgang av hele reguleringsplanen. Som et resultat av dette arbeidet ble det gjort noen justeringer og tilpasninger i traseen:

- Lengden på prosjektet ble økt med ca. 150 meter i sør slik at planen også tok med seg to smale og dårlige svinger for å oppnå bedre trafiksikkerhet.
- Anleggsbelter og riggområder ble justert for å passe bedre til en totalentreprise.

Reguleringsplanen (Planidentifikasjon 2015003) for prosjektet ble godkjent 02.11.2020 Sokndal kommune.

Kostnadsramme:

Prosjektet er i sin helhet finansiert av ordinære fylkesmidler.

Det gjennomførte anslaget for prosjektet, inkludert planlegging, prosjektering og grunnnerverv, gir oss et grunnlag for antatt prognose for totalkostnad på 100 mill. kroner inkl. mva.

Total ramme for prosjektet er på 118,4 mill. inkl. mva. og prognosen for totalkostnad ligger derfor godt innenfor.

Usikkerhet:

Terrenget i del 1 er meget utfordrende med bratte skråninger og mye tett granskog. Av den grunn har det blitt utført noen grunnundersøkelser og det er benyttet seismikk for å få en oversikt over grunnforholdene, men dette er ikke en fullverdig undersøkelse.

For grunnforhold kan det komme behov for ekstra sikring av fjell i skjæringer hvis det avdekkes dårligere fjell enn antatt eller fjellet er av en annen kvalitet enn det en hadde mulighet til å avdekke før en startet arbeidet.

Det vurderes likevel slik at prosjektet kan gjennomføres innenfor totalrammen, inkludert usikkerhet og risiko.

Fylkesrådmannens vurderinger

Fv. 44 Prestbru-Bjånesbakken er et prioritert prosjekt i Handlingsprogrammet for fylkesveger 2018-2021 (23) og er finansiert gjennom de årlige budsjettene i økonomiplanen fra og med 2022.

Prosjektets prognose for totalkostnad er på 100 mill. kroner inkl. mva., som er innenfor prosjektets totale ramme på 118,4 mill. kroner inkl. mva.

Fylkesrådmannen anser prosjektet som klar til utlysning.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2021/49852- 3
Saksbehandler: Therese Engen Bjørvik
Avdeling: Forvaltning

**Opptak av kommunal veg i Stavanger kommune - Jåttåvågveien - Fv 44
Bussveien Stasjonsveien - Gauselvågen****Sakens gang**

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
79/2021	04.10.2021	Fylkesrådet for funksjonshemmede
63/2021	06.10.2021	Samferdselsutvalget
185/2021	19.10.2021	Fylkesutvalget Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Opptak av kommunal veg i Stavanger kommune - Jåttåvågveien

Sammendrag

I forbindelse med Bussveiens delprosjekt FV44 Bussveien Stasjonsveien – Gauselvågen er det behov for å ta opp kommunal veg Jåttåvågveien KV3633 til fylkesveg.

Fylkesrådmannens innstilling

Det tilrådes at kommunal veg – Jåttåveien KV3633 i sin helhet, tas opp til fylkesveg. Bakgrunn for opptaket er at det aktuelle kommunale vegnettet inngår i bussvegen - et overordnet regionalt kollektivtilbud for Nord-Jæren. Funksjonen tilsier derfor at vegen er en fylkesveg.

Vedtaket trer i kraft etter endt overleveringsforretning og protokollføring.

Fylkesrådet for funksjonshemmedes behandling av sak 79/2021 i møte den 04.10.2021:

Behandling

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Det tilrådes at kommunal veg – Jåttåveien KV3633 i sin helhet, tas opp til fylkesveg. Bakgrunn for opptaket er at det aktuelle kommunale vegnettet inngår i bussvegen - et overordnet regionalt kollektivtilbud for Nord-Jæren. Funksjonen tilsier derfor at vegen er en fylkesveg.

Vedtaket trer i kraft etter endt overleveringsforretning og protokollføring.

Inge Smith Dokken

fylkesrådmann

Lisa Garpe
avdelingssjef

Bakgrunn for saken

Delprosjekt FV44 Bussveien Stasjonsveien – Gauselvågen gjennom Jåttåvågen er et ledd i utviklingen av et bussvei-system på Nord-Jæren.

Bussveien blir en viktig kollektivåre og skal i henhold til kriterier vedtatt av Rogaland fylkeskommune, ha minimum funksjonsklasse C. Den kommunale Jåttåvågveien blir en del av busstrasèen, og både funksjon og planlagt standard tilsier at denne vegen må tas opp til fylkesveg.

Saksopplysninger

Området hvor aktuelt vegnett ligger er regulert til ulike formål som kontor, bolig, park, stadion og skole. Vegstrekningen inngår i reguleringsplan *plan 2606, detaljregulering for Bussveien Stasjonsveien – Gauselvågen. Hinna bydel*.

I tråd med veglovens § 4 andre ledd, har saken vært på høring hos Stavanger kommune. Kommunen har i sin uttalelse ingen merknader til at Jåttåvågveien KV3633 omklassifiseres til fylkesveg.

Hele vegen skal bygges om. Det stilles derfor ikke tekniske krav til den kommunale vegen før klassifiseringen trer i kraft.

I saker om klassifisering av veg vil eiendomsforholdene måtte avklares. Det forutsettes at Stavanger kommune håndterer endring av matrikkel/overfører veg-eiendom til Rogaland fylkeskommune. Prosjektet, Drift og vedlikeholdsavdelingen og Stavanger kommune har blitt enige om prinsippet for de nye eiendomsgrensene. Det er ikke hensiktsmessig å måle opp disse grensene før etter bussveitrasèen er bygget.

Fylkesrådmannens vurderinger og konklusjon

Gjennom KVV for transportsystemet på Nord-Jæren er det besluttet å etablere en høyverdig kollektivtrasè mellom Stavanger og Sandnes sentrum for å sikre bussens fremkommelighet. For at delprosjekt FV44 Bussveien Stasjonsveien - Gauselvågen skal kunne gjennomføres tilrådes det at kommunal veg – Jåttåveien KV3633 i sin helhet, tas opp til fylkesveg.

Utlysning av kontrakt for bygging av FV44 Bussveien Stasjonsveien – Gauselvågen ble vedtatt av Fylkestinget 12.08.2021. Vedtak om opptak av Jåttåvågveien blir derfor å regne som en formalitet. Dersom vegen ikke tas opp til fylkesveg så kan ikke delprosjekt FV44 Bussveien Stasjonsveien – Gauselvågen gjennomføres.

Fylkesrådmannen mener den kommunale vegen Jåttåvågveien KV3633 kan omklassifiseres til fylkesveg og blir en del av Bussveien.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Dato: **24.09.2021**
Saksnr.: **2019/46517**
Dok.nr.: **46**
Saksbehandler:
Vera Britt Sommer

Spørsmål fra Bjørn Ove Hersdal, Rødt vedr. parkeringsanlegget på Solbakk

Vedlegg:

- 1 Spørsmål fra Bjørn Ove Hersdal, Rødt

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Dato: **24.09.2021**
Saksnr.: **2019/46517**
Dok.nr.: **47**
Saksbehandler:
Vera Britt Sommer

**Spørsmål fra May Helen Hetland Ervik, FrP vedr. Fjogstadveien - Fv.
4504, fra Daleveien og til Gramstad**

Vedlegg:

- 1 Spørsmål May Helen Hetland Ervik, FrP

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Dato: **30.09.2021**
Saksnr.: **2019/46517**
Dok.nr.: **49**
Saksbehandler:
Vera Britt Sommer

Spørsmål fra May Helen Hetland Ervik, FrP vedr. bussveien øst

Vedlegg:

- 1 Spørsmål May Helen Hetland Ervik, FrP ang. bussveien

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Dato: **01.10.2021**
Saksnr.: **2019/46517**
Dok.nr.: **50**
Saksbehandler:
Vera Britt Sommer

Spørsmål fra Ole Ueland, H ang. bypakke Nord-Jæren

Vedlegg:

- 1 Spørsmål Ole Ueland, H ang. bypakke Nord-Jæren

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Dato: **01.10.2021**
Saksnr.: **2019/46517**
Dok.nr.: **51**
Saksbehandler:
Vera Britt Sommer

Spørsmål fra Susanna Bredenbekk, V ang. skilting flymuseet Sola

Vedlegg:

- 1 Spørsmål Susanna Bredenbekk, V ang. skilting flymuseet Sola

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Dato: **05.10.2021**
Saksnr.: **2019/46517**
Dok.nr.: **52**
Saksbehandler:
Vera Britt Sommer

Spørsmål fra Reid Ivar B. Dahl, KrF ang. drosjetilbudet på Finnøy

Vedlegg:

- 1 Spørsmål fra Reid Ivar B. Dahl, KrF

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.



Rogaland
fylkeskommune

Dato: **24.09.2021**
Saksnr.: **2019/46517**
Dok.nr.: **48**
Saksbehandler:
Vera Britt Sommer

Månedssraport Kolumbus - August 2021

Vedlegg:

1 Månedssraport Kolumbus - August 2021

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Dato: **05.10.2021**
Saksnr.: **2019/46516**
Dok.nr.: **58**
Saksbehandler:
Vera Britt Sommer

Referat - kontaktmøte mellom Kolumbus og RFK 26.08.2021

Vedlegg:

- 1 Referat - kontaktmøte mellom Kolumbus og RFK 26.08.2021

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Dato: **05.10.2021**
Saksnr.: **2019/46516**
Dok.nr.: **59**
Saksbehandler:
Vera Britt Sommer

Møtereferat_ Haugalandspakken_møte nr4-2021-utkast

Vedlegg:

- 1 Møtereferat_ Haugalandspakken_møte nr4-2021-utkast

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.