

Møteinnkalling

Utval:	Kontrollutvalet
Møtestad:	Stord hotel
Dato:	28.08.2017
Tid:	08.15 Avgang frå Fylkeshuset, sjå elles program på dei neste sidene

Møteplan:

28.08.2017 Kl. 11.00 – 17.30 Synfaringar Bømlo
29.08.2017 Kl. 09.00 – 13.00 Sakshandsaming kontrollutvalet
29.08.2017 Kl. 14.00 – 15.30 Synfaring Sunnhordland museum

Sjå detaljert program på dei neste sidene.

Dersom nokon av medlemmene ikkje kan møte og må melde forfall, vert dei bedne om å gjere dette så tidleg som råd er ved å **ringa** til Roald Breistein, tlf. 55 23 94 47/ 975 05 152 eller til Hogne Haktorson, tlf. 55 23 94 53/911 05 982.

Magne Ivar Fauskanger skal møte for Frp i dette møtet. Åse Gunn Husebø (Ap) har meldt forfall til dette møtet og Elsa Benjaminsen (Ap) skal møte i staden.

Til andre varamedlemer er denne innkallinga å sjå på som ei orientering. Dersom det vert aktuelt at andre varamedlemer må møta, vil det bli gjeve nærmare beskjed.

På iPad kan møteinnkallinga til dette møtet, og møteprotokollen frå møtet 15.06.2017, lastas ned på ePolitiker og lesast i GoodReader.

Møteinnkallinga til dette møtet finn du også på denne lenkja:

<http://einnsyn.hfk.no/eInnsyn/Dmb/DmbMeetingDetail?meetingId=644>

Vidare finn du møtebok frå møte i kontrollutvalet 15.06.2017 på denne lenkja:

<http://einnsyn.hfk.no/eInnsyn/Dmb/DmbMeetingDetail?meetingId=643>

Inge Reidar Kallevåg
kontrollutvalsleiar

Hogne Haktorson
kontrollsjef

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikkje underskrift

Kopi: Fylkesrådmann
Fylkesordførar
Revisor

KONTROLLUTVALET I HORDALAND FYLKESKOMMUNE TIL STORD KOMMUNE OG BØMLO KOMMUNE PROGRAM, 28. - 29. AUGUST 2017

Måndag 28. august 2017

(Avgang frå Fylkeshuset kl. 08.15)

TID:	TEMA:	Merknad / Kontaktperson:
11.00 – 12.30	<p>Bømlo kommune - Samarbeid kommune / fylkeskommune</p> <p>(Bømlo rådhus)</p> <p>Samtalar saman med ordførar og rådmann i Bømlo kommune.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Presentasjon av Bømlo kommune • Utvikling og utfordringar i Bømlo kommune • Samspel med fylkeskommunen. <ul style="list-style-type: none"> ○ Næringsutvikl. / tannklinikk ○ Vidaregåande skule, sett med kommunen sine auger. 	<p>Ordførar Odd Harald Hovland Mob: 992 93 393</p> <p>e-post: odधारald.hovland@bomlo.kommune.no</p> <p>Rådmann Geir E. Aga Mob: 941 71 093</p> <p>e-post: geir.e.aga@bomlo.kommune.no</p> <p>https://www.bomlo.kommune.no/</p>
12.45 – 14.00	<p>Bømlo kulturhus</p> <p>Lunsj, orientering, omvising og spørsmål</p>	<p>Kulturhusleiar Hanne Jacobsen Mob: 958 00 261</p> <p>hanne@bomlokulturhus.no</p> <p>http://bomlokulturhus.no/</p>
Kl. 14.30 – 16.00	<p>Rubbestadneset vgs</p> <p>Omvising, orientering og spørsmål</p>	<p>Rektor: Rune Gåsland rune.gasland@hfk.no Tlf. 53 42 55 04</p> <p>http://www.hordaland.no/nn-NO/skole/rubbestadnesvgs/</p>
16.30 – 17.30	<p>Besøk på Moster amfi</p> <p>Omvising, orientering og spørsmål</p>	<p>Dagleg leiar Gerd-Helen Selle</p> <p>gerd-helen@mosteramfi.no Tlf: 53 42 66 20</p> <p>http://mosteramfi.no/</p>
17.45	<p>Stord hotel Innsjekking</p>	<p>Tlf.: 53 40 25 00</p> <p>http://stord-hotel.no/no/</p>
17.45 – 18.15	<p>Kaffe og noko å bite i</p>	
20.00	<p>Middag</p>	

TIRSDAG 29. AUGUST 2017

TID:	TEMA:	Merknad / Kontaktperson:
09.00 – 13.00	Møte i kontrollutvalet	Stord hotel Tlf.: 53 40 25 00 http://stord-hotel.no/no/
13.00 – 13.45	Lunsj	Stord hotel
14.00 – 15.30	Sunnhordland Museum Omvising, orientering og spørsmål	Direktør Håvard Tvedte ht@sunnhordland.museum.no Mob.: 926 30 119 Tlf.: 53 41 38 99 http://sunnhordland.museum.no/
15.30	Heimreise	

Deltakerliste møte i kontrollutvalet i Hordaland fylkeskommune 28. – 29.08.2017 – Stord hotell

Tittel	Namn	Parti
Leiar	Inger Reidar Kallevåg	H
Nestleiar	Kristian Helland	KrF
Medlem	Terje Kollbotn	R
Varamedlem	Elsa Benjaminsen	Ap
Varamedlem	Magne Ivar Fauskanger	FrP
Kontrollsjef	Hogne Haktorson	
Seniorrådgjevar	Roald Breistein	

Sakliste

Utvals- saknr	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off.
PS 78/17	Godkjenning av innkalling og sakliste		
PS 79/17	Godkjenning av møtebok frå forrige møte		
PS 80/17	Budsjett for kontroll og tilsynsarbeidet i 2017	2015/12601	
PS 81/17	Forvaltningsrevisjon innan identifisering og oppfølging av elevar og lærlingar i faresonen for fråfall - Forslag til prosjektplan	2017/13387	
PS 82/17	Forvaltningsrevisjon av arkiv og offentlegheit - Forslag til prosjektplan	2017/13386	
PS 83/17	Forvaltningsrevisjon innan planlegging av investeringsprosjekt - Status i arbeidet ved Deloitte	2016/11221	
PS 84/17	Forvaltningsrevisjon innan innkjøp og forretningsdrift i vidaregåande skular - Del 2 - Status i arbeidet ved Deloitte	2016/1940	
PS 85/17	Selskapskontroll av Bybanen AS - Status i høve tilsyn frå Jernbanetilsynet mv.	2016/11222	
PS 86/17	Bestilling av selskapskontroll	2015/11183	
PS 87/17	Oppfølging - Forvaltningsrevisjon skuleskyss	2015/8848	
PS 88/17	Rekneskapsresultat hittil i 2017 for kontrollutvalet	2016/4239	
PS 89/17	Gjennomgang av møteprotokollar	2015/11023	
PS 90/17	Referatsaker		
RS 32/17	Varslingsutvalet - årsrapport 2016	2016/2330	
RS 33/17	Varslingsutvalet - Årsrapport 2016	2016/2330	
RS 34/17	Invitasjon til samling med fylkesrevisorar og representantar for fylkeskommunene sendt fra Statens vegvesen	2017/8528	
RS 35/17	Svar på oversendingsforslag vedk. NDLA	2017/3492	
RS 36/17	Større saker til politisk behandling 2. halvår 2017	2015/10845	
RS 37/17	Status for spørsmål og oversendingsforslag i fylkesutvalet pr. juni 2017	2015/10348	
RS 38/17	Vedtak i TING 13.6.17 Forvaltningsrevisjon minoritetsspråklege elevar	2016/9440	
RS 39/17	Vedtak i TING 13.6.17 Selskapskontroll Hordaland Teater	2016/9439	
RS 40/17	Vedtak i TING 13.6.17 Årsmelding for kontrollutvalet 2016	2017/2535	
RS 41/17	Vedtak i TING 13.6.17 Godkjenning av årsrekneskap 2016	2016/4239	
RS 42/17	Generalforsamlingar 2017 - eigarrepresentasjon frå	2016/2284	

Hordaland fylkeskommune
RS 43/17 Skatteinngangen pr. juli 2017
PS 91/17 Eventuelt

2015/12603

PS 78/17 Godkjenning av innkalling og sakliste

PS 79/17 Godkjenning av møtebok frå forrige møte



Arkivnr: 2015/12601-4
Saksbehandlar: Roald Breistein

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Kontrollutvalet	80/17	28.08.2017

Budsjett for kontroll og tilsynsarbeidet i 2018

1. Tabell

Kontrollutvalet 110200

		Tal i heile 1000 kr	
		Budsjett 2017	Budsjett 2018
400	Politisk styring og kontrollorgan	Bto. driftsutg. 1120	1146
		Driftsinntekter	
		Nto. driftsutg. 1120	1146

Sekretariat for kontrollutvalet 110150

		Tal i heile 1000 kr	
		Budsjett 2017	Budsjett 2018
400	Politisk styring og kontrollorgan	Bto. driftsutg. 4372	4600
		Driftsinntekter 1900	2300
		Nto. driftsutg. 2472	2300

Ekstern revisor 110250

		Tal i heile 1000 kr	
		Budsjett 2017	Budsjett 2018
400	Politisk styring og kontrollorgan	Bto. driftsutg. 2687	2990
		Driftsinntekter	
		Nto. driftsutg. 2687	2990

2. Samandrag/viktige tiltak

Etter "Forskrift om kontrollutvalg i kommuner og fylkeskommuner" § 18 skal kontrollutvalet i Hordaland fylkeskommune utarbeide framlegg til budsjett for kontroll- og tilsynsarbeidet i fylkeskommunen. Omtala § i forskrifta lyder slik:

§ 18. Budsjettbehandlingen

"Kontrollutvalget utarbeider forslag til budsjett for kontroll- og tilsynsarbeidet i kommunen eller fylkeskommunen. Kontrollutvalgets forslag til budsjetttramme for kontroll- og revisjonsarbeidet skal følge formannskapetets/kommunerådets eller fylkesutvalgets/fylkesrådets innstilling til kommunestyret eller fylkestinget.

Der kommunen eller fylkeskommunen har en egen revisjon avgir revisjonen innstilling til kontrollutvalget om budsjett for revisjonen."

Departementets merknader til § 18

"Bestemmelsen fastsetter fremgangsmåten ved behandling av budsjett for kontrollutvalgets og revisjonens samlede virksomhet.

Når kommunen/fylkeskommunen har egne ansatte revisorer, skal revisjonen ved ansvarlig revisor avgir innstilling til kontrollutvalget om budsjett for sin virksomhet i budsjettåret.

I interkommunale revisjonsselskaper organisert som interkommunale selskaper, er det representantskapet som vedtar budsjettet, jf. lov om interkommunale selskaper § 18, noe som forutsetter at deltakerkommunen/fylkeskommunen/budsjetter må være vedtatt før slikt budsjett kan vedtas."

Kontrollutvalet har ansvar for å utarbeide budsjettforslag for kontroll- og tilsynsarbeidet i fylkeskommunen. Dette inneber at budsjettforslaget inneheld tal både for kontrollutvalet, ekstern revisor og sekretariat for kontrollutvalet.

Forslag til budsjett for sekretariat og kontrollutval baserer seg elles på erfaringane og aktiviteten i tidlegare år, særskilt åra 2015, 2016 og hittil i 2017. Forutan å vera sekretariat for kontrollutvalet i Hordaland fylkeskommune har sekretariatet pr. i dag avtale med 17 kommunar, samt Bergen Kirkelige Fellesråd (BKF) om å vera sekretariat for deira kontrollutval.

3. HovudutfordringarBemanning i sekretariatet:

Dei siste åra har det vorte meir og meir travle dagar. Det har difor i periodar vore krevjande å utføre oppgåvene innfor den bemanninga som er fastsett og med den ønskete kvalitet. Dette skuldast større arbeidsmengde med dei kommunane vi er sekretariat for samstundes som vi har fått nokre nye kommunar. I tillegg har vi mista nokre oppdrag. Vi har også hatt ein vakant stilling i store delar av 2016 og litt ut i 2017 grunna sjukdom og seinare overføring av vedkommande person til anna avdeling i fylkeskommunen. Denne vakansen har vi løyst ved at arbeidsoppgåvene til denne personen har vorte delt mellom dei 4 andre i

sekretariatet. Ny medarbeidar vart tilsett i februar 2017 og er framleis under opplæring. Dette har sjølv sagt medført at arbeidspresset også i 2017 har vore stort for dei fire andre. Vi reknar med at dette vil normalisere seg utover hausten 2017. Sekretariat for kontrollutvalet har no ei stillingsramme på 5 årsverk. Grunna 20% AFP for ein medarbeidar, er det reelt sett 4,8 årsverk.

4. Kort omtale av kvar budsjettfunksjon

Nedanfor har vi knytt nokre kommentarar til ein av den største budsjettpostane i budsjettet til kontrollutvalet (110200):

12780 Kjøpte tenester

Desse midlane er ekstra tiltaksmidlar som det er tenkt at kontrollutvalet kan disponere dersom det dukkar opp uføresette forhold som gjer at det må kjøpast meir ekstern bistand for å utføre kontrollarbeidet. Dette kan t.d. vera på bakgrunn av saker som vert omtala i media og som gjer at det må settast i verk ein forvaltningsrevisjon raskt. Det kan også vera andre ikkje planlagde aktivitetar som måtte dukke opp frå andre hald t.d. øvrig forvaltningsrevisjon, øvrig selskapskontroll og øvrig utgreiing.

Dersom kontrollutvalet ikkje har desse ekstra tiltaksmidlane til disposisjon vil det kunne føre til at kontrollutvalet må be fylkestinget løyve meir pengar før ein kan sette i gang ein ekstra naudsynt kontrollaktivitet. Kontrollutvalet utfører som kjent sin kontroll av m.a. administrasjonen på vegne av fylkestinget. Det er difor berre fylkestinget som kan løyve meir pengar til kontrollutvalet. I verste fall kan det ta opp til fire månader før neste fylkestingssete.

Det er ei målsetting at kontrollutvalet i Hordaland fylkeskommune skal gjennomføre folkevaldopplæring saman med dei fylkeskommunale kontrollutvala i Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane og Rogaland fylkeskommunar i valperioden 2015 – 2019.

Nedanfor har vi knytt til nokre kommentarar til ein av dei største budsjettpostane i budsjettet til sekretariat for kontrollutvalet (110150):

16530 Tenester

Sekretariatet har, i tillegg til Hordaland fylkeskommune, også teke på seg å vera sekretariat for 17 andre kommunar i Hordaland i tillegg til Bergen Kirkelige Fellesråd (BKF). Desse oppgåvene vert fakturert på bakgrunn av avtalar som er inngått i det einskilde oppdraget. 8 av kontraktane har vi vunne i konkurranse med andre og dei gjeld fleire år fram i tid. Resten av kontraktane vert automatisk forlenga med eit år om gongen dersom ingen av partane seier opp avtalen innan ein avtalt dato, varierende frå 01.09.17 til 01.11.17. Her er det alt frå nokre månader oppseiingstid til eit års oppseiingstid, rekna frå årsskiftet.

Nedanfor har vi knytt til nokre kommentarar til den største budsjettposten i budsjettet til ekstern revisor (110250):

12780 Kjøpte tenester

Det vart, etter prosess med konkurranseutsetting, inngått ny avtale med Deloitte AS gjeldande frå 1.7.2017. Avtalen gjeld til 30.6.21. Kostnadene til revisjon som er lagt inn i budsjettet bygger på den nye kontrakten. Risksrevisjonen har til no, på vegne av fylkeskommune sin revisor, revidert vegsektoren. Frå og med 2017 må fylkeskommunen sin eigen revisor gjera dette arbeidet. Det er difor lagt inn kostnader til dette i tråd med opsjon som låg inne i konkurransegrunnlaget for kontrakten som vart inngått frå 1.7.2017.

Forslag til vedtak

Kontrollutvalet godkjenner budsjettframlegga for 2018 slik dei ligg føre.

Hogne Haktorson
kontrollsjef

Roald Breistein
utvalgssekretær

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikkje underskrift.

Vedlegg

1 Budsjett 2018 - kontrollorgan - talldel

	Konto	Budsjett 2016	REGNSKAP 2016	BUDSJETT 2017	BUDSJETT 2018
10630	Anna trekkpliktig løn				
10800	Fast godtgjersle til politis	329	339	339	347
10810	Møtegodtgj. politisk arbeid	10	2	5	5
10820	Tapt arb.forteneste pol.arbe	15	34	15	35
10821	Tapt arb.forteneste pol.arb m/fp	6	17	6	20
10951	Pensjonspremie	15		15	
10990	Arbeidsgjevaravgift	50	56	51	55
11010	Kontor- og datarekvisita	10	2	10	5
11012	Abonnement/faglitteratur, in	10	9	12	12
11150	Beverting/ Matvarer	22	24	35	35
11231	Møteutgifter	20	5	10	20
11300	Kommunikasjon/telefon				
11401	Gåver	5	1	5	5
11500	Kurs / kompetanseheving	50	85	50	50
11600	Bilgodtgjersle, oppgaveplikt	10	7	15	10
11610	Kostgodtgjersle, oppgaveplik	8	10	8	10
11620	Administrativ forpleining				
11660	Telefongodtgjersle	8		8	
11700	Reiseutgifter, ikkje oppgave	35	23	25	25
11953	Kontingentar	11	10	11	12
12012	IT-utstyr				
12780	Kjøpte tenester	500	7	500	500
13500	Kjøp frå kommunar				
14290	Utg.føring av bet.mva/kompen		5		
17290	Kompensert mva.driftsreknesk		-5		
14700	Overføring til andre	0	16	0	0
		1114	647	1120	1146

		Budsjett	REGNSKAP	BUDSJETT	BUDSJETT
	Konto	2016	2016	2017	2018
12012	IT-Utstyr				
11600	Bilgodtgjersle, oppgaveplikt	15		15	15
11610	Kostgodtgjersle, oppgaveplikt	5		5	5
11700	Reiseutgifter, ikke oppgave	20		20	20
12780	Kjøpte tenester, revisjonshonorar	2562	2340	2647	2950
14290	Utg.føring av bet.mva/kompen	641	597	662	738
17290	Kompensert mva.driftsreknesk	-641	-597	-662	-738
		2602	2340	2687	2990

Budsjettforslag 2018 for sekretariatet for kontrollutvalet i HfK

	Konto	Budsjett 2016	REGNSKAP 2016	BUDSJETT 2017	BUDSJETT 2018
10110	Faste stillingar, kommunalt	2782	2694	2869	3091
10190	Tariffoppgjør				
10400	Overtid	30	34	30	30
10560	Funksjonstillegg	10		10	10
10600	Bilgodtgjersle, trekkpliktig	5	9	5	10
10620	Kostgodtgjersle, oppgaveplik	5	2	5	3
10630	Anna trekkpliktig løn	32	19	25	25
10951	Pensjonspremie	401	371	412	444
10980	Personalforsikringar	7	4	7	5
10990	Arbeidsgjevaravgift	461	401	475	510
11010	Kontor- og datarekvisita	30	14	25	15
11012	Abonnement/faglitteratur, in	20	20	30	25
11150	Beverting/matvarer	20	25	20	25
11221	Velferdstiltak	9	2	9	6
11231	Opphaldsutgifter	13		13	13
11302	Kommunikasjon/telefon	-30	-20	-30	-25
11311	Bank-/postgebyr				
11320	Abonnement	12		12	12
11400	Annonsar	4		4	4
11401	Gåver	1	4	1	1
11500	Kurs / kompetanseheving	100	82	95	95
11600	Bilgodtgjersle, oppgaveplikt	70	58	70	65
11610	Kostgodtgjersle, oppgaveplik	30	32	35	35
11620	Administrativ forpleining	1		1	1
11660	Telefongodtgjersle	50	12	45	20
11701	Reiseutgifter, ikkje oppgave	80	62	80	80
11951	Lisensar IT	2		2	2

11953	Kontingentar	7	7	7	8
12000	Kjøp og finansiell leasing	20	14	20	15
12003	inventar og utstyr	15		15	15
12011	Kommunikasjonsutstyr	15		15	15
12012	IT-utstyr	20	49	20	20
12200	Maskiner	20	7	20	0
12403	IT drift / Driftsavtalar dat				
12700	Juridiske tenester			10	10
12780	Kjøpte tenester	30	20		
13300	Kjøp frå fylkeskommunar	15		15	15
14290	Utg.føring av bet.mva/kompen		33		
		4287	3955	4372	4600
16530	Tenester	-2100	-2262	-1900	-2300
17101	Refusjon sjukeløn		-179		
17105	Refusjun feriep. av sjuk		-5		
17290	Kompensert mva.		-33		
17700	Refusjon frå andre(private)		-35		
		2187	1441	2472	2300



Arkivnr: 2017/13387-2

Saksbehandlar: Roald Breistein

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Kontrollutvalet	81/17	28.08.2017

Forvaltningsrevisjon innan fråfall i vidaregåande opplæring- Forslag til prosjektplan

Bakgrunn for saka:

Kontrollutvalet handsama sak PS 72/17 Bestilling av forvaltningsrevisjon i møte 15.06.2017 og dette vart protokollert:

Handsaming i møte

Kontrollutvalet ønskjer å gjennomføre forvaltningsrevisjon innan og «Identifikasjon og oppfølging av elevar og lærlingar i faresonen for fråfall».

Det vart gjennomført ein idé dugnad der det kom fram desse momenta til problemstillingar i forvaltningsrevisjonen:

Identifikasjon og oppfølging av elevar og lærlingar i faresonen for fråfall

- *Årsaker kontra tiltak*
- *Beste praksis innan fylket og over fylkesgrenser, beste kontra andre*
- *Avstand til skulen frå heimen*
- *Utvikling over tid samanlikna med andre*
- *Forskjell på yrkesfag kontra studiespesialisering*
- *Sjå også på revisjon frå 2009 om den har virka*
- *Blir fråfall registrert på korrekt måte, annleis enn i andre fylke*

Etter dette vart slikt vedtak samrøystes vedteke.

Vedtak

1. *Kontrollutvalet ønskjer at det vert gjennomført forvaltningsrevisjon innan og «Identifikasjon og oppfølging av elevar og lærlingar i faresonen for fråfall».*
2. *Deloitte vert beden om å levere forslag til prosjektplanar i tråd med dei føringar utvalet har gjeve, inkl. føremål, problemstillingar, ev. avgrensingar og ressursbruk.*
3. *Forslag til prosjektplan bes levert sekretariatet seinast innan 07.08.2017 og skal godkjennast i neste møte i kontrollutvalet.*

Drøfting:

Med utgangspunkt i det som går fram over har Deloitte levert forslag til prosjektplan for forvaltningsrevisjon innan identifisering og oppfølging av elevar og lærlingar i faresonen for fråfall. Prosjektplanen følgjer som vedlegg.

Av den føreslåtte prosjektplanen går det fram at føremålet med forvaltningsrevisjonen er:

«Føremålet med forvaltningsrevisjonen vil vere å undersøke i kva grad fylkeskommunen arbeider systematisk for å førebygge og redusere fråfall i vidaregåande opplæring. Under dette i kva grad årsaker til fråfall blir identifisert og i kva grad tiltak for å redusere fråfall blir sett i verk på både system- og individnivå.»

Med bakgrunn i prosjektet sitt føremål har revisjonen formulert følgjande problemstillingar:

1. **I kva grad gjennomfører fylkeskommunen systematiske analyser av årsaker til fråfall i vidaregåande opplæring?**
 - a. Er det etablert føremålstenlege system for registrering og systematisering av sluttårsaker innanfor vidaregåande opplæring?
 - b. I kva grad blir det gjennomført analyser av årsaker til fråfall blant elevar i vidaregåande skule, og kva blir vurdert å vere dei viktigaste årsakene?
 - c. I kva grad blir det gjennomført analyser av årsaker til fråfall blant lærlingar, og kva blir vurdert å vere dei viktigaste årsakene?
 - d. I kva grad blir det gjort vurderingar av om det er variasjonar i årsakene til fråfall, til dømes knytt til geografi, avstand mellom heim og skule, studieprogram, enkeltskular mv.?
2. **I kva grad er det sett i verk føremålstenlege tiltak for å førebygge og redusere fråfall i vidaregåande opplæring?**
 - a. I kva grad er det sett i verk tiltak for å førebygge og redusere fråfall, og i kva grad er eventuelle tiltak basert på systematiske analyser av årsaker til fråfall?
 - b. I kva grad blir iverksette tiltak systematisk evaluert, for å vurdere om dei fungerer etter føremålet?
 - c. I kva grad blir erfaringsdeling og «beste praksis» systematisk nytta i arbeidet med etablering av tiltak for å redusere fråfall i vidaregåande opplæring?
3. **I kva grad er det etablert tilstrekkelege system for å følgje opp enkeltelevar eller lærlingar som er i faresonen for fråfall?**
 - a. I kva grad er det gitt felles føringar for korleis skulane, lærebedriftene og/eller andre aktuelle aktørar, skal identifisere og følgje opp elevar eller lærlingar som er i faresonen for fråfall?
 - b. I kva grad er det ei tydeleg ansvarsdeling når det gjeld oppfølging og tiltak ovanfor elevar i vidaregåande opplæring som blir vurdert å vere i faresonen for fråfall?
 - c. I kva grad er det ei tydeleg ansvarsdeling når det gjeld oppfølging og tiltak ovanfor lærlingar som blir vurdert å vere i faresonen for fråfall?
 - d. I kva grad blir retningsliner for identifikasjon og oppfølging av elevar og lærlingar som er i faresonen for fråfall følgt opp i praksis?
 - e. I kva grad er det etablert system for å evaluere om oppfølginga og dei ulike tilboda som oppfølgingstenesta (OT) tilbyr elevar/lærlingar i faresonen for fråfall, fungerer etter føremålet og bidrar til å redusere fråfallet?

Det er formulert slik avgrensing av dette prosjektet:

«Forvaltningsrevisjonen vil vere avgrensa til å omhandle arbeidet med førebygging og reduksjon av fråfall ved dei fylkeskommunale vidaregåande skulane i Hordaland, og private vidaregåande skular vil såleis ikkje vere omfatta av undersøkinga. I den grad fylkeskommunale tenester, som OT/PPT, også har oppgåver retta mot private skular og elevar ved private skular, kan det likevel vere aktuelt i nokon grad også å omtale arbeidet med førebygging av fråfall ved private vidaregåande skular.»

I dette revisjonsprosjektet vil Deloitte m.a. nytta dokumentanalyse, intervju, spørjeundersøking, statistisk analyse og verifisering og høyring som metode. Revisjonen ønskjer å gjennomføre om lag 20 intervju med utvalde personar frå Hordaland fylkeskommune som er involvert i arbeidet med å auke gjennomføringa og redusere fråfall innanfor vidaregåande opplæring.

Med utgangspunkt i det omfang som ligg i den føreslåtte prosjektplanen meiner sekretariatet at det kan forsvarast å bruke inntil det timetal som er føreslått.

Konklusjon:

Sekretariatet meiner at prosjektplanen er godt gjennomarbeidd og i tråd med dei føringar som ligg i bestillinga frå kontrollutvalet. Føremål og problemstillingar synest også å vera i tråd med dette. Når det gjeld timetalet vil sekretariatet tilrå at det vert godkjend inntil det timetal som går fram av prosjektplanen. Vidare bør det akseptertast opsjon på ev. presentasjon av revisjonsrapporten for Hordaland fylkesting fakturert etter timeforbruk, inntil 6 timar.

Forslag til vedtak

1. Kontrollutvalet bestiller forvaltningsrevisjon innan fråfall i vidaregåande opplæring frå Deloitte AS, med utgangspunkt i forslag til prosjektplan og ev. innspel under drøftinga i møtet.
2. Ev. ny korrigert prosjektplan vert å sende sekretariatet innan 11.09.2017.
3. Det vert akseptert ein samla timeressurs på inntil det timetal som ligg i forslag til prosjektplan.
4. Det vert også akseptert opsjon på ev. presentasjon av rapporten i Hordaland fylkesting fakturert etter timeforbruk, inntil 6 timar.
5. Det er ønskjeleg at Deloitte, i samband med at revisjonsrapporten vert send på høyring til fylkesrådmannen, ber om at han også tar stilling til korleis forslag til tiltak som ligg i rapporten bør prioriterast.
6. Kontrollutvalet ønskjer at revisjonsrapport er klar frå Deloitte si side innan utgangen av mars 2018, ferdig verifisert og med fylkesrådmannen sin uttale vedlagt og/eller innarbeidd.

Hogne Haktorson
kontrollsjef

Roald Breistein
utvalgssekretær

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikkje underskrift.

Vedlegg

- 1 Prosjektplan - forvaltningsrevisjon HFK - fråfall vgo



Forvaltningsrevisjon | Hordaland fylkeskommune

Fråfall i vidaregåande opplæring

Prosjektplan

August 2017

«Forvaltningsrevisjon av fråfall i
vidaregåande opplæring -
prosjektplan»

August 2017

Prosjektplan utarbeidd for
Hordaland fylkeskommune av
Deloitte AS.

Deloitte AS
Postboks 6013 Postterminalen,
5892 Bergen
tlf: 51 21 81 00

Innhold

1. Føremål og problemstillinger	4
2. Revisjonskriterium	6
3. Metode	9
4. Tid og ressursbruk	11

1. Føremål og problemstillingar

1.1 Bakgrunn

Deloitte har i samsvar med bestilling frå kontrollutvalet 15. juni 2017 sak PS 72/17 utarbeidd ein prosjektplan for forvaltningsrevisjon av fråfall i vidaregåande opplæring i Hordaland fylkeskommune. Eit sentralt tema i forvaltningsrevisjonen vil vere fylkeskommunen sitt arbeid med identifikasjon og oppfølging av elevar og lærlingar i faresonen for fråfall.

Forvaltningsrevisjonsprosjektet er prioritert som prosjekt nummer seks i Hordaland fylkeskommune sin plan for forvaltningsrevisjon for perioden 2016 – 2020. I overordna analyse som ligg til grunn for plan for forvaltningsrevisjon, blir det mellom anna vist til at det er utfordrande å klare å redusere fråfallet, og at oppfølginga av enkeltelevar som er i faresonen for fråfall ikkje alltid er tilstrekkeleg.

Det blei gjennomført ein forvaltningsrevisjon av fråfall og bortval i vidaregåande opplæring i Hordaland i 2009.¹ Denne viste mellom anna at fylkeskommunen sin informasjon om årsaker til fråfall var mangelfull, men at fråfallet ofte hang saman med både lågt karaktersnitt og mykje fråvær. I arbeidet med denne nye forvaltningsrevisjon innanfor same tema vil det – for relevante problemstillingar - vere aktuelt å undersøke korleis anbefalingar frå førre forvaltningsrevisjon har blitt følgt opp. Dette vil bli gjort som ein del av arbeidet med å svare på problemstillingane.

1.2 Føremål og problemstillingar

Føremålet med forvaltningsrevisjonen vil vere å undersøke i kva grad fylkeskommunen arbeider systematisk for å førebygge og redusere fråfall i vidaregåande opplæring. Under dette i kva grad årsaker til fråfall blir identifisert og i kva grad tiltak for å redusere fråfall blir sett i verk på både system- og individnivå.

Med bakgrunn i føremålet med prosjektet er det utarbeidd følgjande problemstillingar som vil bli undersøkt:

1. I kva grad gjennomfører fylkeskommunen systematiske analyser av årsaker til fråfall i vidaregåande opplæring?

- Er det etablert føremålstenlege system for registrering og systematisering av sluttårsaker innanfor vidaregåande opplæring?
- I kva grad blir det gjennomført analyser av årsaker til fråfall blant elevar i vidaregåande skule, og kva blir vurdert å vere dei viktigaste årsakene?
- I kva grad blir det gjennomført analyser av årsaker til fråfall blant lærlingar, og kva blir vurdert å vere dei viktigaste årsakene?
- I kva grad blir det gjort vurderingar av om det er variasjonar i årsakene til fråfall, til dømes knytt til geografi, avstand mellom heim og skule, studieprogram, enkeltskular mv.?

2. I kva grad er det sett i verk føremålstenlege tiltak for å førebygge og redusere fråfall i vidaregåande opplæring?

- I kva grad er det sett i verk tiltak for å førebygge og redusere fråfall, og i kva grad er eventuelle tiltak basert på systematiske analyser av årsaker til fråfall?
- I kva grad blir iverksette tiltak systematisk evaluert, for å vurdere om dei fungerer etter føremålet?
- I kva grad blir erfaringsdeling og «beste praksis» systematisk nytta i arbeidet med etablering av tiltak for å redusere fråfall i vidaregåande opplæring?²

¹ Deloitte: Forvaltningsrevisjon Hordaland fylkeskommune. Fråfall og bortval i vidaregåande opplæring i Hordaland fylkeskommune. Oktober 2009.

² I samband med denne problemstillinga vil både erfaringsdeling og bruk av «beste praksis» innan fylkeskommunen og bruk av innspel/ «beste praksis» frå andre fylkeskommunar bli undersøkt.

3. I kva grad er det etablert tilstrekkelege system for å følgje opp enkeltelevar eller lærlingar som er i faresonen for fråfall?

- a. I kva grad er det gitt felles føringar for korleis skulane, lærebedriftene og/eller andre aktuelle aktørar, skal identifisere og følgje opp elevar eller lærlingar som er i faresonen for fråfall?
- b. I kva grad er det ei tydeleg ansvarsdeling når det gjeld oppfølging og tiltak ovanfor elevar i vidaregåande opplæring som blir vurdert å vere i faresonen for fråfall?
- c. I kva grad er det ei tydeleg ansvarsdeling når det gjeld oppfølging og tiltak ovanfor lærlingar som blir vurdert å vere i faresonen for fråfall?
- d. I kva grad blir retningsliner for identifikasjon og oppfølging av elevar og lærlingar som er i faresonen for fråfall følgt opp i praksis?
- e. I kva grad er det etablert system for å evaluere om oppfølginga og dei ulike tilboda som oppfølgingstenesta (OT) tilbyr elevar/lærlingar i faresonen for fråfall, fungerer etter føremålet og bidrar til å redusere fråfallet?

1.3 Avgrensingar

Forvaltningsrevisjonen vil vere avgrensa til å omhandle arbeidet med førebygging og reduksjon av fråfall ved dei fylkeskommunale vidaregåande skulane i Hordaland, og private vidaregåande skular vil såleis ikkje vere omfatta av undersøkinga. I den grad fylkeskommunale tenester, som OT/PPT, også har oppgåver retta mot private skular og elevar ved private skuler, kan det likevel vere aktuelt i nokon grad også å omtale arbeidet med førebygging av fråfall ved private vidaregåande skular.

2. Revisjonskriterium

2.1 Innleiing

Revisjonskriteria vil bli henta frå og utleia av autoritative kjelder, rettsreglar, politiske vedtak og eventuelle fastsette retningslinjer. Revisjonskriteria under er ikkje utømmende for kva som kan vere relevant i forvaltningsrevisjonen. Andre kriterium vil kunne komme til dersom det skulle vere naudsynt for å få ei fullstendig undersøking og vurdering av problemstillingane.

2.2 Krav i lov og forskrift

2.2.1 Retten til vidaregåande opplæring og ansvar for gode overgangar

Av opplæringslova (Oppl.) § 3-1 går ungdom som har fullført grunnskulen sin rett til vidaregåande opplæring fram. Her går det vidare fram at det er fylkeskommunen sitt ansvar å «tilby anna opplæring dersom ein elev, ein lærling, ein praksisbrevkandidat eller ein lærekandidat har særlege vanskar med å følgje den opplæringa som er vald.»

Fylkeskommunen har også eit ansvar for å sikre gode overgangar mellom grunnskule og vidaregåande skule, jf. Oppl. § 13-3c:

Fylkeskommunen skal etter oppdrag frå departementet rettleie om og medverke til kvalitetsutviklingstiltak som m.a. kan gi god samanheng mellom grunnskule og vidaregåande opplæring. (...).

2.2.2 Rådgjeving og oppfølgingsteneste

Det går fram av opplæringslova § 9-2 at «[e]levane har rett til nødvendig rådgiving om utdanning, yrkestilbod og yrkesval og om sosiale spørsmål.» Det er vidare presisert i forskrift til opplæringslova § 22-1 at

[d]en enkelte eleven har rett til to ulike former for nødvendig rådgiving: sosialpedagogisk rådgiving og utdannings- og yrkesrådgiving. Tilbodet skal vere kjent for elevar og føresette, og vere tilgjengeleg for elevane ved den enkelte skule.

Retten til rådgiving inneber at eleven skal kunne få informasjon, rettleiing, oppfølging og hjelp til å finne seg til rette på skolen og ta avgjerd i tilknytning til framtidige yrkes- og utdanningsval. (...)

Rådgivinga skal medverke til å utjamne sosial ulikskap, førebygge fråfall og integrere etniske minoritetar. For at rådgivinga skal bli best mogleg for eleven, skal skolen ha eit heilskapleg perspektiv på eleven og sjå den sosialpedagogiske rådgivinga og utdannings- og yrkesrådgivinga i samanheng.

Fylkeskommunen har ansvar for å følgje opp ungdom som har rett til opplæring, men som ikkje er i opplæring eller arbeid, jf. opplæringslova § 3-6:

Fylkeskommunen skal ha ei oppfølgingsteneste for ungdom som har rett til opplæring etter § 3-1, og som ikkje er i opplæring eller i arbeid. Tenesta gjeld til og med det året dei fyller 21 år. Tenesta omfattar også ungdom som har tapt opplæringsretten etter § 3-8 eller § 4-6.

2.2.3 Fag- og yrkesopplæringa

Av Oppl. § 4-8 går fylkeskommunen sine oppgåver knytt til fag- og yrkesopplæringa fram. Her er fylkeskommunen sitt ansvar for godkjenning av lærebedrifter, samt rettleiing, oppfølging og kontroll av desse, skildra.

Det går fram av oppl. § 4-6 at endring av lærekontrakt og opplæringskontrakt skal skje etter samtykke frå fylkeskommunen. Dersom lærekontrakten eller opplæringskontrakten skal hevast, må partane vere samde om dette og lærebedrifta skal orientere fylkeskommunen skriftleg om dette. I nærare spesifiserte tilfelle kan kontrakten hevast av både lærebedrifta og av lærlingen, praksisbrevkandidaten eller lære kandidatane etter samtykke frå fylkeskommunen. Det går vidare fram at

[d]ersom lærebedrifta stansar eller ikkje lenger fyllar vilkåra for godkjenning etter § 4-3, eller dersom fylkeskommunen finn at opplæringa ikkje er tilfredsstillande, skal fylkeskommunen søkje å skaffe lærlingane, praksisbrevkandidatane eller lære kandidatane ny læreplass for resten av kontrakttida.

Vidare går det fram av oppl. § 4-7 andre ledd at «[l]ærebedrifta (...) årleg [skal] rapportere til fylkeskommunen om opplæringa av lærlingar, praksisbrevkandidatar og lære kandidatane.»

2.3 Nasjonale satsingar for redusert fråfall

Mellom anna gjennom satsingane *Ny GIV 2010-2013* og *Program for bedre gjennomføring i vidaregåande opplæring* (2015 - 2016) har det vore nasjonale satsingar for å auke gjennomføringa og redusere fråfallet i vidaregåande opplæring. Målgruppa i *Program for bedre gjennomføring* var både elevar som står i fare for ikkje å gjennomføre vidaregåande opplæring, og ungdom mellom 15 og 21 år som står utanfor opplæring og arbeid. Følgjande går fram om programmet på Kunnskapsdepartementet sine nettsider:

Departementet har i samarbeid med fylkeskommunene identifisert kritiske overganger i vidaregåande opplæring der det er særleg viktig å sette inn tiltak. Overgangene beskrives i et rammeverk for bedre gjennomføring. Rammeverket skal bidra til å bedre systematikken i fylkeskommunens arbeid med å implementere gode tiltak for målgruppen.³

Rammeverket inneheld følgjande moment:

- Overgang frå grunnskulen: identifisere og betre i samarbeid med kommunane
- Oppstart Vg1: Kartlegge og planlegge eit tilpassa opplæringsløp
- Oppfølging Vg1: Kompensatoriske tiltak i eit motiverande læringsmiljø
- Oppfølging Vg2: Skape identitet og retning
- Overgang Vg2-Vg3: Kvalifisere for vidare læring
- Sluttvurdering: ingen overraskingar

På Kunnskapsdepartementet sine nettsider går det vidare fram at programmet for betre gjennomføring inneheld både nasjonale, regionale og lokale tiltak. Det blir også presisert at eit godt kunnskapsgrunnlag er viktig i arbeidet med å identifisere kva tiltak som har effekt.

I eit dokument utarbeidd av Kunnskapsdepartementet⁴ er det vist til døme på lokale tiltak knytt til overgangane som er skildra i rammeverket, samt til relevante nasjonale føringar, satsingar og ressursar. Vidare er mellom anna rollene til skuleeigar, skule/opplæringsarena og oppfølgingstenesta skildra i samband med ulike tiltak og innsatsområde i arbeidet med å betre gjennomføringa i vidaregåande opplæring.

I ein ny rapport frå NIFU⁵ går det samtidig fram at det er store forskjellar på kor gode vidaregåande skular er til å få elevane til å fullføre og bestå vidaregåande opplæring.

³ <https://www.regjeringen.no/no/tema/utdanning/grunnopplaring/innsiktsartikler/Bedre-gjennomforing-i-videregaende-/id2005356/>

⁴ Kunnskapsdepartementet: En sammenfatting av det erfaringsbaserte kunnskapsgrunnlaget. Program for bedre gjennomføring i vidaregåande opplæring. Kunnskapsdepartementet, 5.5.2015.

⁵ NIFU: Skolebidragsindikatorer i vidaregåande skole: Indikatorer for skolars bidrag til fullføring, gjennomføring og gjennomsnittskaraktarar for skoleåret 2014-2015 og kullet som begynte i vidaregåande skole høsten 2012. NIFU-rapport;2017:7

2.4 Kommunale styringsdokument og vedtak

Relevante kommunale styringsdokument og vedtak kan bli nytta som revisjonskriterium. Til dømes vil eit relevant revisjonskriterium vere fylkestinget sitt vedtak ved handsaming av forvaltningsrevisjonsrapport om fråfall og bortval i vidaregåande opplæring frå 2009.

3. Metode

Deloitte utfører forvaltningsrevisjon i samsvar med gjeldande standard for forvaltningsrevisjon (RSK 001) og kvalitetssikring er underlagt krava til kvalitetssikring i Deloitte Policy Manual (DPM).

3.1 Dokumentanalyse

Rettsreglar, dokumentasjon på nasjonale satsingar og sentrale forskingsrapportar, samt relevante fylkeskommunale vedtak vil bli gjennomgått og nytta som revisjonskriterium. Vidare vil informasjon om fylkeskommunen og dokumentasjon på etterleving og oppfølging av interne rutinar, regelverk, nasjonale satsingar m.m. bli samla inn og analysert. Innsamla dokumentasjon vil bli vurdert i forhold til revisjonskriteria.

3.2 Intervju

Får å få supplerande informasjon til skriftlege kjelder vil Deloitte intervjuje utvalde personar frå Hordaland fylkeskommune som er involvert i arbeidet med å auke gjennomføringa og redusere fråfall innanfor vidaregåande opplæring. Vi meiner det vil vere relevant å intervjuje både representantar for fylkeskommunen sentralt (opplæringsavdelinga), representantar frå eit utval OT/PPT-kontor, samt leiarar og sentrale tilsette ved utvalde skular. I tillegg vurderer vi det som relevant å intervjuje representantar for eit utval opplæringskontor for å få utdjupande informasjon om arbeidet med identifisering og oppfølging av lærlingar som er i faresonen for fråfall.

Vi føreslår å velje ut fire skular, der vi mellom anna vil intervjuje ein representant for leiinga og ein eller to tilsette med ansvar for rettleiing/rådgjeving ovanfor elevar. Kven det vil vere aktuelt å intervjuje, vil avhenge av korleis den einskilde skule er organisert, og korleis roller og oppgåver er fordelt ved skulen. Når det gjeld OT/PPT, føreslår vi å velje ut tre av dei totalt sju OT/PPT-kontora i Hordaland. Ved kvart kontor vil vi intervjuje leiar og ein utvald tilsett. Vidare vil vi intervjuje 2-3 leiarar/tilsette i opplæringsavdelinga i fylkeskommunen, og leiar eller ein annan relevant representant for to utvalde opplæringskontor.

Basert på presentasjonen av aktuelle intervjuobjekt som går fram over, tar vi til saman sikte på å gjennomføre om lag 20 intervju.

3.3 Spørjeundersøking

Revisjonen vil sende ut ei kort, elektronisk spørjeundersøking til elevar ved eit utval vidaregåande skular. Talet skular, og dermed talet respondentar, vil bli nærare avklart i dialog med fylkeskommunen. Det vil vere naudsynt å avklare den praktiske gjennomføringa når det gjeld korleis spørjeundersøkinga best kan distribuerast til elevane.

I spørjeundersøkinga vil vi spørje elevane om dei på noko tidspunkt i løpet av tida dei har vore i vidaregåande opplæring har vurdert å avbryte skulegangen. Dersom dei svarer ja på dette spørsmålet, vil dei få oppfølgingsspørsmål som mellom anna dreier seg om årsak til at dei vurderte å avbryte opplæringa, samt kva faktorar som bidrog til at dei likevel valde å halde fram med skulegangen.

Spørjeundersøkinga vil bli gjennomført anonymt.

3.4 Statistisk analyse

Revisjonen vil nytte statistikk frå statistisk sentralbyrå og Skoleporten som bakgrunnsinformasjon i undersøkinga, samt eventuelt som ein del av datagrunnlaget der det er relevant. Dersom det føreligg relevant fylkeskommunal statistikk, vil dette også bli henta inn som del av datagrunnlaget.

3.5 Verifisering og høring

Oppsummering av intervju vil bli sendt til dei intervjuja for verifisering. Det er informasjon frå dei verifisert intervjureferata som vil bli nytta i rapporten. Rapportutkast med skildring av datagrunnlaget i forvaltningsrevisjonen vil bli sendt til fylkeskommunen for verifisering. Deretter vil heile rapporten, inkludert vurderingar, konklusjon og forslag til tiltak, bli sendt til fylkesrådmannen for uttale. Fylkesrådmannen sin høyringsuttale vil ble vedlagt den endelege rapporten som blir sendt til kontrollutvalet.

4. Tid og ressursbruk

4.1 Nøkkelpersonell

Stein Ove Songstad er ansvarleg partner på oppdraget. I tillegg vil teamet bestå av prosjektleiar Marit Brochmann (senior manager), Maja Finnes Sollid (seniorkonsulent) og Ingrid Kalsnes (seniorkonsulent). Senior manager Line M. Johansen vil bidra som ein ekstra ressurs etter behov. Deloitte har sett saman eit team som sikrar at prosjektet blir gjennomført i samsvar med gjeldande retningslinjer, samt med naudsynt kompetanse og erfaring innanfor kommunal revisjon.

4.2 Ressursbruk

Med utgangspunkt i prosjektet sin karakter og planen som er lagt for korleis prosjektet skal bli gjennomført vil det ta totalt 398 timar å gjennomføre prosjektet. Dette inkluderer førebuing av prosjektet, utarbeiding av problemstillingar og prosjektplan, førebuing og gjennomføring av datainnsamling, analyse av data og utarbeiding og kvalitetssikring av rapport. Timetalet omfattar også presentasjon av ferdig rapport for kontrollutvalet.

Timeestimatet inkluderer ikkje førebuing og gjennomføring av presentasjon i fylkestinget. Ein eventuell presentasjon av rapporten i fylkestinget vil bli fakturert etter medgått tid, inntil 6 timar i tillegg til det totale timetalet som er presentert over.

Sjå vedlegg for oversikt over timefordeling.

4.3 Gjennomføringsplan

Oppstart av prosjektet vil vere september 2017 og rapporten vil vere klar for oversending til kontrollutvalet ved sekretariatet innan utgangen av mars 2018. For å kunne gjennomføre prosjektet innan denne fristen og med stipulert timebruk er det naudsynt at kommunen sender over etterspurd dokumentasjon innan dei fristar som blir sett, at utvalde personar stillar til og verifiserer intervju, samt at vi innan estimert tid får ein tilfredsstillande svarprosent på spørjeundersøkinga.

Fakturering av kostnadene ved prosjektet vil skje i samsvar med avtale mellom Hordaland fylkeskommune og Deloitte AS.

Bergen, 9. august 2017



Stein Ove Songstad

Oppdragsansvarleg partner



Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, a UK private company limited by guarantee ("DTTL"), its network of member firms, and their related entities. DTTL and each of its member firms are legally separate and independent entities. DTTL (also referred to as "Deloitte Global") does not provide services to clients. Please see www.deloitte.no for a more detailed description of DTTL and its member firms.

Deloitte Norway conducts business through two legally separate and independent limited liability companies; Deloitte AS, providing audit, consulting, financial advisory and risk management services, and Deloitte Advokatfirma AS, providing tax and legal services.

Deloitte provides audit, consulting, financial advisory, risk management, tax and related services to public and private clients spanning multiple industries. Deloitte serves four out of five Fortune Global 500® companies through a globally connected network of member firms in more than 150 countries bringing world-class capabilities, insights, and high-quality service to address clients' most complex business challenges. To learn more about how Deloitte's approximately 245,000 professionals make an impact that matters, please connect with us on Facebook, LinkedIn, or Twitter.

© 2017 Deloitte AS



Arkivnr: 2017/13386-2

Saksbehandlar: Roald Breistein

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Kontrollutvalet	82/17	28.08.2017

Forvaltningsrevisjon av arkiv og offentlegheit - Forslag til prosjektplan

Bakgrunn for saka:

Kontrollutvalet handsama sak PS 72/17 Bestilling av forvaltningsrevisjon i møte 15.06.2017 og dette vart protokollert:

Handsaming i møte

Kontrollutvalet ønskjer å gjennomføre forvaltningsrevisjon innan «Arkivering og journalføring»..... og

Det vart gjennomført ein idé dugnad der det kom fram desse momenta til problemstillingar i forvaltningsrevisjonen:

Arkivering og journalføring

- *Jf. mot tilsvarande revisjon i Sogn og Fjordane fylkeskommune*
- *Er dokument unnateke offentleggjering i tråd med lov.*
- *Innsyn og meirinnsyn i høve offentleglova*
- *Vurdering av innsynskrav*
- *Arkivering av e-post, SMS, telefonsamtalar, lyd, video, sosiale mediar, mv.*

Etter dette vart slikt vedtak samrøystes vedteke.

Vedtak

1. *Kontrollutvalet ønskjer at det vert gjennomført forvaltningsrevisjon innan «Arkivering og journalføring» og*
2. *Deloitte vert beden om å levere forslag til prosjektplanar i tråd med dei føringar utvalet har gjeve, inkl. føremål, problemstillingar, ev. avgrensingar og ressursbruk.*
3. *Forslag til prosjektplan bes levert sekretariatet seinast innan 07.08.2017 og skal godkjennast i neste møte i kontrollutvalet.*

Drøfting:

Med utgangspunkt i det som går fram over har Deloitte levert forslag til prosjektplan for forvaltningsrevisjon arkiv og offentlegheit. Prosjektplanen følgjer som vedlegg.

Av den føreslåtte prosjektplanen går det fram at føremålet med forvaltningsrevisjonen er:

«Føremålet med forvaltningsrevisjonen vil være å vurdere om Hordaland fylkeskommunen sine rutinar for offentlegheit og innsyn er i samsvar med aktuelle føresegner i lov- og regelverk, samt å vurdere system og rutinar for arkivering og journalføring i høve til gjeldande lover og regler.»

Med bakgrunn i prosjektet sitt føremål har revisjonen formulert følgjande problemstillingar:

1. I kva grad har fylkeskommune utarbeidd prosedyrar og rutinar for arkivering, og journalføring av korrespondanse, dokument og saksførebuing i fylkeskommunen?

- a) Korleis har fylkeskommunen lagt til rette for at saksdokument kan arkiverast og journalførast i tråd med regelverket?
- b) Har fylkeskommunen ein oppdatert arkivplan som oppfyller krava i regelverket?
- c) Har fylkeskommunen rutinar for å sikre at inn- og utgåande dokument vert registrert i samsvar med krav i regelverket? Omfattar ev. system og rutinar for arkivering og journalføring at alle typar inn- og utgåande meldingar, og under dette særleg:
 - i. E-post sendt direkte til eller frå leiar/sakshandsamar
 - ii. Tekstmeldingar (SMS)
 - iii. Telefonsamtalar som har relevans for sakshandsaminga
- d) Korleis sikrar fylkeskommunen at organinterne dokument vert registrerte i samsvar med regelverket?
 - i. I kva grad går det tydeleg fram av rutineane at organinterne dokument skal registrerast?
 - ii. I kva grad vert desse rutineane følgt?

2. I kva grad har fylkeskommunen rutinar som sikrar offentlegheit i saksbehandlinga, og i kva grad utøver fylkeskommunen meirinnsyn?

- a) Følgjer den offentlege postlista krav i lov- og regelverk?
 - i. Er den offentleg postlista fullstendig?
 - ii. Har fylkeskommunen rutinar som sikrar at postlista vert publisert utan unødig opphald?
- b) Kva system og rutinar har fylkeskommunen etablert for at media og innbyggjarar skal få innsyn i samsvar med offentleglova?
 - i. Kva rutinar har fylkeskommunen for skjerming av informasjon i postlista?
 - ii. Vert dokument som er unntatt offentlegheit på postlistene vurdert etter prinsippet om meirinnsyn?
 - iii. Har fylkeskommunen rutinar som sikrar at det vert gjennomført tilstrekkelege vurderingar av dokument og munnleg informasjon før ein unntek dokument frå offentlegheit?
 - iv. Har fylkeskommunen tilfredsstillande rutinar for handsaming av krav om innsyn i saksdokument, og i kva grad vert rutineane følgt?
- c) Har fylkeskommunen system og rutinar for annonsering av politiske møte i tråd med lover og reglar?
- d) Har fylkeskommunen rutinar som sikrar at det vert gjennomført tilstrekkelege vurderingar før ein lukkar møte i folkevalde organ?

3. I kva grad er dei tilsette og folkevalde i fylkeskommunen tilstrekkeleg kjent med system, rutinar og regelverk for arkivering og offentlegheit?

Det er formulert slik avgrensing av dette prosjektet:

«Forvaltningsrevisjonen har avgrensa fokus til fylkeskommunen sitt aktive arkiv/daglegarkiv og sakshandsaming. Revisjonen vil derfor ikkje gjere undersøkingar knytt til bortsettingsarkiv eller arkivdepot. Vi vil ikkje undersøkje arkivering og journalføring i eventuelle elektroniske fagsystem der det føregår sakshandsaming, og heller ikkje gjere undersøkingar knytt til den fysiske sikringa av arkivet.»

I dette revisjonsprosjektet vil Deloitte m.a. nytta dokumentanalyse, intervju, spørjeundersøking, stikkprøvegjennomgang og verifisering og høyring som metode. Revisjonen ønskjer å gjennomføre 3 - 4 intervju med utvalde personar i Hordaland fylkeskommune som er ansvarleg for arkiv, journalføring og system for offentlegheit.

Med utgangspunkt i det omfang som ligg i den føreslåtte prosjektplanen meiner sekretariatet at det kan forsvarast å bruke inntil det timetal som er føreslått.

Konklusjon:

Sekretariatet meiner at prosjektplanen er godt gjennomarbeidd og i tråd med dei føringar som ligg i bestillinga frå kontrollutvalet. Føremål og problemstillingar synest også å vera i tråd med dette. Når det gjeld timetalet vil sekretariatet tilrå at det vert godkjend inntil det timetal som går fram av prosjektplanen. Vidare bør det akseptertast opsjon på ev. presentasjon av revisjonsrapporten for Hordaland fylkesting fakturert etter timeforbruk, inntil 6 timar.

Forslag til vedtak

1. Kontrollutvalet bestiller forvaltningsrevisjon innan arkiv og offentlegheit frå Deloitte AS, med utgangspunkt i forslag til prosjektplan og ev. innspel under drøftinga i møtet.
2. Ev. ny korrigert prosjektplan vert å sende sekretariatet innan 11.09.2017.
3. Det vert akseptert ein samla timeressurs på inntil det timetal som ligg i forslag til prosjektplan.
4. Det vert også akseptert opsjon på ev. presentasjon av rapporten i Hordaland fylkesting fakturert etter timeforbruk, inntil 6 timar.
5. Det er ønskjeleg at Deloitte, i samband med at revisjonsrapporten vert send på høyring til fylkesrådmannen, ber om at han også tar stilling til korleis forslag til tiltak som ligg i rapporten bør prioriterast.
6. Kontrollutvalet ønskjer at revisjonsrapport er klar frå Deloitte si side innan 28.02.2018, ferdig verifisert og med fylkesrådmannen sin uttale vedlagt og/eller innarbeidd.

Hogne Haktorson
kontrollsjef

Roald Breistein
utvalgssekretær

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikkje underskrift.

Vedlegg

- 1 Prosjektplan - forvaltningsrevisjon av arkiv og offentlegheit i Hordaland



Forvaltningsrevisjon | Hordaland fylkeskommune

Arkiv og offentlegheit

Prosjektplan/engagement letter

August 2017

«Forvaltningsrevisjon av arkiv og
offentlegheit - prosjektplan »

August 2017

Prosjektplan utarbeidd for
Hordaland fylkeskommune av
Deloitte AS.

Deloitte AS
Postboks 6013 Postterminalen,
5892 Bergen
tlf: 51 21 81 00
www.deloitte.no
forvaltningsrevisjon@deloitte.no

Innhold

1.	Føremål og problemstillingar	4
2.	Revisjonskriterium	6
3.	Metode	9
4.	Tid og ressursbruk	10

1. Føremål og problemstillingar

1.1 Bakgrunn

Deloitte har i samsvar med bestilling frå kontrollutvalet 15. juni i sak PS 72/2017, utarbeidd ein prosjektplan for forvaltningsrevisjon av arkiv og offentlegheit i Hordaland fylkeskommune.

1.2 Føremål og problemstillingar

Føremålet med forvaltningsrevisjonen vil være å vurdere om Hordaland fylkeskommunen sine rutinar for offentlegheit og innsyn er i samsvar med aktuelle føresegner i lov- og regelverk, samt å vurdere system og rutinar for arkivering og journalføring i høve til gjeldande lover og regler.

Med bakgrunn i føremålet er det utarbeidd følgjande problemstillingar som vil bli undersøkt:

1. I kva grad har fylkeskommune utarbeidd prosedyrar og rutinar for arkivering, og journalføring av korrespondanse, dokument og saksførebuing i fylkeskommunen?

- a) Korleis har fylkeskommunen lagt til rette for at saksdokument kan arkiverast og journalførast i tråd med regelverket?
- b) Har fylkeskommunen ein oppdatert arkivplan som oppfyller krava i regelverket?
- c) Har fylkeskommunen rutinar for å sikre at inn- og utgåande dokument vert registrert i samsvar med krav i regelverket? Omfattar ev. system og rutinar for arkivering og journalføring at alle typar inn- og utgåande meldingar, og under dette særleg:
 - i) E-post sendt direkte til eller frå leiar/sakshandsamar
 - ii) Tekstmeldingar (SMS)
 - iii) Telefonsamtalar som har relevans for sakshandsaminga
- d) Korleis sikrar fylkeskommunen at organinterne dokument vert registrerte i samsvar med regelverket?
 - i) I kva grad går det tydeleg fram av rutineane at organinterne dokument skal registrerast?
 - ii) I kva grad vert desse rutineane følgt?

2. I kva grad har fylkeskommunen rutinar som sikrar offentlegheit i saksbehandlinga, og i kva grad utøver fylkeskommunen meirinnsyn?

- a) Følgjer den offentlege postlista krav i lov- og regelverk?
 - i) Er den offentleg postlista fullstendig?
 - ii) Har fylkeskommunen rutinar som sikrar at postlista vert publisert utan unødig opphald?
- b) Kva system og rutinar har fylkeskommunen etablert for at media og innbyggjarar skal få innsyn i samsvar med offentleglova?
 - i) Kva rutinar har fylkeskommunen for skjerming av informasjon i postlista?
 - ii) Vert dokument som er unntatt offentlegheit på postlistene vurdert etter prinsippet om meirinnsyn?
 - iii) Har fylkeskommunen rutinar som sikrar at det vert gjennomført tilstrekkelege vurderingar av dokument og munnleg informasjon før ein unntek dokument frå offentlegheit?
 - iv) Har fylkeskommunen tilfredsstillande rutinar for handsaming av krav om innsyn i saksdokument, og i kva grad vert rutineane følgt?
- c) Har fylkeskommunen system og rutinar for annonsering av politiske møte i tråd med lover og reglar?
- d) Har fylkeskommunen rutinar som sikrar at det vert gjennomført tilstrekkelege vurderingar før ein lukkar møte i folkevalde organ?

3. I kva grad er dei tilsette og folkevalde i fylkeskommunen tilstrekkeleg kjent med system, rutinar og regelverk for arkivering og offentlegheit?

1.3 Avgrensingar

Forvaltningsrevisjonen har avgrensa fokus til fylkeskommunen sitt aktive arkiv/daglegarkiv og sakshandsaming. Revisjonen vil derfor ikkje gjere undersøkingar knytt til bortsettingsarkiv eller arkivdepot. Vi vil ikkje undersøkje arkivering og journalføring i eventuelle elektroniske fagsystem der det føregår sakshandsaming, og heller ikkje gjere undersøkingar knytt til den fysiske sikringa av arkivet.

2. Revisjonskriterium

2.1 Innleiing

Revisjonskriteria vil bli henta frå og utleia av autoritative kjelder, rettsreglar, politiske vedtak og fastsette retningslinjer. I dette forvaltningsrevisjonsprosjektet er særleg arkivlova med forskrift, offentleglova med forskrift og rettleiar, kommunelova og forvaltningslova relevante kjelder for revisjonskriterier.

Revisjonskriteria under er ikkje utøymande for kva som kan vere relevant i forvaltningsrevisjonen. Andre kriterium vil kunne komme til dersom det skulle vere naudsynt for å få ei fullstendig undersøking og vurdering av problemstillingane.

2.2 Krav i lov og forskrift

Innsynsretten er grunnlovsfesta i § 100, femte ledd, som seier at:

Alle har rett til innsyn i dokumenta til staten og kommunane og til å følgje forhandlingane i rettsmøte og folkevalde organ. Det kan i lov setjast grenser for denne retten av omsyn til personvern og av andre tungtvegande grunnar.

Rettsreglar som regulerer offentlegheit og innsyn i fylkeskommunen går vidare fram av offentleglova og offentlegforskrifta. Føremålet med offentleglova går fram av lovas § 1:

Formålet med lova er å leggje til rette for at offentleg verksemd er open og gjennomsiiktig, for slik å styrkje informasjons- og yringsfridommen, den demokratiske deltakinga, rettstryggleiken for den enkelte, tilliten til det offentlege og kontrollen frå ålmenta. Lova skal òg leggje til rette for vidarebruk av offentleg informasjon.

Offentleglova § 3 fastlår vidare at:

Saksdokument, journalar og liknande register for organet er opne for innsyn dersom ikkje anna følgjer av lov eller forskrift med heimel i lov. Alle kan krevje innsyn i saksdokument, journalar og liknande register til organet hos vedkommande organ.

For å kunne etterleva intensjonen og krava i offentleglova med forskrift, er det ein føresetnad at fylkeskommunen arkiverer korrekt og har eit føremålstenleg system for journalføring.

2.2.1 Arkiv og arkiveringsplikt

Føremålet med arkivlova går fram av lovas § 1:

Føremålet med denne lova å tryggja arkiv som har monaleg kulturelt eller forskingsmessig verdi eller som inneheld rettsleg eller viktig forvaltningsmessig dokumentasjon, slik at desse kan verta tekne vare på og gjorde tilgjengelege for ettertida.

I arkivlova § 6 går det fram at «Offentlege organ pliktar å ha arkiv, og desse skal vera ordna og innretta slik at dokumenta er tryggja som informasjonsskjelder for samtid og ettertid.» Fylkeskommunen er definert som eit offentleg organ jf. arkivlova § 2, og i arkivforskrifta § 1-1, stilles det eksplisitt krav om at fylkeskommunar som offentlege organ skal halde arkiv. Vidare går det fram i § 2-1 i arkivforskrifta at:

Arkivarbeidet i eit offentleg organ skal som hovudregel utførast av ei eiga eining, ei arkivteneste, under dagleg leiing av ein arkivansvarleg. Arkivtenesta skal vere felles for organet. Dersom ikkje særlege omsyn tilseier noko anna, skal ho vere underlagd den administrasjonseininga som har ansvaret for organets fellessaker.

§ 2-2 i arkivforskrifta stiller krav om at offentlege organ til ein kvar tid skal ha ein arkivplan som viser kva arkivet omfattar, og korleis det er organisert. Paragrafen stiller også krav til arkivplanen skal «vise kva slags instruksar, reglar, planar m.v. som gjeld for arkivarbeidet.»

Arkivforskrifta § 2-4, første ledd, seier at «Daglegarkivet (aktivt arkiv) skal vere sentralisert så langt dette er praktisk tenleg».

Fylkeskommunen er pliktig å arkivere dokument som blir til som ein del av fylkeskommunens verksemd, og som er gjenstand for sakshandsaming eller har verdi som dokumentasjon. Dette følgjer av arkivforskrifta § 3-18, første ledd, om arkivavgrensing. I arkivlova § 2, bokstav a, er *dokument* definert som «ei logisk avgrensa informasjonsmengd som er lagra på eit medium for seinare lesing, lyding, framsyning eller overføring.» Per denne definisjonen er eit dokument i arkivlovens forstand derfor all informasjon som er lagra på kva medium som helst, til dømes lydband, videoband, mikrofilm, alle typar elektroniske mediar, osv.

Forvaltningslova § 11d, andre ledd stiller krav om at protokollering av munnlege forhandlingar, konferansar eller telefonsamtalar der det av ein part blir gitt nye opplysningar som har betydning for avgjersle i ein sak. Slike protokoller vil vere eit *dokument* etter arkivlova § 2, bokstav a, og skal etter arkivforskrifta § 3-18 derfor arkiverast.

2.2.2 Journalføringsplikta

Ein journal er eit register over saksdokument som vert behandla i eit organ. Det går fram av arkivforskrifta § 2-6 at offentlege organ har plikt til å føre ein eller fleire journalar som gjev systematiske opplysningar og registrerer inn- og utgåande dokument, dersom dokumentet oppfyller følgjande kriterium:

- dokumentet reknast som saksdokument for organet etter offentleglova § 4 (dokument som er komne inn til eller lagt fram for eit organ, eller som organet sjølv har oppretta, og som gjeld ansvarsområdet eller verksemda til organet)
- dokumentet er gjenstand for sakshandsaming
- dokumentet har verdi som dokumentasjon

I tillegg til inn- og utgåande dokument finst det ei gruppe dokument som omtalast som «organinterne dokument». Dette er dokument som er utarbeidd av organet for eiga saksførebuing (offentleglova § 14). Omgrepet organinterne dokument omfattar for eksempel interne beskjedar, meldingar og rapporter, arbeidsnotat, budsjettnotat og andre notat og dokument som utvekslast internt i eit organ.¹ Av arkivforskrifta § 2-6 går det fram at organinterne dokument vert registrerte i journalen så langt organet finn det tenleg. Paragrafen stiller likevel krav om at enkelte typar organinterne dokument alltid skal journalførast.²

Journalen kan anten førast på papir eller elektronisk. Det sistnemnde er mest vanleg, og § 2-9 i arkivforskrifta seier at offentlege organ som driv elektronisk journalføring normalt skal nytte eit arkivsystem som følgjer krava i *Noark-standard*.

2.2.3 Offentleg journal

Etter offentleglova § 3 er organets journalar opne for innsyn dersom ikkje anna følgjer av lov eller forskrift. Omgrepet «offentleg journal» viser til ein journal som er produsert for offentlegheita. Journalen vert vanlegvis produsert frå eit elektronisk sak-/arkivsystem, og vert lagt fram i papirversjon eller i søkbar versjon på Internett (postliste). I *Arkivhåndboken for offentlig forvaltning* vert det fastslått at eitkvart sjølvstendig register over saksdokument kan reknast som ein journal, uavhengig av om det vert kalla ein «journal» eller ikkje. Alle slike register er dermed underlagt reglane for journalføring og underlagt innsynsretten etter offl. § 3.14

2.2.4 Skjerming og innsyn

Av arkivforskrifta § 2-7 tredje ledd går det fram at dersom det ikkje er mogleg å registrere eit dokument utan å røpe opplysningar som er underlagde lovheimla teieplikt, eller som ålmenta elles ikkje kan krevje, kan det nyttast nøytrale kjenneteikn, skjerming eller overstryking på den kopien eller utskrifta av journalen som ålmenta kan krevje innsyn i. Full skjerming av ei journalføring kan berre nyttast dersom det er naudsynt for ikkje å røpe opplysningar som er underlagde lovheimla teieplikt. For informasjon som er sikkerheitsgradert gjeld det egne reglar.

¹ Fønnes (2010), s.159

² Sjå forskrift om offentlege arkiv § 2-6 første ledd.

Når opplysningar ikkje er teke med i offentleg journal, skal skjerminga og fullstendig unntaksheimel gå fram av journalen. Dersom det er teke ei avgjerd om at eit dokument heilt eller delvis skal vere unntatt frå innsyn, kan journalen innehalde opplysningar om dette i form av fullstendig unntaksheimel og med opplysningar om unntaket gjeld heile eller delar av dokumentet (offentlegforskrifta § 6 tredje ledd).

Det er eit praktisk skilje mellom førehandsklassering som vert gjort i samband med journalføring i offentlig journal og den vurderinga som skal gjerast i samband med ein konkret innsyns-førespurnad knytt til ei sak.

Sjølv om ein journalpost er påført unntaksheimel, pliktar forvaltninga å gjere ei uavhengig offentlegvurdering ved førespurnad om innsyn. Krav om innsyn skal avgjerast utan ugrunna opphald og organet skal vurdere kravet konkret og sjølvstendig (offl. § 29).³

§§ 30 og 31 i offentleglova gjev nærare reglar om korleis ein skal gi innsyn, og kva krav som er stilt til avslag og grunngjeving til innsynskrav.

2.2.5 Meirinnsyn og møteoffentlegheit

Offentleglova § 11 omhandlar omgrepet «meirinnsyn», som er eit viktig prinsipp for dei offentlege organa si handtering av offentleggjering og innsynsførespurnader. I paragrafen går det fram at «Når det er høve til å gjere unntak frå innsyn, skal organet likevel vurdere å gi heilt eller delvis innsyn. Organet bør gi innsyn dersom omsynet til offentleg innsyn veg tyngre enn behovet for unntak.»

I kommunelova § 31, første punkt, går det fram at ein kvar har rett til å vera til stades på møta i folkevalde organ. Paragrafen listar vidare ved kva høve eit folkevald organ *skal* vedta å lukke møte, og når eit folkevald organ *kan* vedta å lukke eit møte. § 31a i same lov omhandlar nokre prosedyrereglar knytt til møteavvikling og offentlegheit.

Kommunelova § 32 inneheld føresegn knytt til mellom anna sakliste og innkalling i folkevalde organ. § 32, nummer 3., seier at:

Saklisten til møtet og andre dokumenter som ikke er unntatt fra offentlighet, skal være tilgjengelig for allmennheten. Møte i folkevalgte organer skal kunngjøres på hensiktsmessig måte. Dette gjelder også møter som det må antas vil bli helt eller delvis lukket etter § 31.

2.3 Fylkeskommunale styringsdokument og vedtak

Relevante fylkeskommunale styringsdokument og vedtak kan bli nytta som revisjonskriterium.

³ Kapittel 3 i offentleglova spesifiserer unntak frå innsynsretten.

3. Metode

Deloitte utfører forvaltningsrevisjon i samsvar med gjeldande standard for forvaltningsrevisjon (RSK 001) og kvalitetssikring er underlagt krava til kvalitetssikring i Deloitte Policy Manual (DPM).

3.1 Dokumentanalyse

Rettsreglar og kommunale vedtak vil bli gjennomgått og nytta som revisjonskriterium.

Revisjonen vil analysere dokumentasjon som omhandlar mål, rutinar og praksis knytt til arkivering, journalføring, sakshandsaming og offentlegheit i Hordaland fylkeskommune. Innsamla dokumentasjon vil bli vurdert i forhold til revisjonskriteria.

3.2 Intervju

For å få supplerande informasjon til skriftlege kjelder vil revisjonen intervjuje utvalte tilsette i Hordaland fylkeskommune som er ansvarleg for arkiv, journalføring og system for offentlegheit. Aktuelle personar for intervju vil vere arkivleiar, leiar for IKT-tenesta eller ansvarleg for arkivtenesta hjå IT-avdelinga, samt informasjonssjef i fylkeskommunen. Vi tek sikte på å gjennomføre om lag 3-4 intervju.

3.3 Spørjeundersøking

Revisjonen vil sende ut ei elektronisk spørjeundersøking til eit utval tilsette i fylkeskommunen. Utgangspunktet vil vere leiarar og sakshandsamarar som brukar arkiv-, post- og journalsystemet i sitt arbeid, samt sakshandsamarar som gjer vurderingar knytt til innsyn og førehandsklassering. Ved behov vil revisjonen avgrense talet respondentar ved å gjere eit tilfeldig utval. Føremålet med spørjeundersøking vil vere å kartlegge praksis for arkivering, journalføring og innsyn i fylkeskommunen, samt undersøkje kva kunnskap dei tilsette har om rutinar og retningslinjer knytt til dette.

Revisjonen vil òg sende ut ei spørjeundersøking til dei folkevalde i fylkeskommunen, for slik å kunne kartleggje kva grad dei har kjennskap til system, rutinar og regelverk for arkivering og offentlegheit.

3.4 Stikkprøvegjennomgang

Revisjonen vil gjennomføre ein stikkprøvekontroll for å vurdere i kva grad journalføringa i Hordaland fylkeskommune er fullstendig. Revisjonen vil sjå på inn- og utgåande dokument til og frå Hordaland fylkeskommune, og avstemme dette mot ut- og inngåande dokument journalført i offentleg elektronisk postjournal (OEP) av statlege organ.

I tillegg vil revisjonen gjere stikkprøver av eit tilfeldig utval dokument som er påført «unnateke offentlegheit» i fylkeskommunen sin journal dei siste seks månadene. Revisjonen vil vurdere heimelsbruk for unntak eller skjerming av journalpostane. Revisjonen vil òg sjå nærare på eventuelle innsynskrav knytt til desse dokumenta, og slik vurdere fylkeskommunen si praksis knytt til innsynskrav, særleg med omsyn til prinsippa om meirinnsyn.⁴

Revisjonen vil òg gjere stikkprøvekontroller av sakshandsamingssystemet der vi undersøker kor stor del av journalpostane som ligg opne (ikkje journalført). Denne gjennomgangen vil kunne gi indikasjonar på i kor stor grad arkivsystemet sine journalføringskodar blir nytta etter intensjonane.

3.5 Verifisering og høyring

Oppsummering av intervju vil bli sendt til dei intervjuja for verifisering. Det er informasjon frå dei verifisert intervjureferata som vil bli nytta i rapporten. Faktadelen i rapporten vil bli sendt til fylkeskommunen for verifisering. Deretter vil heile rapporten, inkludert vurderingsdel og forslag til tiltak, bli sendt til fylkesrådmannen for uttale. Fylkesrådmannen sin høyringsuttale vil bli vedlagt den endelege rapporten som blir sendt til kontrollutvalet.

⁴ Om revisjonen ikkje får tilstrekkeleg grunnlag for å vurdere fylkeskommunen si praksis knytt til innsynskrav og meirinnsyn basert på dette uttrekket, vil revisjonen gjere ytterlegare uttrekk frå journalen av dokument påført «unnateke offentlegheit».

4. Tid og ressursbruk

4.1 Nøkkelpersonell

Stein Ove Songstad er ansvarleg partner på oppdraget. I tillegg vil teamet bestå av prosjektleiar Frode Løvlie (manager) og Marius Aure (konsulent). Deloitte har sett saman eit team som sikrar at prosjektet blir gjennomført i samsvar med gjeldande retningslinjer, samt med naudsynt kompetanse og erfaring innanfor kommunal revisjon.

4.2 Ressursbruk

Med utgangspunkt i prosjektet sin karakter og planen som er lagt for korleis prosjektet skal bli gjennomført vil det ta totalt 297 timar å gjennomføre prosjektet. Dette inkluderer førebuing av prosjektet, utarbeiding av problemstillingar og prosjektplan, førebuing og gjennomføring av datainnsamling, analyse av data og utarbeiding og kvalitetssikring av rapport. Timetalet omfattar også presentasjon av ferdig rapport for kontrollutvalet.

Timeestimatet inkluderer ikkje førebuing og gjennomføring av presentasjon i fylkestinget. Ein eventuell presentasjon av rapporten i fylkestinget vil bli fakturert etter medgått tid, inntil 6 timar i tillegg til det totale timetalet som er presentert over.

Sjå vedlegg for oversikt over timefordeling.

4.3 Gjennomføringsplan

Oppstart av prosjektet vil vere september 2017 og rapporten vil vere klar for oversending til kontrollutvalet ved sekretariatet innan utgangen av februar 2018. For å kunne gjennomføre prosjektet innan denne fristen og med stipulert timebruk er det naudsynt at fylkeskommunen sender over etterspurd dokumentasjon innan dei fristar som blir sett, at utvalde personar stillar til og verifiserer intervju, og at respondentar svarar på spørjeundersøkingane innan oppgitte fristar.

Fakturering av kostnadene vil skje i samsvar med avtale mellom Hordaland fylkeskommune og Deloitte.

Bergen, 2. august 2017



Stein Ove Songstad

Oppdragsansvarleg partner



Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, a UK private company limited by guarantee ("DTTL"), its network of member firms, and their related entities. DTTL and each of its member firms are legally separate and independent entities. DTTL (also referred to as "Deloitte Global") does not provide services to clients. Please see www.deloitte.no for a more detailed description of DTTL and its member firms.

Deloitte Norway conducts business through two legally separate and independent limited liability companies; Deloitte AS, providing audit, consulting, financial advisory and risk management services, and Deloitte Advokatfirma AS, providing tax and legal services.

Deloitte provides audit, consulting, financial advisory, risk management, tax and related services to public and private clients spanning multiple industries. Deloitte serves four out of five Fortune Global 500® companies through a globally connected network of member firms in more than 150 countries bringing world-class capabilities, insights, and high-quality service to address clients' most complex business challenges. To learn more about how Deloitte's approximately 245,000 professionals make an impact that matters, please connect with us on Facebook, LinkedIn, or Twitter.

© 2017 Deloitte AS



Arkivnr: 2016/11221-17

Saksbehandlar: Roald Breistein

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Kontrollutvalet	83/17	28.08.2017

Forvaltningsrevisjon innan planlegging av investeringsprosjekt - Status i arbeidet ved Deloitte

Samandrag

Bakgrunn for saka:

I samband med sak PS 128/16 i møte i kontrollutvalet 17.11.16 vart dette protokollert:

«Forvaltningsrevisor Birte Bjørkelo frå Deloitte presenterte forslag til prosjektplan og svarte på spørsmål frå kontrollutvalet.

På bakgrunn av det som kom fram vart det gjort nokre presiseringar i prosjektplanen.

Etter dette vart slikt vedtak samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Kontrollutvalet bestiller forvaltningsrevisjon innan planlegging av investeringsprosjekt frå Deloitte AS, med utgangspunkt i forslag til prosjektplan og innspel under drøftinga i møtet.
2. Ny korrigerert prosjektplan vert å sende sekretariatet innan 30.11.2016.
3. Det vert akseptert ein samla timeressurs på inntil det timetal som ligg i forslag til prosjektplan.
4. Det vert også akseptert opsjon på ev. presentasjon av rapporten i Hordaland fylkesting fakturert etter timeforbruk, inntil 8 timar.
5. Det er ønskjeleg at Deloitte, i samband med at revisjonsrapporten vert send på høyring til fylkesrådmannen, ber om at han også tar stilling til korleis forslag til tiltak som ligg i rapporten bør prioriterast.
6. Kontrollutvalet ønskjer at revisjonsrapport er klar frå Deloitte si side innan 30.06.17, ferdig verifisert og med fylkesrådmannen sin uttale vedlagt og/eller innarbeidd.»

Av den godkjende prosjektplanen går det fram at føremålet med forvaltningsrevisjonen er:

«Føremålet med forvaltningsrevisjonen er å undersøke og vurdere Hordaland fylkeskommune si planlegging og styring av investeringsprosjekt med særlig fokus på rutinar for god

kostnadsstyring.»

Med bakgrunn i prosjektet sitt føremål er det formulert følgjande problemstillingar:

- 1) *I kva grad har Hordaland fylkeskommune føremålstenlege rutinar for prioritering og planlegging av investeringar?*
 - a. *Er det etablert føremålstenleg organisering og samhandling knytt til planlegging og gjennomføring av investeringar i fylkeskommunen (mellom avdelingar og mellom administrasjonen og politisk nivå)?*
 - b. *Er det etablert føremålstenleg investeringsplanar med tydelege prioriteringar?*
 - i. *I kva grad er det etablert føremålstenlege rutinar for utarbeiding og rullering av langtidsplan og for innlemming av planlagde investeringar i årsbudsjett?*
 - ii. *I kva grad er det etablert rutinar for å gjennomføre behovsvurderingar knytt til planlagde investeringar?*
 - iii. *I kva grad er det utarbeidd rutinar for utarbeiding av kalkylar for investeringane?*
 - iv. *I kva grad er det utarbeidd rutinar som sikrar at det blir tatt omsyn til dei økonomiske driftsmessige konsekvensane ved investeringane?*
 - v. *I kva grad er det utarbeidd rutinar for å gjennomføre risikovurdering av investeringsplan og av vedtekne investeringar? I kva grad omfattar slike risikovurderingar ei vurdering av om det er realistisk å gjennomføre prosjektet innanfor dei rammene som er sett med omsyn til gjennomføringsperiode og estimert kostnad.*
 - c. *I kva grad er det samsvar mellom kostnadsestimat i investeringsplan og faktiske kostnader i prosjektrekneskapen i dei avslutta investeringsprosjekta?*
- 2) *I kva grad har Hordaland fylkeskommune føremålstenlege rutinar for økonomisk rapportering av vedtekne investeringsprosjekt?*
 - a. *Er det etablert rutinar for tidsriktig rapportering om kostnadsutvikling i investeringsprosjekt både administrativt og til politisk nivå?*
 - b. *I kva grad er det rutinar for å følgje opp rapportert kostnadsutvikling i pågåande prosjekt ved rullering av investeringsplan og planlegging av neste års budsjett?*
 - c. *I kva grad er det etablert rutinar for vurdering, og ev. implementering, av kostnadsreducerande tiltak ved kostnadsauke i investeringsprosjekt slik som til dømes justering eller terminering av prosjekta?*
 - d. *I kva grad er det etablert tilfredsstillande rutinar for å sikre momsrefusjon?*
- 3) *I kva grad har det vore tilfredsstillande kontroll med kostnadsutviklinga i utvalte prosjekt som er gjennomført i fylkeskommunen? (jf. problemstillingane over).*

Det er formulert slik avgrensing av dette prosjektet:

«Forvaltningsrevisjonen er avgrensa til å kartlegge og vurdere organisering, system og rutinar for investeringsarbeid, samt faktisk utføring av investering i to-tre investeringsprosjekt. Særleg eigedomsavdelinga og samferdsleavdelinga er relevante avdelingar å velje døme frå.

Hovudfokus i forvaltningsrevisjonen vil, i tråd med bestilling frå kontrollutvalet, vere på den overordna investeringsplanlegginga og samhandlinga knytt til denne. Når vi nyttar konkrete prosjekt som døme vil hovudfokus vere på økonomistyringa i prosjekta. Dette vil omfatte vurderingar både av realismen i avgjerdsgrunnlag/kalkyler, korleis endringar er handsama, samt korleis politisk nivå har vore informert.»

I møte i kontrollutvalet 08.05.2017 vart m.a. dette protokollert:

«Det kom m.a. fram at Deloitte framleis ikkje har motteke den informasjonen dei bad om allereie i desember 2016. Det er purra på informasjonen ved fleire høve.»

I møte i kontrollutvalet 15.06.2017 vart m.a. dette protokollert:

1. Kontrollutvalet godkjenner ein auke på 40 timar slik at den totale ramma etter dette vil verta 436 timar for forvaltningsrevisjon innan planlegging av investeringsprosjekt.
2. Kontrollutvalet ber om at Deloitte AS i revisjonsrapportar utvidar samandraget noko og flyttar konklusjonar og tilrådingane rett etter dette. Vurdere om det også kan leggjast inn lesarrettleiing i starten av samandraget.
3. Informasjonen vert elles teken til orientering.

Drøfting:

Deloitte opplyste i forrige møte at det har vore krevjande for dei å få inn etterspurt dokumentasjon, og det har vore behov for både møte med fylkeskommunen, ei rekkje e-postar og telefonkontakt ved fleire høve. I tillegg har dei i fleire omgangar måtte gå gjennom motteke dokumentasjon for å undersøkje behov for ytterlegare dokumentførespurnad og/eller oppfølgingsspørsmål. Dette var m.a. bakgrunnen for auken i timetal som vart vedteke av kontrollutvalet 15.06.2017.

Som ein konsekvens av dette er arbeidet med ferdigstilling av revisjonsrapporten vorte forseinka. Rapporten skulle vore ferdig innan utgangen av juni slik at den kunne handsamast i møte i kontrollutvalet 29.08.17. Deloitte opplyser at dei ikkje klarer å ha rapporten ferdig tidnok til at den kan handsamast i dette møtet. Deloitte vil i møtet gjera greie for når rapporten kan vera klar slik at det kan avtalast tidspunkt for levering til sekretariatet.

I dette møtet vil Deloitte også orientere om status og framdrift i prosjektet.

Konklusjon:

Dersom det ikkje kjem fram andre særskilte opplysningar, som t.d. krev justering ift. godkjend prosjektplan, vert det tilrådd at kontrollutvalet tar informasjonen til orientering.

Forslag til vedtak

1. Forvaltningsrevisjonsrapport innan planlegging av investeringsprosjekt vert å levere sekretariatet innan slik at den handsamast i møte i kontrollutvalet
2. Informasjonen vart elles teken til orientering.

Hogne Haktorson
kontrollsjef

Roald Breistein
utvalgssekretær

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikkje underskrift.



Arkivnr: 2016/1940-40

Saksbehandlar: Roald Breistein

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Kontrollutvalet	84/17	28.08.2017

Forvaltningsrevisjon innan innkjøp og forretningsdrift i vidaregåande skular - Del 2 - Status i arbeidet ved Deloitte

Bakgrunn for saka:

I samband med sak 144/16 i møte i kontrollutvalet 20.12.16 vart dette protokollert:

«Handsaming i møtet

Forvaltningsrevisor Birte Bjørkelo presenterte forslag til prosjektplan for forvaltningsrevisjon innan innkjøp og forretningsdrift i vidaregåande skular og svarte på spørsmål frå kontrollutvalet.

Det vart gjort nokre mindre endringar i prosjektplanen, ny redigert prosjektplan vert å sende sekretariatet innan 9.1.2017. Endeleg timetal for dette prosjektet vert å komme tilbake til.

Etter dette vart slikt vedtak samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Kontrollutvalet bestiller forvaltningsrevisjon innan «Innkjøp og forretningsdrift i vidaregåande skular – Del 2» frå Deloitte AS, med utgangspunkt i forslag til prosjektplan og innspel under drøftinga i møtet.
2. Ny korrigerert prosjektplan vert å sende sekretariatet innan 9.1.2017.
3. Det vert førebels akseptert ein samla timeressurs på inntil 465 timar, inkludert opsjon for eventuell presentasjon i Fylkestinget med inntil 6 timar. Endeleg timetal vert å komme tilbake til.
4. Det er ønskjeleg at Deloitte, i samband med at revisjonsrapporten vert send på høyring til fylkesrådmannen, ber om at han også tar stilling til korleis forslag til tiltak som ligg i rapporten bør prioriterast.
5. Kontrollutvalet ønskjer at revisjonsrapport er klar frå Deloitte si side innan 04.09.17, ferdig verifisert og med fylkesrådmannen sin uttale vedlagt og/eller innarbeidd.»

Av den godkjende prosjektplanen går det fram at føremålet med forvaltningsrevisjonen er:

«Føremålet med forvaltningsrevisjonen er å kartlegge omfanget av forretningsdrift i dei vidaregåande skulane i Hordaland, undersøke om forretningsdrifta er innanfor regelverket og om fylkeskommunen har tilfredsstillande system og rutinar for forretningsdrift ved skulane.»

Besøksadresse: Agnes Mowinckelsgt. 5 - Postadresse: Postboks 7900. 5020 Bergen - Telefon 55 23 90 00

Direkte telefon 55239447 – Mobil 97505152 - E-postadresse: Roald.Breistein@hfk.no eller kontrollutvalet@hfk.no

Bankironr. 5201 06 74239 - Foretaksnr. NO 938 626 367 mva.

Med bakgrunn i prosjektet sitt føremål har revisjonen formulert følgjande problemstillingar:

1. **Kva er omfanget av dei vidaregåande skulane i Hordaland si forretningsdrift?**
 - a) Kor mange skular har forretningsdrift?
 - b) Kva varar og tenester blir omsett ved skulane?
 - c) Kor mykje omsette skulane for i rekneskapsåret 2015?
 - d) Korleis er forretningsdrifta organisert ved skulane?

2. **I kva grad er forretningsdrifta ved vidaregåande skular i samsvar med regelverk, nasjonale føringar og Fylkeskommunen sine retningslinjer?**
 - a) I kva grad er forretningsdrifta ved skulane føremålstenleg organisert med tanke på å sikre betryggande kontroll?
 - b) I kva grad er det etablert tilstrekkeleg med sentrale og lokale system og rutinar for forretningsdrifta ved dei vidaregåande skulane?
 - i. Er det etablert retningslinjer og rutinar for forretningsdrift ved skulane?
 - ii. Er det etablert tiltak for å sikre økonomisk internkontroll slik som rutinar for budsjettering, ordremottak, dokumentasjon, fakturering, bokføring, avgiftsplikt m.v?
 - iii. Er det etablert rutinar for handtering av overskot/underskot av forretningsdrifta?
 - iv. Har skulane etablert eit rekneskapsmessig skille mellom skuledrift og forretningsdrift? Er det etablert retningslinjer for å hindre kryss-subsidiering?
 - v. Kva prinsipp blir lagt til grunn for prising av varer og tenester, og kva omsyn blir tatt knytt til konkurranse med lokalt næringsliv?
 - vi. I kva grad er det etablert tilstrekkelig system og rutinar som regulerer sal av undervisningstenester både frå skulen og frå lærarane som private aktørar?

I samband med at Deloitte orienterte om status i arbeidet i møte i kontrollutvalet 27.03.2017 vart det gjort m.a. slikt vedtak:

1. *Kontrollutvalet gjev fullmakt til leiar i utvalet, i samråd med sekretariatet, til å vurdere innspel frå Deloitte i høve utval på tal skular.*
2. *Notat om auka timetal frå Deloitte vert lagt fram for kontrollutvalet i møte 08.05.2017.*

Deloitte sende 24.04.2017 e-post med forslag til utval på tal skuler og leiar i kontrollutvalet, i samråd med sekretariatet, sa seg samde i dette forslaget i svar e-post 27.04.2017. I e-posten frå Deloitte går det også fram at det ikkje er naudsynt med auke i timetalet.

Drøfting:

Deloitte opplyser at dei ikkje klarer å ha rapporten ferdig tidsnok til at den kan handsamast i dette møtet. Deloitte vil i møtet gjera greie for når rapporten kan vera klar slik at det kan avtalast tidspunkt for levering til sekretariatet.

I dette møtet vil Deloitte også orientere om status og framdrift i prosjektet.

Konklusjon:

Dersom det ikkje kjem fram særskilte opplysningar, som t.d. krev justering ift. godkjend prosjektplan, vert det tilrådd at kontrollutvalet tar informasjonen til orientering.

Forslag til vedtak

1. Forvaltningsrevisjonsrapport innan innkjøp og forretningsdrift i vidaregåande skular – Del 2 vert å levere sekretariatet innan slik at den handsamast i møte i kontrollutvalet
2. Informasjonen vart elles teken til orientering.

Hogne Haktorson
kontrollsjef

Roald Breistein
utvalgssekretær

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikkje underskrift.



Arkivnr: 2016/11222-14

Saksbehandlar: Roald Breistein

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Kontrollutvalet	85/17	28.08.2017

Selskapskontroll av Bybanen AS - Status i høve tilsyn frå Jernbanetilsynet mv.

Bakgrunn for saka:

Kontrollutvalet gjorde slikt vedtak i sak PS 129/16 Selskapskontroll av Bybanen AS – Forslag til prosjektplan i møte 17.11.16:

1. *Kontrollutvalet bestiller selskapskontroll av Bybanen AS frå Deloitte AS, med utgangspunkt i forslag til prosjektplan.*
2. *Det vert akseptert ein samla timerressurs på inntil det timetal, inkludert opsjon på eventuell bruk av spørjeundersøking, som ligg i forslag til prosjektplan.*
3. *Det vert også akseptert opsjon på ev. presentasjon av rapporten i Hordaland fylkesting fakturert etter timeforbruk, inntil 8 timar.*
4. *Det er ønskjeleg at Deloitte, i samband med at revisjonsrapporten vert send på høyring til fylkesrådmannen og selskapet, ber om at dei også tar stilling til korleis forslag til tiltak som ligg i rapporten bør prioriterast.*
5. *Kontrollutvalet ønskjer at revisjonsrapport er klar frå Deloitte si side innan 30.6.2017, ferdig verifisert og med fylkesrådmannen og selskapet sin uttale vedlagt og/eller innarbeidd.*

Av den godkjende prosjektplanen går det fram at føremålet med selskapskontrollen er:

«Føremålet med selskapskontrollen er å undersøke og vurdere Hordaland fylkeskommune si eigarstyring av Bybanen AS. Vidare er føremålet med selskapskontrollen å undersøke om selskapet har etablert system og rutinar for å sikre god beredskap ved driftsproblem og for kommunikasjon med og informasjon til kundar og samarbeidspartar.»

Med bakgrunn i prosjektet sitt føremål har revisjonen formulert følgende overordna problemstillinger:

1. *I kva grad har Hordaland fylkeskommune etablert ei eigaroppfølging av selskapet i samsvar med etablerte normer for eigaroppfølging, egne vedtak og rutinar?*
 - a. *I kva grad er det etablert ein eigarstrategi med mål og krav til selskapet?*
 - b. *I kva grad har fylkeskommunen fulgt opp selskapet i samsvar med egne rutinar for eigarstyring og føringar som er gitt til selskapet?*

2. *I kva grad har Bybanen AS etablert system og rutinar for å handtere driftsutfordringar?*
 - a. *I kva grad er det etablert ein beredskapsplan og tilhøyrande rutinar som skal sikre alternativ transport ved eventuelle driftsutfordringar?*
 - i. *I kva grad dekker beredskapsplanen dei driftsutfordringane som Bybanen har opplevd?*
 - ii. *I kva grad blir beredskapsplanen nytta ved eventuelle hendingar?*
 - b. *I kva grad er det gjennomført dokumenterte risikovurderingar som ligg til grunn for beredskapsplan og system og rutinar knytt til å sikre driftstryggleik?*
 - c. *I kva grad har Bybanen tilstrekkeleg med system og rutinar for å sikre at ein tar lærdom av hendingar som har fått konsekvensar for drifta?*
 - d. *I kva grad er det etablert rutinar for leiinga sin gjennomgang av tryggleikssystemet, samt gjennomgang og evalueringar av hendingar og avvik?*
 - e. *I kva grad er det etablert system og rutinar som sikrar at det blir gitt naudsynt informasjon både internt, til samarbeidspartar og kundar ved eventuelle drifts- utfordringar?*

3. *I kva grad er det etablert tydeleg ansvar og rolledeling mellom Bybanen AS og andre aktuelle aktørar slik som samferdsleavdelinga, Skyss, Bybanen utbygging og operatørselskap når det gjeld etablering av ei trygg og føreseieleg drift av Bybanen?*

Den godkjende prosjektplanen ligg ved som vedlegg 1.

I saksframlegg til møte i kontrollutvalet 13.2.17 stod det m.a. dette:

«Sekretariatet er gjort kjend med gjennom media at Jernbanetilsynet nyleg har gjennomført eit tilsyn med Bybanen AS der det m.a. er påpeikt manglar i vedlikehaldet av bybanevognene. Vidare er vi kjend med at Bybanen AS, Keolis og fylkeskommunen skal ha møte eit med Jernbanetilsynet 31.1.17 for å diskutere dette. For kontrollutvalet kan det vera nyttig å få orientering om status i høve tilsynet, m.a. for å vurdere om kontrollutvalet bør gjera endringar i si bestilling til Deloitte. På bakgrunn av dette er det gjort avtale med fylkesrådmannen at han kjem i møtet for å gje ei slik orientering.»

Ut frå det som går fram over vart dette protokollert i møte i kontrollutvalet 13.2.17:

«Handsaming i møte

Forvaltningsrevisor Birte Bjørkelo orienterte om status i den pågåande selskapskontrollen og svarte på spørsmål frå kontrollutvalet.

Fylkesrådmann Rune Haugsdal orienterte frå møte med Jernbanetilsynet 31.1.17 og svarte på spørsmål frå kontrollutvalet.

På bakgrunn av det som kom fram i orienteringa frå møte med Jernbanetilsynet 31.1.17, etter gjennomført tilsyn med Bybanen AS, vart kontrollutvalet samde om å be fylkesrådmannen om å komme i møte 27.3.17 for å gje ny status i høve oppfølging etter tilsynet.

Ut frå det som kjem fram i neste møte skal kontrollutvalet ta stilling til om det må gjerast endringar i føremål og problemstillingar i selskapskontroll av Bybanen AS. Arbeidet med selskapskontroll av Bybanen AS vert stilt i bero inntil vidare.

Etter dette vart slikt vedtak samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Kontrollutvalet ber fylkesrådmannen om å komme i møte 27.3.17 for å gje ny status i høve oppfølging etter tilsynet frå Jernbanetilsynet med Bybanen AS.
2. På bakgrunn av det som kjem fram i neste møte, vil kontrollutvalet ta stilling til om det må gjerast endringar i føremål og problemstillingar i selskapskontrollen av Bybanen AS .
3. Arbeidet med selskapskontroll av Bybanen AS vert stilt i bero inntil vidare.»

I samband med møte i kontrollutvalet 27.03.2017 vart dette protokollert:

«Handsaming i møte

Fylkesrådmann Rune Haugsdal orienterte om status i høve oppfølging etter tilsynet frå Jernbanetilsynet med Bybanen AS og svarte på spørsmål frå kontrollutvalet.

Det kom m.a. fram følgjande:

- Informasjon i brev frå Statens jernbanetilsyn 21.03.2017 til Keolis Norge AS om oppfølging av rapport etter tilsyn i desember 2015, send kontrollutvalet på e-post etter møtet
- Notat til fylkesutvalet 30.03.2017 om organisering av bybanedrifta, send kontrollutvalet på e-post etter møtet
 - Vedlegg til notatet - Evaluering av Bybanen AS – Rapport frå Karabin AS 22.03.2017
- Det skal no lagast ein plan for å gjennomføre forbetringar i høve rapporten frå Karabin AS
- På bakgrunn av dette skal det leggjast fram ei sak for fylkestinget i juni 2017 med forslag til ny rollefordeling og organisering av drifta av Bybanen AS

Kontrollutvalet vil komme tilbake til saka i møte 28.08.2017, når ein ser korleis handsaminga vert i fylkestinget i juni.

Etter detta vart slikt vedtak samrøystes vedteke.

Vedtak

Kontrollutvalet vil komme tilbake til saka i møte 28.08.2017 når ein ser korleis handsaminga vert i fylkestinget i juni.»

Drøfting:

Fylkestinget handsama sak PS 60/17 evaluering av Bybanen i møte 14.06.2017 der det vart gjort slikt vedtak:

1. Fylkestinget tek konklusjonane i evalueringsrapporten til orientering.
2. Fylkestinget godkjenner at bybanedrifta vert organisert som ein konsernmodell.
3. Fylkestinget godkjenner at i lys av endra arbeidsoppgåver vert styret i Bybanen AS utvida med to personar. Styret skal ha totalt 7 personar, av dei skal to vere politikarar. Fylkestinget innstiller på styrerepresentantane, som vert valde av generalforsamlinga.
4. Fylkestinget godkjenner at fylkesrådmannen får fullmakt til å setje i verk naudsynte anskaffingar.
5. Fylkestinget legg til grunn at avtaler om framtidige anskaffingar kan terminerast dersom framtidig endra organisering av bybanen tilseier det.
6. Fylkestinget skal handsame sak om framtidig organisering av bybanen i fylkestingsmøtet i oktober, med handsaming i fagutval i forkant.
7. Fylkestinget ber fylkesrådmannen utgreie ein modell utan konkurranseutsetting der operatørtjenester og totalansvar for sikkerheitsstyring og vedlikehald vert i offentleg regi. Samtidig

bør det utgreiast ein modell der ein også kan ta over vognvedlikehald og organisere dette som ei eining på linje med infrastrukturvedlikehaldet.

8. *Fylkestinget ber fylkesrådmannen om å leggje fram ei sak som vurderer eit eventuelt forpliktande samarbeid med Bergen kommune om drifta av Bybanen.*

Som det går fram av vedtaket over skal det gjerast store organisatoriske endringar i Bybanen AS, og fylkesrådmannen er m.a. bede om å legge fram ny sak om dette til fylkestinget i oktober. Slik sekretariatet ser det, inneheld evalueringsrapporten som fylkestinget har slutta seg til, i stor grad tiltak knytta mot problemstillingane som ligg i den godkjende prosjektplanen for denne selskapskontrollen. Det betyr at det allereie er i gang omfattande forbetningsarbeid på området. På bakgrunn av dette bør kontrollutvalet vurdere om vidare gjennomføring av selskapskontroll av Bybanen AS skal utsettast til hausten 2018 når ny organisering har fått virke ei tid.

Som vedlegg 3 ligg også brev frå Skyss til Bergen kommune gjeldande «Beredskapsplan ved akutt-tiltak mot dårleg luftkvalitet», dagsett 22.03.2017, til orientering.

Konklusjon:

Sekretariatet tilrår at kontrollutvalet vedtek å utsetje selskapskontroll av Bybanen AS til hausten 2018 når ny organisering har fått virke ei tid.

Forslag til vedtak

Kontrollutvalet vedtek å utsetje selskapskontroll av Bybanen AS til hausten 2018, når ny organisering har fått virke ei tid.

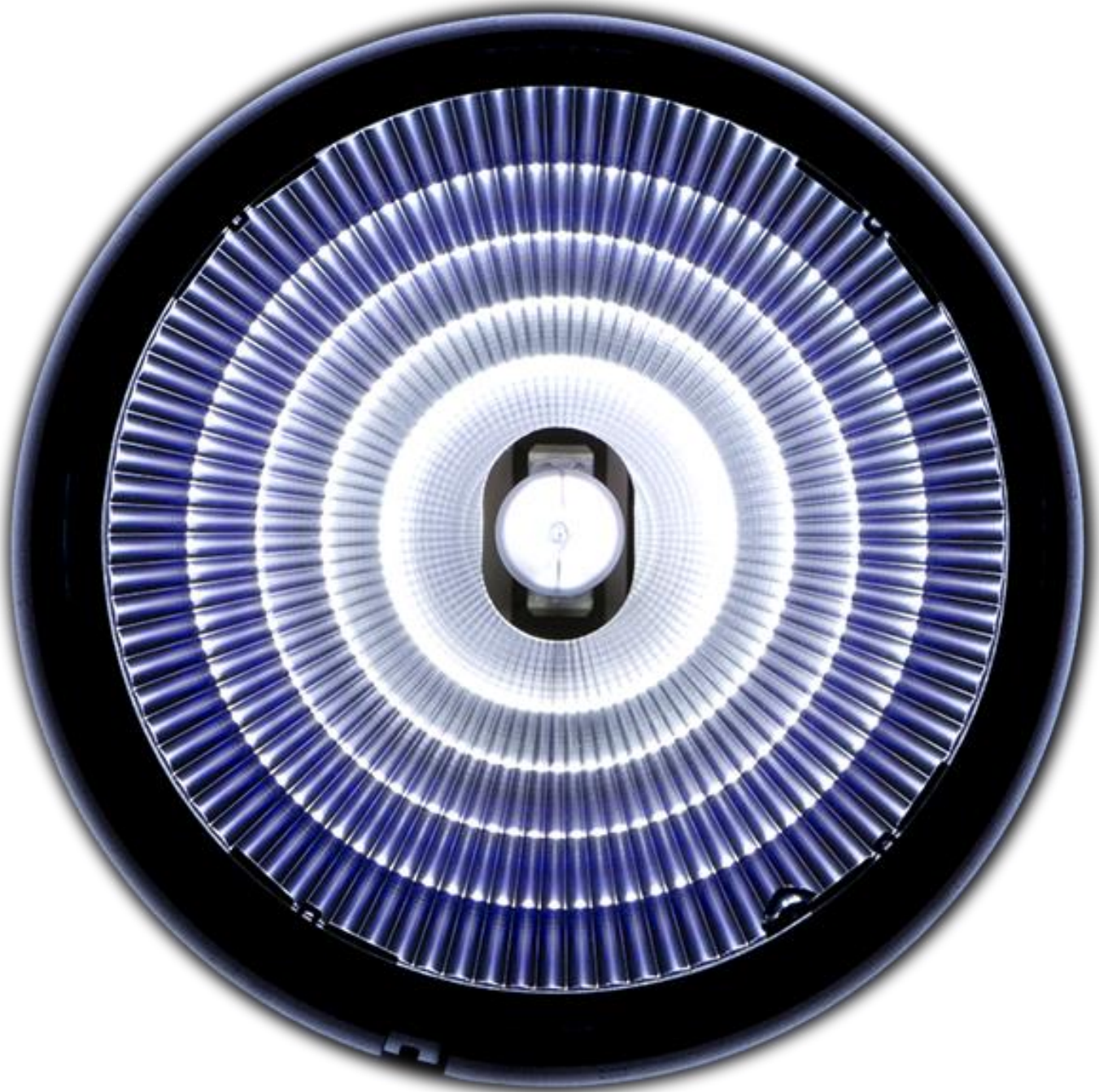
Hogne Haktorson
kontrollsjef

Roald Breistein
utvalgssekretær

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikkje underskrift.

Vedlegg

- 1 Prosjektplan - selskapskontroll av Bybanen AS
- 2 Sak 60-17 Evaluering av Bybanen i TING 14.06.2017 med vedlegg
- 3 Beredskapsplan ved akutt-tiltak mot dårleg luftkvalitet sendt til Bergen kommune



Selskapskontroll | Hordaland fylkeskommune
Bybanen AS
Prosjektplan/engagement letter

November 2016

«Selskapskontroll av Bybanen AS –
prosjektplan»

November 2016

Prosjektplan utarbeidd for
Hordaland fylkeskommune av
Deloitte AS.

Deloitte AS
Postboks 6013 Postterminalen,
5892 Bergen
tlf: 51 21 81 00

www.deloitte.no
forvaltningsrevisjon@deloitte.no

Innhald

1. Føremål og problemstillingar	4
1.1 Innleiing	4
1.2 Om selskapet	4
1.3 Føremål og problemstillingar	5
2. Kontrollkriterium	7
2.1 Innleiing	7
2.2 Krav i lov og forskrift	7
2.3 Fylkeskommunale styringsdokument og vedtak	8
2.4 Bybanen AS sine egne retningsliner og dokument	8
3. Metode	9
3.1 Dokumentanalyse	9
3.2 Intervju	9
3.3 Spørjeundersøking – ein opsjon	9
3.4 Verifisering og høyring	9
4. Tid og ressursbruk	10
4.1 Nøkkelpersonell	10
4.2 Ressursbruk	10
4.3 Gjennomføringsplan	10

1. Føremål og problemstillingar

1.1 Innleiing

Deloitte har i samsvar med bestilling frå kontrollutvalet i sak PS108/2016 utarbeidd ein prosjektplan for selskapskontroll av Bybanen AS i Hordaland fylkeskommune. Selskapskontroll av Bybanen AS står på plan for selskapskontroll for perioden 2016-2020.

I følge kommunelova § 77 nr. 5 skal kontrollutvalet sjå til at det blir ført kontroll med forvaltninga av fylkeskommunen sine interesser i selskap m.m. Gjennom selskapskontroller vil ein mellom anna undersøke om krava fylkeskommunen set til eigarskapsutøvinga og til selskapet blir etterlevd. Selskapskontroll er eit viktig verktøy for kontrollutvalet for å sikre demokratisk innsyn og kontroll i eigarskapsforvaltninga og selskapa fylkeskommunen har eigarskap i. Selskapskontroll kan i hovudsak delast mellom to ulike typar kontrollar.

1. Eigarskapskontroll
2. Forvaltningsrevisjon i selskap

Eigarskapskontroll er den obligatoriske delen av selskapskontrollen og handlar i stor grad om korleis fylkeskommunen forvaltar eigarskapa sine. Fokuset er retta mot fylkeskommunen som eigar, og korleis fylkeskommunen gir føringar og følgjer opp eigarskapa. Når det gjelder **forvaltningsrevisjon i selskap** så er dette ein frivillig del av selskapskontrollen som blir basert på konkrete risiko- og vesentlegsvurderingar av eigarskapa og selskapet det gjeld. Ein slik forvaltningsrevisjon handlar i hovudsak om å undersøke forhold knytt til selskapet sine plikter og oppgåver. Ved forvaltningsrevisjon av selskap kan mellom anna måloppnåing, ressursbruk og regeletterleving i selskapet kontrollerast.

Det kan også gjennomførast kontrollar som kombinerer element frå dei to nemnte formene. Selskapskontrollen som er foreslått her er ein slik kombinasjon av eigarskapskontroll og forvaltningsrevisjon av selskapet.

1.2 Om selskapet

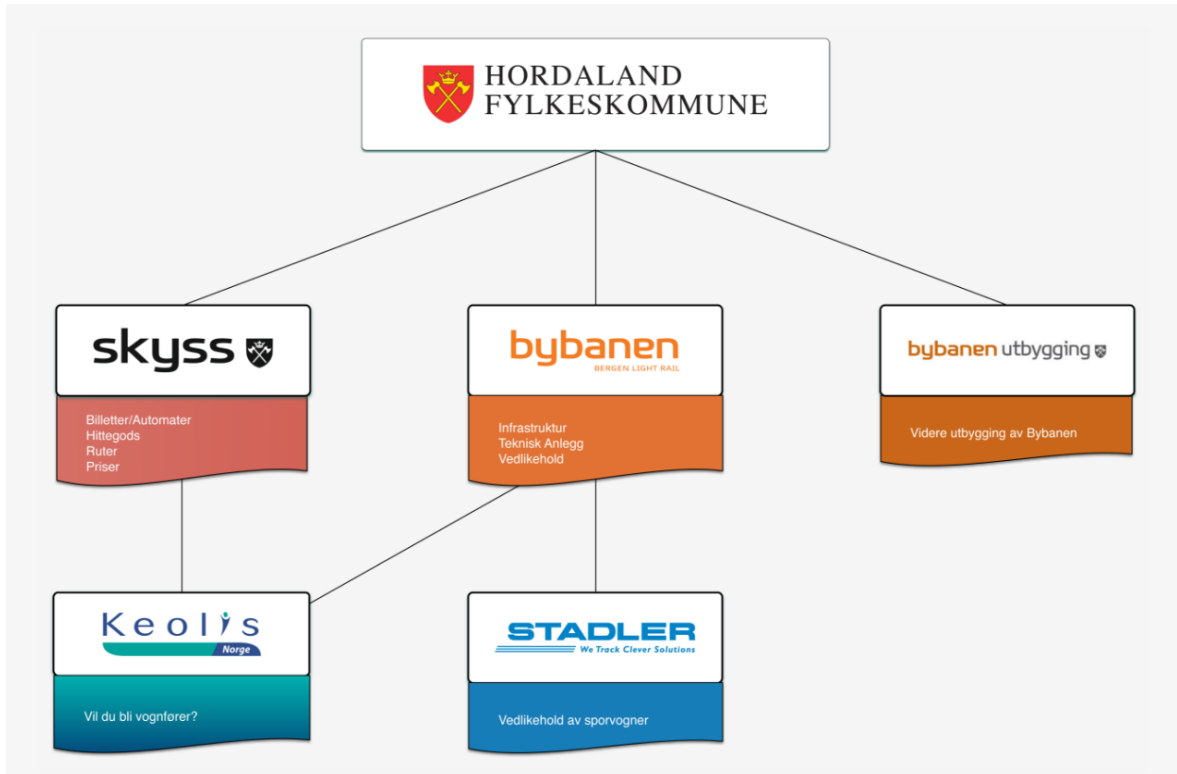
Bybanen AS er eigd av Hordaland fylkeskommune. Selskapet blei stifta i 1997, og hadde 19 tilsette i august 2016. Styret består av styreleiar og tre styremedlemmar. Det er også to varastyremedlemmar. Bybanen AS har ingen eidedeler i andre selskap. Det går fram på nettsida Ravn Info at vedtatt føremål for Bybanen AS er:

«Forvalte og drifte infrastrukturen for Bybanen og for trolleybuss, herunder også Bybanens skinnegående materiell. Selskapet har fagansvar for sikkerhet, bane, elektro, signal/tele samt for skinnegående materiell for Bybanen i henhold til de til enhver tid gjeldende lover og forskrifter.»

På nettsida til Bybanen AS går det fram at selskapet prioriterer sin aktivitet som følgjer:

1. Tryggleik
2. Driftsstabilitet og tilgjengelegheit
3. Gode passasjeropplevingar
4. Alle andre prosessar og aktivitetar

Bybanen AS samhandlar med fleire andre aktørar knytt til drift av Bybanen. Det er operatørselskap som køyrer og kontrollerer vogner, og Skyss (organisasjonsledd i Hordaland fylkeskommune) har ansvar for rutetilbodet. Bybanen Utbygging er ei avdeling i Hordaland fylkeskommune som har ansvar for planlegging, design og utbygging. Sjå figuren under for illustrasjon av samarbeidet.



1.3 Føremål og problemstillingar

Føremålet med selskapskontrollen er å undersøke og vurdere Hordaland fylkeskommune si eigarstyring av Bybanen AS. Vidare er føremålet med selskapskontrollen å undersøke om selskapet har etablert system og rutinar for å sikre god beredskap ved driftsproblem og for kommunikasjon med og informasjon til kundar og samarbeidspartar.

Med bakgrunn i føremålet er det utarbeidd følgjande problemstillingar som vil bli undersøkt:

1. **I kva grad har Hordaland fylkeskommune etablert ei eigaroppfølging av selskapet i samsvar med etablerte normer for eigaroppfølging, egne vedtak og rutinar?**
 - a. I kva grad er det etablert ein eigarstrategi med mål og krav til selskapet?
 - b. I kva grad har fylkeskommunen følgd opp selskapet i samsvar med egne rutinar for eigarstyring og føringar som er gitt til selskapet?

2. **I kva grad har Bybanen AS etablert system og rutinar for å handtere driftsutfordringar?**
 - a. I kva grad er det etablert ein beredskapsplan og tilhøyrande rutinar som skal sikre alternativ transport ved eventuelle driftsutfordringar?
 - i) I kva grad dekker beredskapsplanen dei driftsutfordringane som Bybanen har opplevd?
 - ii) I kva grad blir beredskapsplanen nytta ved eventuelle hendingar?
 - b. I kva grad er det gjennomført dokumenterte risikovurderingar som ligg til grunn for beredskapsplan og system og rutinar knytt til å sikre driftstryggleik?

- c. I kva grad har Bybanen tilstrekkeleg med system og rutinar for å sikre at ein tar lærdom av hendingar som har fått konsekvensar for drifta?
 - d. I kva grad er det etablert rutinar for leiinga sin gjennomgang av tryggleikssystemet, samt gjennomgang og evalueringar av hendingar og avvik?
 - e. I kva grad er det etablert system og rutinar som sikrar at det blir gitt naudsynt informasjon både internt, til samarbeidspartar og kundar ved eventuelle driftsutfordringar?
- 3. I kva grad er det etablert tydeleg ansvar og rolledeling mellom Bybanen AS og andre aktuelle aktørar slik som samferdsleavdelinga, Skyss, Bybanen utbygging og operatørselskap når det gjeld etablering av ei trygg og føreseieleg drift av Bybanen?**

2. Kontrollkriterium

2.1 Innleiing

Kontrollkriteria vil bli henta frå og utleia av autoritative kjelder, rettsreglar, politiske vedtak og fastsette retningslinjer. Kontroll kriteria under er ikkje utømmende for kva som kan vere relevant i selskapskontrollen. Andre kriterium vil kunne komme til dersom det skulle vere naudsynt for å få ei fullstendig undersøking og vurdering av problemstillingane.

2.2 Krav i lov og forskrift

2.2.1 Jernbanelov

Det går fram av § 6 i Jernbanelova at «Departementet kan ved forskrift eller enkeltvedtak fastsette vilkår for tillatelsen for å ivareta hensynet til en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling samt miljø, herunder krav til (...) (f) sikkerhetsreglementer og internkontrollsystemer.»

2.2.2 Forskrift om krav til sporvei, tunnelbane, forstadsbane m.m. (kravforskriften)

Kravforskrifta vil vere relevant kontrollkriterium for denne selskapskontrollen. Til dømes går det fram av § 4-7 om beredskap at beredskapen skal omfatte: Beredskapen mellom anna skal omfatte «organisering, utstyr og materiell for effektiv beredskapsinnsats», «et dokumentert beredskapsplanverk, med tydelig rollefordeling, varslingslister og innsatsplaner» og «informasjonsberedskap i krisesituasjoner som sikrer at reisende og publikum får informasjon om hvordan de skal forholde seg».

Vidare går det fram av forskriftens § 4-8 om leiinga si gjennomgang:

«Jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal ved behov og minst en gang per år, gjennomgå sikkerhetsstyringssystemet og resultater fra virksomhetens sikkerhetsarbeid for å sikre at sikkerhetsstyringssystemet fortsatt er hensiktsmessig og oppdatert. Ved gjennomgåelsen skal det tas hensyn til blant annet:

- a) resultater og gjennomføring av tiltak etter interne revisjoner og revisjoner av leverandører, samt vurdering av samsvar med lovgivningens krav og interne krav,
- b) i hvilken grad sikkerhetsmål er oppnådd,
- c) nye og oppdaterte risikovurderinger,
- d) endrede forutsetninger, herunder endringer i lover og/eller forskrifter,
- e) analyser av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser,
- f) avvik og oppfølging av disse og
- g) oppfølgingstiltak etter ledelsens tidligere gjennomgørelser.

Ledelsens gjennomgåelse skal avdekke eventuelle behov for endring i sikkerhetspolitikk, sikkerhetsmål og handlingsplaner og andre deler av sikkerhetsstyringssystemet.»

Når det gjeld oppfølging av avvik går det fram krav til dette i § 7-4:

«Jernbanevirksomheten skal registrere og følge opp avvik fra jernbanelovgivningen og interne bestemmelser. Det skal tas stilling til avvikenes betydning for sikkerheten, både enkeltvis og i forhold til andre avvik.

Jernbanevirksomheten skal rette avvik, avdekke årsakene til avvikenes og iverksette tiltak for å hindre gjentakelse. Tiltakene skal følges opp og effekten av tiltakene

evalueres. Inntil avvik er rettet skal det ved behov gjennomføres kompenserende tiltak.»

2.3 Fylkeskommunale styringsdokument og vedtak

Relevante fylkeskommunale styringsdokument og vedtak kan bli nytta som kontrollkriterium. Dette kan til dømes dreie seg om eigarskapsmelding og eigarstrategi.

2.4 Bybanen AS sine egne retningslinjer og dokument

Bybanen AS har etablert ein rekke dokument som vil vere relevant som kontrollkriterium. Til dømes kan dette gjelde «Bestemmelser for sikker trafikkavvikling – BST» og «Regelverk for drift og infrastruktur – RDI».

3. Metode

Deloitte utfører selskapskontroll i samsvar med kapittel 6 i forskrift om revisjon i kommuner og fylkeskommuner, RSK 001, standard for forvaltningsrevisjon og rettleiar for gjennomføring av selskapskontroll utarbeidd av NKRF¹.

3.1 Dokumentanalyse

Vi vil samle inn relevant dokumentasjon som til dømes retningslinjer og rutinar for området som skal undersøkast. Innsamla dokumentasjon og kjeldemateriale vil bli analysert og vurdert opp mot kontrollkriteria.

3.2 Intervju

For å få supplerande informasjon til skriftlege kjelder vil Deloitte intervjuje utvalte personar frå selskapet (leiing) og representantar frå Hordaland fylkeskommune. Vi tek sikte på å gjennomføre om lag 7-8 intervju. Endelig utval av personar som skal intervjuast eller svare på spørsmål vil bli gjort etter innleiande analyse.

3.3 Spørjeundersøking – ein opsjon

Dersom det er ønskeleg og mogleg, vil revisjonen sende ei spørjeundersøking til førarane av bybanen for å undersøke korleis dei opplever handsaming av driftsproblem og tilhøyrande beredskap. Dette gjeld i kva grad førarane blir tilstrekkelig informert slik at dei kan informere vidare til passasjerane. Revisjonen er avhengig av å få tilgang til e-post-adressene til alle førarane for at ei slik spørjeundersøking kan bli gjennomført. Dette krev at arbeidsgjevar for førarane samtykker til ei slik undersøking.

3.4 Verifisering og høyring

Oppsummering av intervju vil bli sendt til dei intervjuja for verifisering. Det er informasjon frå det verifiserte intervjureferatet som vil bli nytta i rapporten. Faktadelen i rapporten vil bli sendt til fylkeskommunen og selskapet for verifisering. Deretter vil heile rapporten, inkludert vurderingsdel og forslag til tiltak, bli sendt til fylkesrådmannen og selskapet for uttale. Høyringsuttalane vil bli vedlagt den endelege rapporten som blir sendt til kontrollutvalet.

¹ *Selskapskontroll - fra a -å. (Praktisk veileder)*, Utarbeidd av NKRF 2010.

4. Tid og ressursbruk

4.1 Nøkkelpersonell

Stein Ove Songstad er ansvarleg partner på oppdraget. I tillegg vil teamet bestå av prosjektleiar Birte Bjørkelo (Director) prosjektmedarbeidarar Sissel Riise (manager) og Anders Blomhoff Pedersen (senior konsulent). Deloitte har sett saman eit team som sikrar at prosjektet blir gjennomført i samsvar med gjeldande retningslinjer, samt med naudsynt kompetanse og erfaring innanfor kommunal revisjon.

4.2 Ressursbruk

Med utgangspunkt i prosjektet sin karakter og planen som er lagt for korleis prosjektet skal bli gjennomført vil det ta totalt 282 timar å gjennomføre prosjektet. Dette inkluderer førebuing av prosjektet, utarbeiding av problemstillingar og prosjektplan, førebuing og gjennomføring av datainnsamling, analyse av data og utarbeiding og kvalitetssikring av rapport. Timetalet omfattar også presentasjon av ferdig rapport for kontrollutvalet. Timetalet inkluderer ikkje gjennomføring av opsjon på spørjeundersøkinga (sjå vedlegg).

Timeestimatet inkluderer ikkje førebuing og gjennomføring av presentasjon i fylkestinget. Ved eventuell presentasjon i fylkestinget vil det bli rekna med inntil 8 ekstra timar for førebuing og utarbeiding av presentasjon.


Sjå vedlegg for oversikt over timefordeling.

Fakturering av kostnadene ved prosjektet vil skje i samsvar med avtale mellom Hordaland fylkeskommune og Deloitte.

4.3 Gjennomføringsplan

Oppstart av prosjektet vil vere desember 2016 og rapporten vil vere klar for oversending til kontrollutvalet ved sekretariatet innan utgangen av juni 2017. For å kunne gjennomføre prosjektet innan denne fristen og med stipulert timebruk er det nødvendig at fylkeskommunen og selskapet sender over etterspurt dokumentasjon innan dei fristar som blir sett, at utvalde personar stiller til og verifiserer intervju, samt at selskapet innan avtalte fristar gir tilbakemelding på rapportutkast i samband med verifisering og høyring. Ettersom dette er ein selskapskontroll som krev at både fylkeskommune og selskapet gir tilbakemelding på rapporten har vi rekna inn litt ekstra tid.

Bergen, 4. november 2016



Stein Ove Songstad

Oppdragsansvarleg partner Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, a UK private company limited by guarantee, and its network of member firms, each of which is a legally separate and independent entity. Please see www.deloitte.no for a detailed description of the legal structure of Deloitte Touche Tohmatsu Limited and its member firms.

Deloitte Norway conducts business through two legally separate and independent limited liability companies; Deloitte AS, providing audit, consulting, financial advisory and risk management services, and Deloitte Advokatfirma AS, providing tax and legal services.

© 2016 Deloitte AS



Arkivnr: 2015/8900-5
Saksbehandlar: Rolf Rosenlund

Saksframlegg**Saksgang**

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		08.06.2017
Fylkesutvalet		13.06.2017
Fylkestinget		13.06.2017

Evaluering av Bybanen**Samandrag**

På bakgrunn av vedtak i fylkestinget i desember 2016 har fylkesrådmannen sett i verk evaluering av bybanedrifta. Konsulentselskapet Karabin AS har gjennomført evalueringa og levert rapport og tilleggsnotat som fylgjer saka. Rapporten har ei rekkje tilrådingar som fylkesrådmannen sluttar seg til. Fylkesrådmannen vil særleg trekkja fram at det vert rådt til at Bybanen AS si rolle vert utvida til å ha ansvar for innkjøp av og styring av operatør. Skyss sin rolle vert endra til å vera bestillar av tenesta ut mot kunden frå Bybanen AS, samt stå for kommunikasjonen for alt som gjeld bybanedrifta. Det vert rådt til at både den operative drifta og vedlikehald av bybanevogner og infrastruktur må konkurransetsetjast. Fylkesrådmannen rår til at ein gjennomfører endringar i styresamansetninga i Bybanen AS, og at det vert teke initiativ ovanfor Bergen kommune for å få til eit tettare og meir forpliktande samarbeid om bybanedrifta.

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget sluttar seg til konklusjonane i evalueringsrapporten.
2. Fylkestinget godkjenner at bybanedrifta vert organisert som ein konsernmodell i samsvar med rapporten pkt 5.1.2
3. Fylkestinget godkjenner at operatørtenestene og vedlikehald av vogner og infrastruktur framleis vert konkurransetsett.
4. Fylkestinget godkjenner at i lys av endra arbeidsoppgåver vert styresamansetninga i Bybanen AS endra frå eit delvis politisk samansett styre til eit kompetent fagstyre.
5. Fylkestinget godkjenner at avtalestrukturen mellom dei involverte partane i bybanesamarbeidet vert tilpassa den nye organiseringa.
6. Fylkestinget godkjenner at fylkesrådmannen får fullmakt til å setja i verk organisasjonsendringane i samsvar med vedtaket i saka.
7. Fylkestinget ber fylkesrådmannen om å leggja fram ei sak som vurderer eit eventuelt forpliktande samarbeid med Bergen kommune om drifta av Bybanen.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

- 1 Rapport - evaluering av organisering av bybanen
- 2 Tilleggsnotet (2) til evalueringa

Fylkesrådmannen, 31.05.2017

Bakgrunnen for saka

I fylkesutvalet sitt møte den 7. august 2015 sette Mona Hellesnes fram fylgjande oversending:

"Informasjon om administrativ organisering av kollektivtilbudet:

De siste årene har det vært en stor utvikling i kollektivreisende, og i -tilbudet. Elektronisk billettering og andre elektroniske løsninger er innført. Vi har overtatt trolleybuslinjen, bygt bybanen vidare til Lagunen, økt bussproduksjonen og hurtigbåttilbudet. Vi har og vedtatt lav- og nullutslippskrav på de nye fergeanbudene som skal ut i slutten av året.

I tillegg har vi fått en oppgavemelding på Stortinget som også berører kollektivansvaret. Ber om at fylkesutvalget får en redegjørelse på administrativ organisering knyttet til kollektivtilbudet i Hordaland."

I samband med budsjetthandsaminga for 2016 kom denne saka opp gjennom fylgjande forslag og vedtakspunkt:

«Samordning

Det er ei målsetjing å få mest mogeleg aktivitet/tenesteyting ut av kvar fylkeskommunal krone. Dette krev kontinuerleg evne til endring. Samferdselsfeltet i HFK er i dag fragmentert, og delt opp i mange ulike einingar, som krev mykje koordinering på tvers. Det er hensiktsmessig med ein grundig gjennomgang av heile samferdselsfeltet administrativt, og ber fylkesrådmannen leggja fram ei utgreiing som drøftar ulike måtar å organisera feltet på. Målsetjinga må vera å få meir effektiv ressursutnytting, og dermed meir ressursar til tenesteytinga.»

Fylkesrådmannen har vurdert det slik at det er tilhøva rundt drifta av Bybanen og roller og avtaleverk i tilknytning til dette som det er viktigast å utgreia no. Fylkesrådmannen sette difor i gong eit arbeid for å evaluera no gjeldande driftsopplegg for bybana.

Konsulentselskapet Karabin AS fekk oppgåva med å gjennomføra evalueringa og har lagt fram vedlagte rapport som dannar grunnlaget for denne saka.

Føremål og rårer for evalueringa

Føremålet med evalueringa er å få vurdert ei meir tenleg organisering av utbyggjing og drift av Bybanen. Føresetnaden for å kunna gjera det, er kjennskap til svake og sterke sider ved noverande organisering. På det grunnlaget kan ei gjera seg opp ei meining om kva ein kan oppnå av meirverdi ved alternativ organisering. I evalueringa har problemstillingane rundt interne og eksterne grensesnitt vore sentrale tema. Tilhøvet til Statens Jernbanetilsyn er og eit viktig tema.

Nogjeldande avtale med operatøren Keolis går ut 1. juli 2019. Vedtak om eventuell ny organisering må fattast i tide slik at prosessen med å skaffa ny operatør kan starta i løpet av 1. halvår 2017.

Hovudutfordringar som vert drøfta i evalueringa

Merkevara

Bybanen er eit viktig element i kollektivtrafikken i Bergen med sine rundt 50.000 daglege reisande. Bybanen er planlagt med høg standard på; frekvens, kapasitet, føreseieleg framkomst, rask av- og påstiging, enkel billettering, designprogram og haldeplassar. Målet er at deler av denne kvaliteten på sikt også i størst mogeleg grad skal gjennomførast på resten av kollektivtrafikken i Bergen.

Det er krevande å oppretthalda høg standard på merkevara. Det gjeld både fysiske tilhøve rundt infrastrukturen og kommunikasjon og logistikk. Rapporten peikar på at forvaltninga av merkevara er fragmentert og at kommunikasjonen ut mot publikum er for dårleg samordna. Dei ulike aktørane kan ha ulike interesser i kommunikasjonen mot publikum, og dei kan og mangla oversikt over totalbiletet.

Tilrådinga i rapporten er difor at Skyss må iverksetja tiltak for å ta sterkare styring på merkevara Bybanen, herunder all kommunikasjon med kundar og media.

Eigarstyringa

I rapporten vert det peika på at styring av verksemdar m.a. inneber:

- å ta ansvar for at pålagte lover og anna regelverk vert etterlevd
- ivareta driftsmessige omsyn
- føreta politiske prioriteringar.

Desse elementa kan ha ulik vekt og relevans alt etter type verksemd. Utfordringa vert å finna den rette balansen mellom direkte styring og utnytting av marknadsmekanismar der desse vil fungera for vårt føremål.

Fylkeskommunen drifrar og utviklar kollektivtrafikken gjennom Skyss, Bybanen AS og Bybanen Utbygging. Innafor kollektivområdet er Bybanen AS den einaste verksemda som ikkje er konkurranseutsett eller underlagt direkte administrativ styring.

Bybanen AS har eit omfattande driftsansvar og forvaltar store fylkeskommunale ressursar; bybanevogner og infrastrukturen med sporanlegget, bygningsmasse, teknisk infrastruktur og signalanlegg. Det er særskilt krevjande å ivareta desse oppgåvene og det krev eit breitt spekter av fagkunnskap.

Når Bybanen AS vart etablert var ein viktig grunn at ein måtte vera sikker på at Statens Jernbanetilsyn ville godkjenna infrastrukturforvaltaren sin tryggleiksstyring og driftsopplegg. Fylkeskommunen ville korrjere då eller no få desse godkjenningane direkte, då det er eit viktig prinsipp i all tryggleiksstyring at det øverste ansvaret skal vera heilt klart definert. I fylkeskommunen er det to leiarhierarki, det administrative og det politiske, og dermed er ansvaret ikkje eintydig.

I rapporten vert alternativa fylkeskommunalt føretak og aksjeselskapsforma drøfta. Rapporten konkluderar med at det kun er aksjeselskapsforma som har ei eintydig plassering av tryggleiksansvaret og ein konkluderar difor med at Bybanen AS bør vidareførast som aksjeselskap.

Styresamansetninga i eit aksjeselskap er viktig. Kompetansen til styremedlemmane må vera relevant for oppgåvene til selskapet og ein bør ha supplerande kompetanse innan økonomi, organisasjon og om marknaden selskapet opererar i.

I rapporten vert det rådt til at fylkeskommunen utarbeidar ein eigarstrategi for Bybanen AS med mål og resultatkrav. Vidare at styret har kompetanse på tryggleik, utvikling av Bybanen AS sin relasjon til Bybanen utbygging og til Skyss, samt forvaltning av strategi for vedlikehald og drift i eit livssyklusperspektiv. I dette ligg det at den politiske styringa i større grad enn no vert sikra gjennom eigarskapet (generalforsamlinga) og ikkje gjennom styrerepresentasjon.

Konkurranseutsetjing

I rapporten drøftar ein område som kan vera aktuelle for konkurranseutsetjing. Det mest ytterleggåande alternativet er full konkurranseutsetjing av drift og vedlikehald av infrastruktur og vogner, samt operatørrollen. I eit slikt scenario ville heile Bybanen AS si verksemd og operatørrollen vera konkurranseutsett i ein pakke. Dette er gjort i andre land, men det er ikkje vurdert som aktuelt her i denne fasen.

Rapporten konkluderar med at ein bør vurdere konkurranseutsetjing på fleire driftsområde enn det som er gjort så langt. Føresetnaden er at det er ein reell marknad som kan konkurrere om oppdraga. For vognvedlikehald er denne marknaden nokså avgrensa men det vert rådt til konkurranseutsetjing då det vil redusere risikoen for fylkeskommunen, det vil gje meir føreseielege kostnader, det vil gje lågare driftskostnader og det vil sikra kompetanse på vognvedlikehald.

Når det gjeld operatørrollen så er alternativa eigenregi eller vidareføring av konkurranseutsetjing. Her rår rapporten til at vidarefører konkurranseutsetjing av operatørrollen, men med justeringar i avtalestrukturen slik at operatør får nok kontraktuell styring med vognvedlikehaldet slik at krav i jernbanelova er stetta etter Jernbanetilsynet si tolking.

Kostnadseffektivitet i livssyklusperspektiv

Vedlikehaldskostnadane er generelt ein stor del av kostnadane når ein ser det i materiellet si levetid. For vognmateriell er det vurdert at vedlikehaldskostnadane utgjer 70-80% av totalkostnadane. Dette medfører at det er viktig å velja god kvalitet på materiellet og ha eit rett vedlikehaldsnivå. Etterslep på vedlikehaldet er alltid tungt å ta att.

I rapporten vert det peika på at det såkalla RAMS-prinsippet bør leggjast til grunn i utbyggingsfasen. RAMS skal sikra at banesystemet har den ønska regularitet, tilgjenge og tryggleik, samt at vedlikehaldsfunksjonen kan utførast rasjonelt og effektivt. Dersom dette systemet er implementert i utbyggingsfasen så kan ein oppnå både økonomiske og driftsmessige vinstar i driftsfasen.

Då ansvar for investering og drift er delt mellom Bybanen utbygging og Bybanen AS er tilrådinga at det vert etablert tydelegare leveranse- og samhandlingskrav mellom desse.

Framtidig finansieringsevne

Rapporten peikar på det store finansieringsbehovet som er på materiell og infrastruktur for bybane i åra framover. Det omfattar både nyinvestering i vogner og infrastruktur og vedlikehald og oppgradering i eit livssyklusperspektiv. Det vert rådt til at fylkeskommunen skaffar seg oversikt over det løpande finansieringsbehovet og planlegg eventuelle avsetning i forhold til det. For å sikra tilfredstillande verdibevaring av dei kapitalintensive anleggsmidlane rår rapporten til at fylkeskommunen etablerar ei forvaltning av desse (asset management) som gjer finansieringsbehovet føreseieleg og gjer det mogeleg å innarbeida dette i budsjetta.

Dagens organisering

Rapporten går gjennom dagens organisering av bybanedrifta og avtale- og incentivstrukturen og peikar på område der det ligg til rette for betre løysingar og ei anna organisering enn i dag. Dette er det sentrale punktet i evalueringa og som vil kreva endringar i styrings- og driftsstruktur. Den viktigaste tilrådinga er at totalansvaret for drifta vert samla hjå Bybanen AS. Skyss vil då få ein bestillarrolle mot Bybanen AS, og vil kun ha ein part å halda seg til når det gjeld rutedrifta. Dette vil i så fall påverka avtalestrukturen og kreva endra ressursbehov. Fylkesrådmannen går nærare inn på dette i si vurdering.

Fylkesrådmannen sine vurderingar

Den føreliggjande evalueringa av Bybanen har gjeve eit godt innsyn i sterke og svake sider ved noverande organisering. Evalueringa har styrka fylkesrådmannen i sitt syn på at tida er inne for å gjera organisatoriske grep for å forenkla styringsstrukturen og klårgjera ansvarstilhøva ved å endra avtalestrukturen. I tilknytning til dette fell det då naturleg å sjå på eigarstyringa og tilhøvet til Bergen kommune.

Bybanen vil for framtida vera eit berande element i kollektivtilbodet i Bergen. Fullt utbygd til Fyllingsdalen og Åsane vil den transportera ein vesentleg del av dei kollektivreisande i Bergen, og byen og dei reisande vil vera avhengig av, og må kunna stola på, at Bybanen vil gje eit stabilt og fungerande kollektivtilbod til ei kvar tid. Det må difor no leggjast til rette for ei organisering som sikrar optimal drift, og som har ei eintydig plassering av ansvar for tryggleiken og ivaretaking av infrastrukturen.

Merkevara Bybanen må hegnast om og vidareutviklast. Kommunikasjon er eit sentralt element i dette. Så langt har kommunikasjonen om drifta av Bybanen kome frå fleire partar og den har til tider vore uklar og dårleg samordna. Fylkesrådmannen sluttar seg til at all kommunikasjon og informasjon om Bybanen skal utgå frå Skyss.

For at merkevara skal stå seg over tid må kvaliteten på materiellet og infrastrukturen haldast ved like. Dette vert det peika på i fleire av hovudutfordringane i evalueringa, der det er trekt fram RAMS og Asset management som tiltak for å oppretthalda nivået på drift og tryggleik samt sikra at vedlikehaldet av infrastrukturen held det ynskja nivået. Fylkesrådmannen sluttar seg til dette og vil arbeida for å leggja til rette for at det er økonomisk rom for dette i dei framtidige budsjetta.

Organiseringa

I evalueringa vert det gjort greie for alle aktørane som er inne på drift, vedlikehald og utbygging av Bybanen, og utfordringane rundt samhandlinga mellom aktørane. I evalueringsrapporten vert tre ulike former for organisering drøfta. Alternativ 1 går ut på å gjera mindre justeringar i dagens organisering. Dette alternativet er mindre aktuelt då det ikkje løyser dei utfordringane som ein står ovanfor. Alternativ 2 er omorganisering til ein konsernmodell. I dette alternativet er det eit klart skilje mellom operativ drift og bestillarfunksjonen. Dei interne prosessane vert stramma opp og formaliserte og avtaleverket må tilpassast. Alternativ 3 er i korte trekk konkurranseutsetjing av konsernmodellen. I rapporten vert det rådt til at konsernmodellen vert valgt og at totalansvaret for den operative drifta dermed vert samla hjå Bybanen AS. Fylkesrådmannen sluttar seg til dette, og det inneber at all kontakt med operatøren skal gå via Bybanen AS. Skyss får då ei bestillarrolle av kollektivtenester utført med Bybanen, som deretter må stilla til rådvelde, og ha ansvar for, dei operative tenestene. Skyss sin bestillarrolle blir då så lik som mogeleg mot buss, båt og ferje.

I evalueringa vart det vurdert om innkjøparrollen framleis kunne liggja hjå Skyss, men konklusjonen er at det vil bryta med føresetnadane for tryggleiksgodkjenning frå Jernbanetilsynet.

Som fylgje av ei endra organisering må ein og fornya avtalestrukturen mellom partane. I evalueringa er det ei brei omtale av avtalestrukturen med forslag til endringar som fylkesrådmannen kan slutta seg til. Ein vil trekkja fram avtalen om vognvedlikehald. I dag har Bybanen AS avtale med Stadler (vognprodusenten) om vognvedlikehaldet. I tillegg har Bybanen AS og operatøren ein leige- og vedlikehaldsavtale som regulerar partane sine plikter, herunder operatøren sin vedlikehaldsplikt og krav i samband med tilbakelevering av leigeobjektet. Det er og ein samspelavtale mellom operatøren og Stadler. Denne skal sikra optimal vognndrift samt sikra at operatøren kan oppretthalda løyvet frå Jernbanetilsynet til å driva jernbanedrift. Statens Jernbanetilsyn har over tid argumentert for at leige- og vedlikehaldsavtalen og samspelsavtalen ikkje gjev operatøren tilstrekkeleg kontraktuell styring av leverandøroppfylgginga, slik tillatelsesforskrifta krev. Fylkesrådmannen vil, i samsvar med evalueringa, rå til at det vert operatøren som skal ha kontraktuell styring på vognvedlikehald. Operatøren får då totalansvaret både for å gjennomføre det avtala ruteopplegget og å halda vognparken i drift. Ein føresetnad for at dette kan gjennomførast er at det er etablert avtalar/rutinar som sikrar at fylkeskommunen har kontroll på at det vert gjennomført vedlikehald som ivaretek materiellet sin verdi til ein kontrollerbar kostnad.

Drift i eigenregi kontra konkurranseutsetjing

Alternativet til drift av Bybanen gjennom konkurranseutsetjing, er drift i eigenregi. Det er ikkje uvanleg at bybane/trikk/t-banesystem vert drifta i eigenregi,- Oslo er eit døme på det, ofte som eit resultat av at byane historisk har vore eigar av driftsselskapet. Slik gjeldande avtale med operatøren er innretta, er handlingsrommet til denne i det vesentlege avgrensa til å gjelda organisering av dei oppgåvene som vognførarane og driftsoperatørane gjennomfører samt trafikkstyring. Ved forrige anbudsutlysing var det reell konkurranse om oppdraget med ikkje uvesentlege kostnadsdifferansar.

Når oppgåver vert lagt ut på konkurranse, vil det som regel vera sterkare kostnadskontroll enn når oppgåvene vert drifta i eigenregi, i alle høve på sikt. I dette høve ville selskapet som eventuelt kunne ha drive i eigenregi (Bybanen AS eller heileig dotterselskap) heller ikkje generera egne inntekter, då driftsavtalane i kollektivtrafikken er bruttoavtalar der Skyss har inntektsansvaret. Driftskostnaden til Bybanen AS må dekkast opp gjennom tilskot frå fylkeskommunen. Dette kan svekka fokuset på effektiv drift.

Med konkurranseutsetjing av operatørrolla kan ein få inn operatørar som har ein brei portefylgje i drift av banesystem, med viktig fagkompetanse på ulike felt innan drift og vedlikehald. Noverande operatør har signalisert at ein ikkje fullt ut får utnytta sin kompetanse på banedrift i no gjeldande avtale. I eit nytt avtaleverk bør ein difor sjå på korleis ein i større grad kan utnytta kompetansen til operatøren på område som går ut over den reine rutedrifta. Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at det ligg føre vektige argument for å gå frå det no gjeldande regimet med konkurranseutsetjing av operatørrolla. Ein bør likevel sjå på om operatørrolla kan utvidast til å gjelda andre oppgåver.

Omorganisering av Bybanen AS

I evalueringa er fleire alternative organiseringar vurderte. Konsulenten fell ned på konsernmodellen som den mest tenlege. Den inneber at fylkeskommunen vert premissgjevar ovanfor Bybanen AS i forhold til råmer for forvaltninga av vogner og infrastruktur, og ovanfor Skyss i forhold til mål og strategi for kollektivområdet.

I ein slik modell vil Skyss tinga ruteproduksjon frå Bybanen AS som får ansvar for å levera ein ruteproduksjon i samsvar med oppdraget frå Skyss. I dette ligg det å inngå avtale med operatør. Bybanen AS vil bli ansvarleg for å innfri føringar frå Statens Jernbanetilsyn m.o.t. nødvendige godkjenningar for drift av infrastruktur.

I denne modellen får Bybanen AS eit vesentleg utvida ansvar og fleire nye oppgåver. Selskapet vil få ein innkjøpsrolle som er ny, og vil få utvida ansvar for leveransen av ruteproduksjonen. Selskapet får det overordna ansvaret for at vognvedlikehaldet vert oppretthalde på eit tilfredstillande nivå, sjølv om det vert operatøren som får det direkte ansvaret for vedlikehaldet. Ansvaret for drift og vedlikehald av infrastrukturen elles vert vidareført. Dette vil krevja andre faglege kvalifikasjonar enn selskapet har i dag. Fylkesrådmannen vil rå til at denne modellen vert valgt. Det er viktig at Bybanen AS tek det endra ansvaret alvorleg, og legg til rette for utvikling av avtalar, kompetanse og organisasjon.

Styresamansetninga

I dag er styret i Bybanen AS sett saman av politisk valde representantar og fagpersonar. Styre i aksjeselskap er vanlegvis sett saman av fagpersonar med kjennskap til område som selskapet opererar i. Evalueringsrapporten konkluderar med at styret bør ha fylgjande kompetanse; kontraktsstyring, tryggleik, utvikling av Bybanen AS sin relasjon til Bybanen Utbyggjing, utvikling av Bybanen AS sin relasjon til Skyss, samt forvaltning av strategi for vedlikehald og drift i eit livssyklusperspektiv. Fylkesrådmannen si vurdering er at styresamansetninga må få ei meir fagretta innretning i den nye organiseringa.

Tilhøvet til Bergen kommune

Fylkeskommunen og Bergen kommune har ulike rollar i arbeidet med Bybanen. Kommunen har planleggjingsansvaret og fylkeskommunen har utbyggjings- og driftsansvaret. Bybanen er viktig for kommunen på fleire måtar; i tillegg til å vera eit særskilt viktig einiskildelementet i den kollektive persontransporten i byen, er den og ein viktig faktor når det gjeld byutvikling. Kommunen har difor sterke interesser i den vidare utviklinga av Bybanen.

Etter fylkesrådmannen si vurdering er det viktig med eit godt samarbeid om Bybanen mellom Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Tilbodet og kvaliteten til brukarane kan styrkast gjennom eit meir forpliktande samarbeid.

Saksprotokoll i fylkestinget - 14.06.2017

Mona Røsvik Strømme (H) og Tor André Ljosland (KrF) stilte spørsmål om dei var inhabile fordi dei er styremedlemmer i Bybanen AS. Også Stein Inge Ryssdal (H) stilte spørsmål om han var inhabil. Som tilsett i Bybanen Utbygging vil det ha betydning for han om ei vidare utbygging av Bybanen finn stad eller ikkje.

Strømme, Ljosland og Ryssdal gjekk frå under vurderinga av spørsmålet om dei var inhabile.

Fylkestinget vedtok samrøystes at Mona Røsvik Strømme og Tor André Ljosland var inhabile etter forvaltningslova § 6, 1. ledd e).

Fylkestinget vedtok mot 23 røyster (Frp, V, MDG, H) at Stein Inge Ryssdal var inhabil etter forvaltningslova § 6, 2. ledd.

Mona Røsvik Strømme, Tor André Ljosland og Stein Inge Ryssdal gjekk frå under behandlinga av saka.

Gunnar Moland (H) møtte for Strømme.

Silje Hjemdal (Frp) sette fram slikt forslag:

1. «Fylkestinget sluttar seg til konklusjonane i evalueringsrapporten.
2. Fylkestinget godkjenner at bybanedrifta vert organisert som ein konsernmodell i samsvar med rapporten pkt 5.1.2
3. Fylkestinget godkjenner at operatørtenestene og vedlikehald av vogner og infrastruktur framleis vert konkurranseutsett.
5. Fylkestinget godkjenner at avtalestrukturen mellom dei involverte partane i bybanesamarbeidet vert tilpassa den nye organiseringa.
6. Fylkestinget godkjenner at fylkesrådmannen får fullmakt til å setja i verk organisasjonsendringane i samsvar med vedtaket i saka.»

Silje Hjemdal (Frp) sette fram slik protokollmerknad:

«Frp kommer tilbake til diskusjonen om styresammensetning i sak om eierstrategi, evt. egen sak.»

Natalie Golis (MDG) sette fram slikt forslag:

«Endra punkt 6:

Fylkestinget ber fylkesrådmannen greia ut modeller både med og utan konkurranseutsetjing, der operatørtenester og totalansvar for tryggleiksstyring og vedlikehald vert i offentleg regi.»

Silja Ekeland Bjørkly (H) sette fram slikt forslag:

«Punkt 2:

1. setning endres til:

Fylkestinget godkjenner at i lys av endra oppgåver vert styret i Bybanen AS organisert som eit meir kompetent fagstyre, samt utvida med to personar.

2. setning:

Etter punktum settes komma, - dei fem øvrige kompetente fagpersonar.»

Marthe Hammer (SV) sette på vegner av A, SV, Sp og KrF fram slikt forslag:

«Nytt punkt mellom 1 og 2:
Fylkestinget godkjenner at bybanedrifta vert organisert som ein konsernmodell.»

Røysting

Det var 55 representantar til stades.

Hjemdal sitt forslag fekk 7 røyster (Frp) og fall.
Innstillinga punkt 1 vart samrøystes vedteken.
Bjørkly sitt forslag punkt 2, 1. setning fekk 11 røyster (H) og fall.
Innstillinga punkt 2, 1. setning vart vedteken mot 7 røyster (Frp).
Innstillinga punkt 2, 2. setning vart vedteken mot 7 røyster (Frp).
Bjørkly sitt forslag punkt 2, ny setning fekk 11 røyster (H) og fall.
Innstillinga punkt 2, siste setning vart vedteken mot 7 røyster (Frp).
Innstillinga punkt 3 vart samrøystes vedteken.
Innstillinga punkt 4 vart vedteken mot 7 røyster (Frp).
Innstillinga punkt 5 vart vedteken mot 7 røyster (Frp).
Golis sitt forslag punkt 6 fekk 6 røyster (MDG, V) og fall.
Innstillinga punkt 6 vart vedteken mot 18 røyster (Frp, H).
Innstillinga punkt 7 vart vedteken mot 7 røyster (Frp).
Hammer sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Fylkestinget tek konklusjonane i evalueringsrapporten til orientering.
2. Fylkestinget godkjenner at bybanedrifta vert organisert som ein konsernmodell.
3. Fylkestinget godkjenner at i lys av endra arbeidsoppgåver vert styret i Bybanen AS utvida med to personar. Styret skal ha totalt 7 personar, av dei skal to vere politikarar. Fylkestinget innstiller på styrerepresentantane, som vert valde av generalforsamlinga.
4. Fylkestinget godkjenner at fylkesrådmannen får fullmakt til å setje i verk naudsynte anskaffingar.
4. Fylkestinget legg til grunn at avtaler om framtidige anskaffingar kan terminerast dersom framtidig endra organisering av bybanen tilseier det.
5. Fylkestinget skal handsame sak om framtidig organisering av bybanen i fylkestingsmøtet i oktober, med handsaming i fagutval i forkant.
6. Fylkestinget ber fylkesrådmannen utgreie ein modell utan konkurranseutsetjing der operatørtjenester og totalansvar for sikkerheitsstyring og vedlikehald vert i offentleg regi. Samtidig bør det utgreiast ein modell der ein også kan ta over vognvedlikehald og organisere dette som ei eining på linje med infrastrukturvedlikehaldet.
7. Fylkestinget ber fylkesrådmannen om å leggje fram ei sak som vurderer eit eventuelt forpliktande samarbeid med Bergen kommune om drifta av Bybanen.

Protokollmerknad frå Frp

Frp kommer tilbake til diskusjonen om styresammensetning i sak om eierstrategi, evt. egen sak.

Karabin AS

Evaluering av Bybanen

RAPPORT

Hallgeir Skøien Varsi
22.03.2017



Innhold

1	Forord	3
2	Sammendrag og konklusjoner	4
2.1	Diagnosen	4
2.2	Anbefalingen	4
2.3	Konsekvensene	5
2.4	De kritiske suksessfaktorene	5
2.4.1	Bybanen AS må transformeres	5
2.4.2	Kostnadseffektivisering krever plan og oppfølging	6
2.4.3	Overgangen til ny organisering må planlegges godt og styres stramt	6
3	Rammer for evalueringen	7
3.1	Evalueringens formål	7
3.2	Rammer	7
3.3	Metode	7
3.3.1	Kartleggingen og analysen er gjennomført i to faser	7
3.3.2	Modell for sammenlikning: fem områder for sammenlikning, tre minimumskrav	7
3.3.3	Intervjuer og styringsgruppemøter	8
3.3.4	Dialog med Statens Jernbanetilsyn	8
3.3.5	Erfaringer fra andre	8
4	Hovedutfordringer	9
4.1	En skjør merkevare	9
4.1.1	Merkevaren bygger på kvalitet og sikkerhet	9
4.1.2	Bybanetilbudet treffer mange	9
4.1.3	Media er svært oppmerksom på Bybanen	9
4.1.4	Merkevaren er sårbar	9
4.1.5	Dagens forvaltning av merkevaren er fragmentert	9
4.1.6	Skyss må ta enda sterkere eierskap til merkevaren	9
4.2	Utfordrende eierstyring	10
4.2.1	Styringsverktøyene må tilpasses behov	10
4.2.2	Styring av Bybanen AS	10
4.2.3	Skyss og Bybanen Utbygging bør være underlagt direkte administrativ styring	10
4.2.4	Krav til faglighet og forretningsmessighet i Bybanen AS	11
4.2.5	Bybanen AS bør være et aksjeselskap	11
4.2.6	Styringen av Bybanen AS må utvikles i forhold til oppgaven	12
4.3	Muligheter for konkurranseutsetting	12
4.3.1	Det er ulike måter å utnytte markedet på	12
4.3.2	Områder for konkurranseutsetting	12
4.4	Kostnadseffektivitet i et livssyklusperspektiv	14
4.4.1	Vedlikeholdet er tre til fire ganger så kostbart som investeringen	14
4.4.2	RAMS sikrer livssyklusbetragtninger	14

4.4.3	Livssyklus kostnad er ikke i tilstrekkelig grad grunnlag for investeringsbeslutninger	14
4.4.4	RAMS og livssyklus kostnad må innarbeides i dagens utbyggingsprosess	15
4.5	Framtidig finansieringsevne	15
4.5.1	Infrastruktur og vogner har et betydelig finansieringsbehov	15
4.5.2	Fylkeskommunen må planlegge for finansieringsbehovet	15
4.6	En organisering med svakheter	16
4.6.1	Organisering er ikke bare bokser i et organisasjonskart	16
4.6.2	Det er komplisert å drive Bybanen	16
4.6.3	Skyss skal være markedsselskap, kravstiller og bestiller	16
4.6.4	Bybanen AS må utvikle seg som leverandør til Skyss	17
4.6.5	Avtale- og incentivstruktur må revideres	18
4.6.6	Samhandlingen lider	20
5	Anbefalt organisering	21
5.1	Alternativene	21
5.1.1	Gjøre mindre justeringer i dagens modell	21
5.1.2	Omorganisere til en konsernmodell	21
5.1.3	Omorganisere til en konsernmodell, og konkurranseutsette	22
5.2	Sammenstilling	23
5.3	Anbefaling	23
6	Referanser	24

1 Forord

Denne rapporten er utarbeidet av Karabin AS på oppdrag fra Hordaland fylkeskommune ved Fylkesrådmannen.

Formålet med rapporten er å vurdere om det finnes mer hensiktsmessige måter å organisere utbygging og drift av bybanen på.

Rapporten inneholder en evaluering av dagens organisering, en vurdering av alternative organiseringer, samt anbefalinger knyttet til framtidig organisering.

2 Sammendrag og konklusjoner

2.1 Diagnosen

Ingen åpenbar organisering: Da Bybanen fram til åpningen i 2010 ble klargjort for drift var det ingen åpenbar løsning på hvordan man burde organisere driften og samspillet mellom drift og videre utbygging. Beslutning om organisering ble basert på samme prinsipp som for buss, med konkurranseutsetting av bruttokontrakt mot operatør. Drift og forvaltning av infrastruktur og vogner ble også vurdert konkurranseutsatt. På grunn av usikkerhet og manglende erfaring med slik konkurranseutsetting ble drifts- og vedlikeholdsansvaret lagt til Bybanen AS. Bybanen AS kjøper på sin side tjenester fra underleverandører.

Drift og utbygging av Bybanen er komplisert: Drift av Bybanen er en krevende øvelse fordi bybaneoperatøren i større grad enn bussoperatørene er avhengig av infrastrukturens kvalitet og oppetid. Samtidig er årsaksforholdene knyttet til driftsavvik ofte sammensatte, slik at det ikke alltid er like enkelt å peke på en ansvarlig og en løsning for avvik. Utbygging kompliseres ved at bestiller og mottaker ikke er samme aktør: det er Bergensprogrammet som finansierer og bestiller utbygging av nye byggetrinn med tilhørende rammer for Bybanen Utbygging, men det er Bybanen AS som mottar det ferdig utbygde byggetrinnet ved ferdigstilling.

Dagens modell virker ikke etter hensikten: Hovedproblemet i dag er at det er mange aktører som må samhandle om å levere trafikktilbudet, og at det er både uklarheter og uenigheter rundt roller og grensesnitt. Videre er det en del svakheter i avtaleverket mellom aktørene, og en uklar eierstyring av Bybanen AS. Uklarhetene har over tid medført slitasje på samarbeidet mellom partene.

Det mangler et langsiktig perspektiv: Livssyklus kostnader legges ikke i tilstrekkelig grad til grunn for investeringsbeslutninger i utbyggingsfasen, noe som kan lede til unødvendig høye vedlikeholdskostnader i fremtiden. Det mangler også en strategi og en langsiktig finansieringsplan for vedlikehold, oppgraderinger og fornyelse av vogner og infrastruktur.

2.2 Anbefalingen

Skyss må rendyrke rollen som bestiller: Skyss sin hovedoppgave er å iverksette strategier og tiltak for å nå de politiske målene for kollektivtransporten i Hordaland. Skyss sin forvaltning av Bybanen i dag innebærer at Skyss tar ansvar utover bestillerrollen. Det anbefales at direkte oppfølging av driftsmessige forhold tas ut av Skyss, slik at Skyss sin rolle som bestiller tydeliggjøres. Dette gjør at Skyss kan frigjøre ressurser til å styrke seg på overordnet økonomisk analyse ifht operasjonalisering av kollektivstrategien, og til å styrke seg på teknologistyring og innvoasjon.

Totalansvaret for utførelse må samles, slik at Skyss har en part å gjøre bestillinger mot: Hendelser og avvik kan forårsakes både av Bybanen AS og operatør hver for seg eller i en mer kompleks årsakssammenheng. Det samlede ansvar for vognframføring (operatørens ansvar i dag) og forvaltning, drift og vedlikehold av infrastruktur og rullende materiell (Bybanen AS sitt ansvar i dag) bør allokteres på samme sted, utenfor Skyss.

Totalansvaret for utførelse legges til Bybanen AS: Full konkurranseutsetting (konkurranseutsetting av totalansvar for drift og vedlikehold av infrastruktur og vogner, samt vognframføring) har stort potensial i forhold til kundeorientering og effektivisering av drift, men slik konkurranseutsetting vurderes også til å være mer komplisert og medfører risiko for dannelse av privat monopol på enkelte områder. Det anbefales at Bybanen AS får totalansvar for utførelse, slik at avtale med operatør inngås fra Bybanen AS og ikke fra Skyss.

Vognframfører må ha tilstrekkelig sikkerhetsstyring i forhold til vedlikehold av vogner: Dagens modell innebærer konkurranseutsetting av både vognframføring (operatørrollen) og vedlikehold av vogner. Kravforskriften¹ angir at jernbanevirksomheten skal sikre at sikkerhetsstyring også utøves i oppgaver som utføres av leverandør. Det innebærer at kontrakt for oppfølging av vognvedlikeholder må transporteres til operatør, uavhengig av hvem som har gjort anskaffelsen og inngått kontrakten.

Samhandling mellom Bybanen Utbygging og Bybanen AS strammes til: Sikkerhet er godt innarbeidet i dagens prosesser, men RAMS bør i større grad formaliseres som en del av utbyggingsprosessen, slik at investeringsbeslutninger også baseres på vurderinger av framtidig sikkerhet, pålitelighet, tilgjengelighet og holdbarhet på det som bygges. Investeringsbeslutningene forblir i Bybanen Utbygging, med den politiske og administrative styringsmuligheten det innebærer.

Disse endringene vurderes som fullt mulige å få til uten å slå sammen Bybanen Utbygging og Bybanen AS.

Det utføres tiltak utover selve omorganiseringen: Avtalerregimet må tilpasses den nye organiseringen. I tillegg må avtalene forenkles og dreies fra oppgave- til leveranseorientering.

2.3 Konsekvensene

Ønsket effekt av å rendyrke Skyss som markedsselskap ved å fjerne driftsrelaterte oppgaver er:

- Styrking av merkevaren, ved at eierskapet til merkevare, kundekontakt og kommunikasjon plasseres tydelig hos Skyss.
- Bedre prioritering av fellesskapets midler til realisering av kollektivstrategien, ved at Skyss blir bedre på overordnet økonomisk analyse.
- Bedre kundeopplevelser gjennom kundedrevet innovasjon og bedre utnyttelse av teknologiske muligheter, ved at Skyss utvikler seg på dette området.

Ønsket effekt av å samle totalansvaret for utførelse (drift, forvaltning og operasjon av Bybanen) er:

- Økt sikkerhet, gjennom entydig plassering av ansvaret for sikkerhetsarbeidet.
- Færre hendelser og driftsavvik, i forhold til dagens situasjon hvor ansvaret er fragmentert og initiativene til tider er ukoordinerte. Bybanen AS og operatør vil ha et tydeligere interessefellesskap, hvor måloppnåelse ifht Skyss sin bestilling vil være styrende.
- Mer effektiv ressursbruk, ved at merarbeid som følge av manglende koordinering og doble roller bortfaller.

Ønsket effekt av å samle totalansvaret for utførelse hos Bybanen AS er:

- Optimalisert vedlikehold i forhold til strategi for verdibevaring/forvaltning av anlegg, vogner og infrastruktur (asset management*), gjennom aktiv eierstyring.
- Utnyttelse av konkurranse i markedet på de områder markedet er modent (slik som operatørtjenester), samtidig som en unngår å etablere private monopol på områder med svak konkurranse i dag.

Ønsket effekt av å videreføre aksjeselskap som selskapsform for Bybanen AS er:

- Plassering av ansvar for sikkerhet er plassert utenfor den politiske instruksjonsretten, og dermed i henhold til prinsippet om entydig allokering av sikkerhetsansvar. Dette var et viktig prinsipp også da Bybanen oppnådde sikkerhetsgodkjenning fra Statens Jernbanetilsyn i forrige runde.

Ønsket effekt av å transportere kontrakt med vognvedlikeholder til operatør er:

- At Bybanen AS unngår en dobbeltrolle hvor virksomheten både er bestiller (av operatørtjenester) og leverandør (av vognvedlikehold) ifht operatøren
- Entydig og effektiv styring av vognvedlikehold, ihht kravforskriftenⁱ

Ønsket effekt av å stramme til samhandlingen mellom Bybanen Utbygging og Bybanen AS er:

- Bedre kostnadseffektivitet i et livssyklusperspektiv, hvor investeringskostnad og framtidige drifts- og vedlikeholdskostnader ses under ett.

2.4 De kritiske suksessfaktorene

2.4.1 Bybanen AS må transformeres

Å samle totalansvaret for utførelse hos Bybanen AS innebærer at dagens Bybanen AS får et videre mandat og et større ansvar enn virksomheten har i dag. I realiteten etableres det en helt ny virksomhet, hvor Bybanen AS slik vi kjenner selskapet i dag, vil utgjøre en avgrenset del. For å oppnå de ønskede effektene av en slik modell, må det:

- Tilføres eller utvikles kompetanse innen sikkerhet, verdibevaring (asset management*) og strategi for vedlikehold og drift, både i styre, ledelse og organisasjonen for øvrig. Kompetansen må finnes på alle nivåene.
- Utvikles en sterk kundeorientering mot Skyss som bestiller.
- Etableres god samhandling mellom alle samarbeidende parter på utførersiden.
- Utvikles systematikk og kultur for kontinuerlig forbedring mellom alle samarbeidende parter.

Det anbefales at Bybanen AS umiddelbart gis i oppgave å planlegge omorganiseringen med tanke på kompetanse, kundeorientering, samhandling og systematikk for kontinuerlig forbedring.

2.4.2 Kostnadseffektivisering krever plan og oppfølging

Den foreslåtte omorganiseringen bør lede til mer effektiv ressursbruk totalt sett. Hva som er riktig kostnadsnivå er imidlertid vanskelig å fastslå: vedlikeholds- og reinvesteringskostnader vil endre seg i et livssyklusperspektiv, og det er derfor vanskelig å sammenlikne kostnadsbasen på ulike tidspunkt.

Organisasjonsendringer kan imidlertid medføre økt ressursbruk knyttet selve endringsprosessen, uten at ressursbruken reduseres når endringen er gjennomført. I tillegg er det ingen automatikk i at fjerning av doble roller og bortfall av arbeidsoppgaver, realiseres i redusert ressursbruk.

Det anbefales at Bybanen AS og Skyss etablerer et utgangspunkt (baseline) for kostnadseffektivisering, og styrer mer målrettet i forhold effektiv ressursbruk og realisering av potensial for kostnadseffektivisering.

2.4.3 Overgangen til ny organisering må planlegges godt og styres stramt

Anskaffelsen av ny operatørkontrakt må igangsettes i løpet av første halvår 2017. Idriftsettelse av den nye kontrakten skjer 1.juli 2019. Det betyr at anskaffelse og kontraktsutforming gjøres med sikte på en annen organisering enn den vi kjenner i dag, noe som i seg selv vil være krevende. *Det anbefales derfor at detaljering av den foreslåtte organiseringen påbegynnes så raskt som mulig og i god tid før endelig avtaleverk besluttes.*

Arbeidet med endelig avtaleverk følger progresjon i anskaffelsen, som i utgangspunktet utføres av Skyss. Avtaleverket skal i neste omgang eies og forvaltes av Bybanen AS i sin utvidede form. Denne virksomheten er imidlertid ikke operativ før 1.juli 2019.

Det anbefales at Bybanen AS umiddelbart iverksetter det nødvendige arbeidet for å anskaffe ny operatør, samt setter seg i stand til å fungere ihht ny utvidet modell fra 1.juli 2019.

Samtidig bør tiltak knyttet til samhandling mellom Bybanen AS og Bybanen Utbygging (innarbeidelse av RAMS i utbyggingsprosessene, og etterlevelse av dette) iverksettes tidlig nok til at det får den ønskede effekt på investeringsbeslutninger i byggetrinn fire. Bidraget fra Bybanen AS er innenfor dagens kjernevirksomhet, og Bybanen AS vurderes til å være rigget for å få til denne samhandlingen. *Det foreslås derfor at dagens Bybanen AS følger opp de anbefalinger som er gitt om samhandling med Bybanen Utbygging.*

*Asset Management: Asset Management handler om å ivareta de kapitalintensive anleggsmidlenes verdi over deres levetid slik at deres virkelige verdier svarer til de bokførte verdiene. Det skal sikres at vogner og infrastruktur tilfredsstillende sine funksjonelle oppgaver gjennom hele levetiden.

3 Rammer for evalueringen

3.1 Evalueringens formål

Hordaland fylkeskommune ved Fylkesrådmannen har ønsket å vurdere en mer hensiktsmessig organisering av utbygging og drift av bybanen. Det foreligger ingen føringer for framtidig endring eller omorganisering.

En beslutning om endring av organisering må bygge på en forståelse for styrker og svakheter ved dagens organisering, samt potensiell merverdi ved alternative organiseringer. Det er i tillegg behov for å få dokumentert og drøftet grensesnittene internt og mot tredjepart, styringsmekanismer, kompetanse og kultur, som grunnlag for forbedringer uavhengig av organisering.

3.2 Rammer

Tidsvindu for kartlegging, analyse, vurdering og beslutning avgrenses av behov for utlysning av ny konkurranse på operatørtjenester. Dagens avtale (med opsjoner) utgår 1. juli 2019. Beslutning om eventuell ny organisering må gjøres slik at prosess for anskaffelse av operatørtjenester kan igangsettes i løpet av første halvår 2017.

3.3 Metode

3.3.1 Kartleggingen og analysen er gjennomført i to faser

Det er gjennomført en kartlegging i to faser.

Første fase har hatt som formål å:

- Identifisere og beskrive beslutningskriterier for valg av organisering og beslutning om tiltak: «Hva skal vi sammenlikne, og hva skal vi legge til grunn i beslutningsprosessen videre?»
- Lage arbeidshypoteser og prioritere områder for selve kartleggingen og analysen: «Hvilke svakheter tror vi at vi har, og hva mener vi må undersøkes nærmere?»
- Skape tilstrekkelig enighet om formål og metode for kartleggings- og analysearbeidet, for å sikre ressurstilgang og aksept for funn og konklusjoner: «Ja, hvis vi gjør kartleggingen og analysen på denne måten, kan vi legge rapporten til grunn for videre beslutningsprosess».

Andre fase har hatt som formål å:

- Kartlegge og analysere forhold som påvirker *hensiktsmessighet* ved dagens organisering og potensiell *merverdi* ved *alternativ* organisering
- Beskrive alternativ organisering

3.3.2 Modell for sammenlikning: fem områder for sammenlikning, tre minimumskrav

En sammenlikningsmodell må framstille relative forskjeller mellom ulike alternativ for organisering. Sammenlikningsmodellen i denne rapporten tar utgangspunkt i fem dimensjoner for evaluering av dagens organisering av Bybanen, identifisert i fase 1 av prosjektet: (1) uønskede hendelser, (2) utvikling og forvaltning av merkevaren, (3) strategisk styring, (4) nivå på driftskostnader, samt (5) kvalitet på investeringsbeslutninger. I tillegg ble det identifisert tre minimumskrav knyttet til sikkerhetsgodkjenning, samsvar med lover og regler, samt kumulering av merverdiavgift.

3.3.2.1 Færre uønskede hendelser

Med uønskede hendelser menes både ulykker, nestenulykker og driftsavvik. Sikkerhetspolitikken ved Bybanen AS bygger på en nullvisjon. Grunnlaget for sikkerhetsarbeidet er at det ikke skal forekomme ulykker som fører til at personer blir drept eller varig skadd på grunn av Bybanens virksomhet. Driftsavvik (forsinkelser, innstillinger) som påvirker reisende skal være på et minimumⁱⁱ. Det må vurderes om det i dag er for mange uønskede hendelser, og om en alternativ organisering eller tiltak uavhengig av organisering kan bidra til å redusere dette antallet.

3.3.2.2 Utvikling og forvaltning av merkevaren

Publikum må ha tillit til at Bybanen er sikker og pålitelig. Videre utbygging krever legitimitet i befolkningen og hos politikere. Merkevaren Bybanen må derfor utvikles og forvaltes på en målrettet og effektiv måte. Det må vurderes om det er svakheter i utviklingen og forvaltningen av

merkevaren, og om en alternativ organisering eller tiltak uavhengig av organisering kan bidra til å styrke arbeidet med merkevaren.

3.3.2.3 Bedre strategisk styring

Som den fremste bystamlinjen i Bergen, med stor kapasitet og høy frekvens, er Bybanen et av de fremste virkemiddel for å ta unna det økende antallet kollektivreiser i årene fremover. Hordaland fylkeskommune ved Skyss som eier av kollektivstrategien må kunne styre Bybanen på en slik måte at Bybanen i størst mulig grad bidrar til å oppnå målene i kollektivstrategien. Styringsformen må ivareta politiske styringsbehov så vel som forretningsmessighet i driften, og sikre at en unngår målforskryvning. Det må vurderes om det er svakheter i dagens styring, og om en alternativ organisering eller tiltak uavhengig av organisering kan bidra til å forbedre denne styringen.

3.3.2.4 Riktig nivå på driftskostnadene

Den prognostiserte veksten i antall kollektivreisende innebærer en 6,5 % økning driftstilskudd til kollektivtransport (buss, bane, båt) hvert årⁱⁱⁱ. Med en slik utvikling blir det stadig viktigere å utnytte fellesskapets midler på en effektiv måte. Det må vurderes om dagens drift har potensial for økt kostnadseffektivitet, og om en alternativ organisering eller tiltak uavhengig av organisering kan bidra til å øke kostnadseffektiviteten.

3.3.2.5 Riktige investeringer

Byggetrinn 4 er under planlegging. Bybanen til Fyllingsdalen omfatter en ny bybanelinje på ca. 10 km med en anleggsteknisk krevende trasé med blant annet tre nye tunneler på til sammen ca. 5 km, underjordisk holdeplass, utfylling i sjø og brokonstruksjoner^{iv}. Dette er kapitalkrevende investeringer med lang levetid, og der er derfor svært viktig at det planlegges med løsninger som er kostnadseffektive i et livssyklusperspektiv. I tillegg fordrer den teknologiske utviklingen helhetlig tenking på teknologiområdet, samt langsiktig planlegging og tilrettelegging for effektiv forvaltning. Selv om mange av premisene for investeringen legges i reguleringsfasen er det et visst handlingsrom for beslutninger i regi av Bybanen Utbygging. Det må vurderes om slike investeringsbeslutninger i dag gjøres tilstrekkelig framtidsrettet og i et livssyklusperspektiv, og om en alternativ organisering eller tiltak uavhengig av organisering kan bidra til i større grad å gjøre riktige investeringsbeslutninger.

3.3.2.6 Minimumskrav

For at en organisering skal være aktuell, må organiseringen (1) være av en slik art at Jernbanetilsynet kan gi sikkerhetsgodkjenning (2) være i samsvar med relevante lover og forskrifter og (3) ikke medføre kumulering av merverdiavgift. Det må vurderes om de alternative modellene for organisering tilfredsstillende disse minimumskravene.

3.3.3 Intervjuer og styringsgruppemøter

Det er gjennomført totalt 24 intervjuer fordelt på 13 representanter fra Hordaland fylkeskommune Samferdselsavdelinga, Hordaland fylkeskommune Økonomi- og organisasjonsavdelinga, Skyss, Bybanen AS, Bybanen Utbygging og Keolis. Intervjuene i fase 1 var åpne. Intervjuene i fase 2 ble gjennomført med utgangspunkt i sammenlikningsmodellen utviklet gjennom fase 1.

Funn og analyser fra intervjuene er gjennomgått i fem styringsgruppemøter med Fylkesrådmannen og representanter fra Hordaland fylkeskommune Samferdselsavdelinga, Skyss, Bybanen AS, Bybanen Utbygging og Keolis.

3.3.4 Dialog med Statens Jernbanetilsyn

Det er gjennomført et dialogmøte med Statens Jernbanetilsyn.

3.3.5 Erfaringer fra andre

Det er innhentet erfaringer fra forarbeidet til Jernbanereformen, evalueringer og beskrivelser av omorganiseringen av og konkurranseutsetting i Oslo Sporveier, samt innspill fra *Program Spårväg City* og *Trafikförvaltningen* i Stockholms läns landsting.

4 Hovedutfordringer

4.1 En skjør merkevare

4.1.1 Merkevaren bygger på kvalitet og sikkerhet

Merkevarestrategi for Bybanen handler om hvordan en ønsker at trafikktilbudet skal bli oppfattet: høy frekvens og god kapasitet, god og forutsigbar framkomst, rask av- og påstigning samt høy kvalitet på holdeplasser. I tillegg pekes det på viktigheten av enkle billett kjøp og enkel tilgang på relevant reiseinformasjon ⁱⁱⁱ. Videre utbygging av Bybanen avhenger av god oppslutning fra innbyggere og politikere, og merkevaren handler derfor også om hvilken betydning Bybanen har for byutviklingen.

4.1.2 Bybanetilbudet treffer mange

Bybanen har mellom 40.000 og 50.000 reisende på en vanlig hverdag. I 2015 var hver femte kollektivreise i Hordaland med Bybanen, på en trasé som da bare var 13,5 kilometer lang (Byparken-Lagunen).

4.1.3 Media er svært oppmerksom på Bybanen

Et enkelt nyhetssøk for 2016 viser at Bybanen er omtalt i godt over 200 nyhetssaker, hvilket betyr et nyhetsoppslag minimum annenhver dag. Artiklene handler i hovedsak om innstillinger, forsinkelser og ulykker hvor Bybanen er involvert. I tillegg er media opptatt av debatt om Bybanen som konsept og utvikling videre.

4.1.4 Merkevaren er sårbar

Mange reisende og høy medieoppmerksomhet gjør at avvik i kvalitet og sikkerhet kan påvirke befolkningens tillit til Bybanen, samt oppfatning av Bybanens legitimitet.

I forbindelse med driftssettelse av tredje byggetrinn har antall driftssavvik som påvirker reisende har vært høyere enn normalt, med tilhørende stor medieoppmerksomhet.

I en artikkel i Bergens Tidende (BT) 27. desember framgår det at andelen som støtter videreutbygging av Bybanen har falt de siste to årene. 58 prosent av de spurte svarte at man bør fortsette utbyggingen av Bybanen. Da det samme spørsmålet ble stilt for to år siden, i desember 2014, svarte 77 prosent at bybaneutbyggingen burde fortsette. På de to årene som er gått, har antallet som mener utbyggingen ikke bør fortsette doblet seg fra 17 til 33 prosent. I Meningsmålingen er gjort av Respons Analyse for BT ^v.

4.1.5 Dagens forvaltning av merkevaren er fragmentert

Både Skyss, operatør og Bybanen AS har websider som informerer om Bybanen. Disse tre virksomhetene kommuniserer også med publikum via sosiale medier. Både Skyss og Bybanen kommuniserer med publikum om forhold knyttet til bruk av Bybanen, men Bybanen AS henviser normalt til Skyss eller henter inn informasjon fra Skyss. Det er ikke unaturlig at publikum tar kontakt både med Skyss og Bybanen AS. Skyss må kommunisere hele transporttilbudet (buss, ferge, bybane) i hele fylket, mens Bybanen AS kun fokuserer på bybanen og trolleybuss. Den interne organiseringen mellom Skyss, Bybanen og operatør er lite viktig og dels også vanskelig å forstå for folk flest.

I de mediasakene som i handlet om Bybanen i 2016, har både administrerende direktør for Skyss, operatør, Bybanen AS og Bybanen Utbygging gitt uttalelser til media. I tillegg har annet personell fra Skyss og operatør uttalt seg. Alle den tid det er flere virksomheter som kommuniserer til publikum, enten direkte eller via media, er det risiko for at den enkelte virksomhet ikke har god nok kjennskap til alle relevant forhold. Det er også en fare for at kommunikasjonen ikke er i henhold til prioriteringene til Skyss, som er eier av publikumskontakten.

4.1.6 Skyss må ta enda sterkere eierskap til merkevaren

Etter hvert som Bybanen utvides og antall reisende øker, blir det enda viktigere med en målrettet og entydig forvaltning av Bybanen som merkevare. Eierskapet til merkevaren kan kun være ett sted, og bør være hos den virksomheten som har eierskap til kunden, altså hos Skyss som trafikksekskap.

Det anbefales at Skyss iverksetter tiltak for å ta sterkere styring på merkevaren Bybanen, herunder all kommunikasjon med kunder og media.

4.2 Utfordrende eierstyring

4.2.1 Styringsverktøyene må tilpasses behov

Styring av de ulike virksomhetene skal (1) sørge for at lovpålagte bestemmelser overholdes, (2) ivareta driftsmessige hensyn og (3) gjøre politiske prioriteringer. Disse tre elementenes relevans og vektning avhenger av virksomhetens formål.

Samlet sett gir styringsarenaene, styringsdokumentene, styrets sammensetning og rolle, og fylkesrådmannens og administrasjonens rolle en bred meny av virkemidler for fylkeskommunens eierskapsstyring^{vi}.

Samferdselsavdelinga, Skyss, Bybanen Utbygging, Bybanen AS, operatør og andre private leverandører har alle en viktig funksjon for at Hordaland fylkeskommune skal lykkes med å nå sine mål i kollektivstrategien. I spørsmålene om organisering og konkurranseutsetting, søker en å finne den riktige balansen mellom mulighet for direkte styring, og utnyttelse av markedsmekanismer der det er ønskelig:

- Når tjenesteproduksjon utøves av kommuneadministrasjonen eller underliggende etater er ansvarskjeden fra politiker til tilbudt tjeneste ubrutt. De politiske organene i fylkeskommunen og administrasjonen har mulighet til å gripe inn og detaljstyre hvordan tjenesteproduksjonen skal foregå, og kan videre holdes juridisk og politisk ansvarlig for de beslutninger som tas^{vi}. Slik styring er hensiktsmessig når det er ønskelig med politisk styring av tjenesteproduksjonen, som for eksempel fastsettelse av billettpriser (Skyss) og prioriteringer knyttet til utbyggingen (Bybanen utbygging)
- Når tjenesteproduksjon settes ut til fristilte selskaper, begrenses de politiske organenes styrings- og kontrollmulighet. Mens de politiske organene og administrasjonen har ansvar for å fastsette mål og å føre kontroll med måloppnåelse, har selskapets styre og ledelse ansvar for valg og bruk av virkemidler. Bak tanken om å organisere tjenesteproduksjon gjennom kommunaleide selskaper ligger en idé om at tjenesteproduksjonen vil bli mer effektiv når den ikke er direkte underlagt kommunes administrasjon. Fristilt tjenesteproduksjon er altså antatt å føre både til bedre styringseffektivitet i form av at beslutninger fattes på riktig nivå, og til bedre effektivitet i selve tjenesteproduksjonen^{vi}. Slik styring er hensiktsmessig når hensynet til forretningsmessig drift veier tyngre enn behovet for direkte politisk og administrativ styring.
- Når det eksisterer et velfungerende marked og det er sannsynlig at markedsmekanismene vil gi bedre kvalitet på tjenestene eller en mer kostnadseffektiv produksjon, bør konkurranseutsetting av tjenesteproduksjonen vurderes. Slike vurderinger ligger til grunn for nåværende valg om å konkurranseutsette vognframføring til operatør.

4.2.2 Styring av Bybanen AS

Innenfor kollektivområdet er Bybanen AS den eneste virksomheten som ikke er konkurranseutsatt eller underlagt direkte administrativ styring.

Hordaland fylkeskommune er eier og utøver overordnet styring gjennom generalforsamlingen. Sentrale styringsdokument er Bybanen AS sine vedtekter og en egen avtale er inngått mellom Hordaland fylkeskommune og Bybanen AS. Det er ikke etablert egne mål- og resultatkrav for Bybanen AS, annet enn avtalens formuleringer om nullresultat.

Bybanen AS forvalter kapitalintensive eiendeler (infrastruktur og vogner) som er kritiske for produksjon av kollektivtransport. For Hordaland fylkeskommune er det derfor viktig å ha en eierskaps- og selskapsstyring som sørger for at lovpålagte bestemmelser overholdes, at driften forvaltes optimalt, og at virksomhetens politiske formål ivaretas.

4.2.3 Skyss og Bybanen Utbygging bør være underlagt direkte administrativ styring

Skyss organiserer kollektivtransport i Hordaland fylkeskommune i henhold til politisk vedtatte budsjett. Skyss setter i verk vedtatte strategier og tiltak for å nå de politiske målene for kollektivtrafikken i Hordaland. Skyss er organisert som en enhet under Samferdselsavdelinga i Hordaland fylkeskommune, og dermed underlagt fylkeskommunens administrative styringsstruktur.

Bybanen Utbygging har ansvar for planlegging, design og utbygging av Bybanen. Bybanen Utbygging er organisert som en avdeling i Hordaland fylkeskommune, og rapporterer direkte til Fylkesrådmannen.

Det er i kartleggingsarbeidet ikke avdekket noen forhold som tilsier at direkte administrativ styring er uhensiktsmessig for verken Skyss eller Bybanen Utbygging. Det anbefales derfor at denne styringsformen videreføres for disse virksomhene.

4.2.4 Krav til faglighet og forretningsmessighet i Bybanen AS

Bybanen AS er i dag organisert som et aksjeselskap, heleid av Hordaland fylkeskommune.

Bybanen AS forvalter store verdier for Hordaland fylkeskommune: virksomheten har ansvar for forvaltning, drift og vedlikehold av Bybanens infrastruktur og rullende materiell. I praksis betyr det at Bybanen AS skal sørge for sikkerhet, driftsstabilitet og tilgjengelighet, samt at infrastruktur og rullende materiell tilfredsstiller lovgivning og rettspraksis.

Et slikt ansvar krever sterk faglighet og langsiktighet spesielt i forhold til *vedlikehold* og *sikkerhet*. I tillegg må Bybanen AS drive *forretningsmessig*.

- **Vedlikehold:** For teknisk materiell med lang levetid kan vedlikeholdskostnaden i et livssyklusperspektiv være tre til fire ganger så stor som anskaffelseskostnaden ^{vii}. Bybanen AS må derfor ha fagkompetanse på vedlikeholdsstyring, og må planlegge og utføre vedlikehold i et livssyklusperspektiv.
- **Sikkerhet:** Bybanen AS skal drive sikkerhetsstyring i henhold enhver tid gjeldende regelverk og etablert god praksis for skinnebaserte systemer. Bybanen AS må derfor ha kompetanse på risikobasert sikkerhetsstyring, kontinuerlig forbedre sikkerhetsstyringssystemet, samt evne til å bygge en sikkerhetskultur på tvers av involverte aktører.
- **Forretningsmessig drift:** Bybanen AS forvalter store verdier på vegne av Hordaland fylkeskommune. For å få mest mulig nytte av investerte ressurser er det kritisk at Bybanen AS styrer i henhold til mål og strategier, og lykkes med valg og bruk av virkemidler for å realisere strategier. Dette krever profesjonalitet i styring og daglig drift, god samhandling med andre aktører, samt gjennomsiktighet og etterprøvbarehet ifht eiers formål med virksomheten.

4.2.5 Bybanen AS bør være et aksjeselskap

Som ansvarlig for sikkerhet på infrastruktur må Bybanen AS ha godkjenning fra Statens jernbanetilsyn for å kunne drive.

Statens jernbanetilsyn har tidligere gitt føringer om at forvalter av infrastruktur ikke bør være en del av den fylkeskommunale administrasjonen, men organisert som et aksjeselskap. Av jernbanelovgivningen følger det ikke noe eksplisitt krav om selskapsform. Det er imidlertid et viktig prinsipp for sikkerhetsstyring er at det øverste sikkerhetsansvaret er allokert entydig. Den fylkeskommunale ledelsen består av to ledelseshierarkier (politisk og administrativ ledelse) og er dermed ikke entydig. Sikkerhetsansvaret bør derfor tillegges en virksomhet utenfor den fylkeskommunale administrasjonen.

I praksis gjenstår da etablering av fylkeskommunalt foretak (eventuelt interkommunalt selskap) og videreføring av dagens modell med Bybanen AS som aksjeselskap:

- Et fylkeskommunalt foretak reguleres av kommuneloven, og ansatte vil være fylkeskommunalt ansatte. Foretaket er ikke et selvstendig rettssubjekt. Foretaket ledes av et styre utpekt av fylkestinget, og daglig leder. Styrets myndighet er beskrevet i kommunelovens §67 til å være å påse at «virksomheten drives i samsvar med foretakets formål, vedtekter, kommunens eller fylkeskommunens økonomiplan og årsbudsjett og andre vedtak eller retningslinjer fastsatt av kommunestyret eller fylkesting» ^{viii}.
- Et aksjeselskap reguleres av aksjeloven. Et aksjeselskap er et eget rettssubjekt, og ansatte vil være ansatt i selskapet. Et aksjeselskap forvaltes av styret, som i henhold til aksjelovens §6-12 skal sørge for forsvarlig organisering av virksomheten ^{ix}. Styrets forvaltnings- og tilsynsansvar i et aksjeselskap framstår som mer omfattende enn for et fylkeskommunalt selskap.

Av disse to formene er det kun aksjeselskap som har en entydig plassering av sikkerhetsansvaret, og det anbefales derfor at Bybanen AS videreføres som et aksjeselskap.

4.2.6 Styringen av Bybanen AS må utvikles i forhold til oppgaven

Bybanen AS forvalter store økonomiske verdier på vegne av fylkeskommunen. Bybanens sikkerhet, tilgjengelighet og pålitelighet er avhengig av hvordan Bybanen AS forvalter infrastrukturen og vognene. I tillegg har Bybanen en svært viktig rolle i byutviklingen i Bergen, hvor Bergen kommune har et hovedansvar. Styringen av Bybanen AS må tilpasset denne virkeligheten.

Det er eiers ansvar å sørge for at styrets kompetanse samlet sett gjenspeiler og representerer selskapets behov. Styremedlemmene bør ha forskjellig og supplerende kompetanse innen økonomi, organisasjon og om markedet selskapet opererer i. Videre bør styret inneha faglig innsikt og ha en interesse for selskapets formål^x. Fylkeskommunen må selv definere hva slags kompetanse som forventes av styremedlemmene, og velge ut disse deretter. Prosjektet har ikke evaluert kompetansen til dagens styre, men kartleggingen har avdekket at det er en manglende bevissthet rundt sentrale tema i styringen av Bybanen AS.

De viktigste grepene er

- En mer bevisst eierstyring: i større grad fastsette mål og føre kontroll med måloppnåelse
- Større ansvarliggjøring av styret og selskapets ledelse i forhold til måloppnåelse

Det anbefales at Hordaland som fylkeskommune som eier utarbeider en eierstrategi for Bybanen, og utarbeider mål- og resultatkrav for Bybanen AS.

Det anbefales at styret i Bybanen AS settes sammen i forhold til følgende kompetansebehov: sikkerhet, utvikling av Bybanen AS sin relasjon til Bybanen Utbygging, utvikling av Bybanen AS sin relasjon til Skyss, samt forvaltning av strategi for vedlikehold og drift, i et livssyklusperspektiv.

Det anbefales at politisk styring utøves gjennom eierskapet (generalforsamling), og ikke gjennom politisk representasjon i styret.

Det anbefales at eierstyringen legger til rette for tett interaksjon med Bergen kommune.

4.3 Muligheter for konkurranseutsetting

4.3.1 Det er ulike måter å utnytte markedet på

Konkurranseutsetting innebærer større eller mindre grad av markedseksposering av produksjonen. Det offentlige er ansvarlig for tjenestene som tilbys og har en bestillerfunksjon, mens produksjonen eksponeres for konkurranse.

Privatisering innebærer at det offentlige har ikke ansvar for tjenesten. Pris, kvalitet og leverandevilkår fastsettes i markedet. Både bestiller- og utførerfunksjon er overlatt til et privat marked.

Vanlige argumenter for konkurranseutsetting og privatisering av kollektivtjenester er:

- Styrket kundeorientering, mer kundedrevet innovasjon^{xi}, og en sterkere kundeorientert kultur^{xii}.
- Mer kostnadseffektiv drift^{xi}, økt produktivitet^{xiii}, og større forutsigbarhet for offentlige budsjetter^{xii}.

Effektene tilskrives selve *konkurransen* mellom aktører i et marked, altså ikke iboende egenskaper hos henholdsvis offentlige og private aktører. To faktorer som bør legges til grunn for beslutninger om bruk av konkurranse som virkemiddel er

- Potensial ved bruk av konkurranse som virkemiddel: er leverandørmarkedet modent nok og er konkurransen stor nok til å gi de ønskede effekter på kundeorientering og effektiv drift?
- Kompleksitet i gjennomføring og forvaltning: hvor komplisert er det å gjennomføre og forvalte anskaffelsen, og hvor vanskelig vil det være å hente inn igjen produksjonen (reversibilitet)?

4.3.2 Områder for konkurranseutsetting

Elementer av jernbanevirksomhet har karakter av naturlige monopol ved at de er kapitalkrevende og det er høye inngangsbarrierer^{xi}. Skal konkurranse fungere må det eksistere et reelt marked der konkurranseaktørene har lik tilgang til produksjonsfaktorer som vogner og infrastruktur.

4.3.2.1 Full konkurranseutsetting

Med full konkurranseutsetting menes konkurranseutsetting av totalansvar for drift og vedlikehold av infrastruktur og vogner, samt kjøring av vogner

I en analyse av potensial for full konkurranseutsetting (franchising) av kollektivproduksjon i Australia pekes det på at konkurranseutsetting av jernbane og sporvei har stort potensial i forhold til mer kundeorientering og mer effektiv drift, men at slik konkurranseutsetting også er betraktelig mer komplisert enn konkurranseutsetting av buss og ferge ^{xii}.

Det anbefales ikke full konkurranseutsetting.

4.3.2.2 Konkurranseutsetting av vedlikehold av infrastruktur

I stortingsmeldingen for Jernbanereformen pekes det på at det er et begrenset marked for drift og vedlikehold av infrastruktur, men at det er et potensial for utvikling av leverandørsiden på dette området ^{xi}.

Jernbaneverket utfører i dag selv en betydelig del av drifts- og vedlikeholdsoppgavene med egne ressurser. Dette gir god kontroll over ressursinnsatsen og stabile, lokale produksjonsmiljøer med detaljert kunnskap om banestrekningene. Utfordringen knyttet til denne måten å innrette arbeidet på er at antall oppgaver som konkurranseutsettes blir færre, mindre og til dels mindre forutsigbare enn om en større andel av disse oppgavene ble konkurranseutsatt ^{xi}.

I utredning om potensial for konkurranseutsetting av sporveien i Oslo hevdes det at det finnes et velfungerende og modent marked for vedlikehold av infrastruktur, men at anskaffelse og kontraktsoppfølging kan være krevende ^{xiii}.

Kartleggingen for Bybanen i Bergen viser at det finnes velfungerende marked for enkelte områder av infrastrukturvedlikehold (som for eksempel anleggsgartnertjenester og renhold), men et begrenset leverandørmarked eller monopol på andre områder.

Det anbefales at Bybanen AS gjennomgår muligheter for ytterligere konkurranseutsetting, basert på vurdering av modenhet i de ulike leverandørmarkedene, grad av konkurranse, og hvor enkelt det er å hente inn igjen tjenesten.

4.3.2.3 Konkurranseutsetting av vedlikehold av vogner

I stortingsmeldingen for Jernbanereformen pekes det på at markedet for vedlikehold av rullende materiell i Norge er begrenset. NSB sitt heleide datterselskap Mantena har en dominerende stilling for togvedlikehold, mens sporvogner og T-bane i Oslo vedlikeholdes av Sporveien AS (heleid av Oslo kommune) ^{xi}.

I utredning om potensial for konkurranseutsetting av sporveien i Oslo pekes det på at leverandørmarkedet for vognvedlikehold er begrenset, at krav til verkstedplass gjør det vanskelig å utnytte skalafordeler, og at en konkurranseutsetting i verste fall kan lede til dannelse av et privat monopol ^{xiii}.

For Bybanen utføres vedlikehold av Stadler, som har levert vognmateriellet. All den tid markedet for vedlikehold av bybanevognene er begrenset, er det begrensede muligheter til å bruke konkurranse som virkemiddel for å sikre kvalitet og kostnadseffektivt vedlikehold. Et tilgjengelig virkemiddel (som er benyttet) er å knytte vedlikeholds krav til konkurranse om kjøp av vognene.

Det anbefales at en i avtaleverket for vognvedlikehold bygger inn incentiver for samhandling mellom vognvedlikeholder og operatør, med formål å få til god samhandling og læring mellom disse. Slike incentiver må ikke være i motstrid med forskriftsmessig kontraktuell styring av vognvedlikeholder.

4.3.2.4 Konkurranseutsetting av operatørrollen

I stortingsmeldingen for Jernbanereformen legges det til grunn at det eksisterer et velfungerende marked for persontogtrafikk, og det legges opp til konkurranseutsetting av dette området. Jernbanereformen legger opp til utlysning av nettokontrakter, der togselskapene beholder trafikkinntektene. Det legges også opp til at togselskapene i stor grad skal kunne påvirke togproduktet, herunder konseptutvikling og markedsføring, servicetilbud og innredning i togene, rabatter samt trafikk utover avtalt nivå. Salg- og billetteringsløsninger og kundeinformasjon vil i større grad koordineres nasjonalt ^{xi}.

I utredning om potensial for konkurranseutsetting av sporveien i Oslo pekes det på at operatørrollen er den mest vanlige rollen å konkurranseutsette. Fordeler er umiddelbare kostnadsreduksjoner

første gang tjenesten konkurransesettes, skalafordeler og læringsmuligheter innenfor en større virksomhet, samt at ordningen er enkel å reversere. Rapporten peker imidlertid på at bestilleren må være forberedt på kontraktuelle tvister med operatørselskapet som kan kreve tilskudd av midler utover avtalt kontraktssum ^{xiii}.

Hordaland fylkeskommune var tidlig ute med å konkurransesette operatørrollen. Kjøp av bussanlegg for å sikre kontroll på infrastruktur sammen med bruttoanbud på buss ga umiddelbare kostnadsreduksjoner. Selv om det har skjedd en konsolidering blant busselskapene er markedet fortsatt velfungerende. Mens bussanbudene inkluderer både kjøring og busser, har anbudet for bybane vært avgrenset til konkurranse om selve vognframføringen, herunder trafikkstyring.

Det anbefales at operatørrollen fortsatt konkurransesettes, og at avtaleverket bygger inn incentiver for samhandling mellom vognvedlikeholder og operatør, med formål å få til god samhandling og læring mellom disse. Slike incentiver må ikke være i motstrid med forskriftsmessig kontraktuell styring av vognvedlikeholder. Plassering av ansvaret for trafikkstyring kan eventuelt vurderes.

4.4 Kostnadseffektivitet i et livssyklusperspektiv

4.4.1 Vedlikeholdet er tre til fire ganger så kostbart som investeringen

Kollektivtransporten er finansiert av offentlige midler, som alltid vil være begrenset. Bygging av infrastruktur og kjøp av vogner til Bybanen er svært kapitalkrevende. Investeringsbeslutninger påvirker kostnadsnivå på vedlikehold, samtidig som levetid og kvalitet på infrastruktur og vogner avhenger av riktig vedlikeholdsnivå. For eksempel anslås det at i et livssyklusperspektiv vil 70-80 % av kostnadene for vognmaterieell være knyttet til vedlikehold ^{vii}. Dårlig vedlikeholdbarhet (billig i kjøp, dyr i drift) kan derfor kunne gi eskalerende drifts- og vedlikeholdskostnader.

For Hordaland fylkeskommune som eier er det viktig å velge riktig nivå på investering og vedlikehold: utarbeide beslutningsgrunnlag for infrastrukturtiltak, hvor både investeringskostnad, konsekvenser for trafikken og de nødvendige drifts- og vedlikeholdskostnader ses under ett

4.4.2 RAMS sikrer livssyklusbetraktninger

RAMS er en samlet betegnelse for et jernbanesystems egenskap for sikkerhet (S) og tilgjengelighet (A). Tilgjengelighet er uttrykt ved kombinasjonen av jernbaneinfrastrukturens pålitelighet (R) og hvorvidt det er mulig å gjøre vedlikehold (M) på systemene. De tre siste parameterne utgjør til sammen RAM-egenskapene til jernbaneinfrastrukturen. RAMS er operasjonalisert i CENELEC-standardEN 50126, med tilhørende standarder (RAMS-standardene).

RAMS skal bidra til at utviklingen av ny og endret jernbaneinfrastruktur har den ønskede regularitet, punktlighet og sikkerhet. For å lykkes med denne målsettingen må en i utbyggingsfasen legge til rette for en god vedlikeholdsstyring. I praksis betyr det at den som er ansvarlig for framtidig vedlikeholdsstyring skal involveres i planleggingen, slik at forutsetninger i driftsorganisasjonen og vedlikeholdsstrategien blir ivaretatt.

Manglende etterlevelse av RAMS i utbyggingsfasen kan lede til dårligere RAMS-ytelse og høyere driftskostnader. Manglende etterlevelse av RAMS i drifts- og vedlikeholdsfasen kan gjøre at en prioriterer vedlikehold på systemer som ikke gir de største effektene med hensyn til sikkerhet og oppetid.

4.4.3 Livssyklus kostnad er ikke i tilstrekkelig grad grunnlag for investeringsbeslutninger

Bybanen Utbygging har en formalisert utbyggingsprosess som sikrer god kvalitet på tids- og kostnadsestimater. Kartleggingen har imidlertid avdekt at det ikke er tilsvarende styring eller formelle prosesser som sikrer at livssyklus kostnader i tilstrekkelig grad legges til grunn for investeringsbeslutninger.

Komponentene i livssyklus kostnaden forvaltes i dag av to organisasjoner: Bybanen Utbygging forvalter *investeringskostnad*, sett opp mot utbyggingstid og kvalitet i henhold til regelverk for sikkerhet. Bybanen AS forvalter *framtidig drifts- og vedlikeholdskostnad*, som også avhenger av kvalitet utover regelverk for sikkerhet, herunder krav til pålitelighet, tilgjengelighet og holdbarhet.

4.4.4 RAMS og livssyklus kostnad må innarbeides i dagens utbyggingsprosess

Framtidige investeringsprosesser må bidra til at begge komponentene synliggjøres og estimeres, og investeringsbeslutninger må ta hensyn til begge komponentene.

Investeringsprosessen i utbyggingsfasen bør kunne styres ad-hoc på tvers av de involverte organisasjonene, uavhengig av organisering. Dette er mulig fordi investeringsperioden er forutsigbar og avgrenset, og fordi både utbygger og driftsorganisasjon har kunnskap om investeringsomfanget.

Investeringsbeslutninger kan enten løses ved:

- Flytting av eierskap til investeringsbeslutningene til et nivå over utbyggerorganisasjonens interesser. I praksis betyr dette fylkesrådmannen, eventuelt representert ved økonomi eller eiendom.
- Sterkere synliggjøring av totalkonsekvenser av utbyggerorganisasjonens investeringsbeslutninger. Investeringsbeslutningen forblir i utbyggingsorganisasjonen.

Det anbefales at RAMS formaliseres som del av utbyggingsprosessen, slik at investeringsbeslutninger inkluderer vurderinger av framtidig sikkerhet, pålitelighet, tilgjengelighet og holdbarhet på det som bygges. Investeringsbeslutningene forblir i utbyggingsorganisasjonen, med den politiske og administrative styringsmuligheten det innebærer.

Det anbefales at utbyggingsorganisasjonen ikke slås sammen med driftsorganisasjonen, men at det etableres tydeligere leveranse- og samhandlingskrav mellom disse.

4.5 Framtidig finansieringsevne

4.5.1 Infrastruktur og vogner har et betydelig finansieringsbehov

Anleggsmidlene (eiendom, infrastruktur, vogner) tilknyttet Bybanen representerer en svært høy økonomisk og funksjonell verdi. For Hordaland fylkeskommune som eier er det viktig å evne å ivareta de kapitalintensive anleggsmidlenes verdi gjennom levetiden, samt sikre tilgjengelighet for brukerne.

Det vil være et finansieringsbehov knyttet til både vedlikehold, oppgraderinger og fornyelse av vogner og infrastruktur. Dette finansieringsbehovet kommer i tillegg til finansieringsbehov som følge av utvidelse av banen og anskaffelse av flere vogner, knyttet til nye byggetrinn.

4.5.2 Fylkeskommunen må planlegge for finansieringsbehovet

Hordaland fylkeskommune som eier må ha en strategi og plan for verdibevaring av vogner og infrastruktur. Dette innebærer å velge det riktige vedlikeholds nivået sett i et livssyklusperspektiv, og vurdere vedlikeholdet i forhold til framtidige oppgraderinger og fornyelser. Dette skal ivaretas av RAMS-prosesser i driftsorganisasjonen, noe som er omtalt flere steder i denne rapporten.

Ut fra strategi for verdibevaring (plan for vedlikehold, oppgradering, fornyelse) bør fylkeskommunen utlede det løpende finansieringsbehovet, og planlegge eventuelle avsetninger i forhold til det.

Konsekvensen av å ikke planlegge på denne måten er at fylkeskommunen som eier risikerer å opparbeide seg en teknologisk gjeld i form av underinvesteringer i dag som gir et unødvendig høyt fornyelsesbehov i framtiden. I tillegg medfører det for lite forutsigbarhet i forhold til finansieringsbehovet.

Verdibevaring er et eieransvar og krever kontinuitet, kompetanse og langsiktighet.

Det anbefales at Hordaland fylkeskommune etablerer forvaltning (asset management) av de kapitalintensive anleggsmidlene (infrastruktur og vogner) for Bybanen, med formål å gi forutsigbarhet i finansieringsbehov og gjøre det mulig å innarbeide økonomiske forpliktelser i fylkeskommunens rullerende budsjettarbeid. Fylkeskommunen må gjøre en egen vurdering av organisering av denne forvaltningen.

4.6 En organisering med svakheter

4.6.1 Organisering er ikke bare bokser i et organisasjonskart

Organisering handler om hvordan ulike roller samhandler for å nå bestemte mål:

- Hvordan *organiserer* vi oppgavene i ulike virksomheter?
- Hva slags *avtaler* og *styringsmekanismer* etablerer vi?
- Hva slags *incentivmekanismer* etablerer vi?
- Hvordan utnytter vi *markedsmekanismene*?
- Hvordan *samhandler* vi?

4.6.2 Det er komplisert å drive Bybanen

Noen forhold som gjør det særlig krevende å organisere samhandlingen for utbygging og drift av Bybanen er:

- Det er mange virksomheter som i dag samhandler om Bybanen: Skyss som markedsselskap, Bybanen AS som forvalter av infrastruktur og vogner, Keolis som operatør og ansvarlig for vognfremføring, og Stadler som leverandør av vedlikehold på vogner. Bybanen Utbygging har ansvar for utbygging, mens samferdselsavdelinga utøver den fylkeskommunale administrasjonen.
- Forvaltning av infrastrukturen (spor, holdeplasser, trafikkinformasjon) er mer krevende (lite marked, ingen alternativ) enn for andre transportmidler
- Bergensprogrammet finansierer utbygging og bestiller utbygging av nye byggetrinn med tilhørende rammer fra Bybanen Utbygging, men det er Bybanen AS som mottar det ferdig utbygde byggetrinn ved ferdigstillelse. Bergensprogrammet har dermed ikke noe direkte forhold til framtidig drifts- og vedlikeholdskostnad knyttet til utbyggingen, mens Bybanen AS ikke har en sentral rolle i planleggingen av det anlegget de selv skal overta.
- Bybanen skiller seg ut fra andre transportmidler ved at forvaltning av transportmiddelet (vognene) ikke følger trafikksekskapet. Operatør av Bybanen er i tillegg i større grad enn bussoperatørene avhengig av kvalitet og oppetid på infrastrukturen. Samtidig er årsaksforholdene knyttet til driftsavvik ofte sammensatte, slik at det ikke alltid er like enkelt å peke på en ansvarlig og en løsning for avvik.
- Skyss er bestiller av tjenester både fra operatør (vognfremføring) og fra Bybanen AS (tilgjengelig infrastruktur). Når uklarheter og uenigheter om riktig prioritering i forholdet mellom infrastruktur og vognfremføring, blir derfor Skyss involvert. Skyss blir dermed både bestiller og en sentral aktør i utførelsen, noe som gjør ansvarsforhold i samarbeidet uklart og krevende å jobbe med.

4.6.3 Skyss skal være markedsselskap, kravstiller og bestiller

4.6.3.1 Skyss operasjonaliserer strategier

Skyss iverksetter strategier og tiltak for å nå de politiske målene for kollektivtransporten i Hordaland.

- Anskaffer og tildeler kontrakter for kjøring av buss, bybane, hurtigbåt og ferger
- Planlegger ruter, måler kvaliteten i tilbudet og følger opp trafikksekskapene
- Gir informasjon om og markedsfører rutetilbudet for buss og bybane

4.6.3.2 Skyss må rendyrke rollen som kravstiller og bestiller

Målet om at veksten i persontrafikken skal tas med miljøvennlige transportformer, krever at Skyss har en offensiv og innovativ kollektivstrategi og at Skyss lykkes med å realisere den. Som forvalter av kollektivstrategien er det Skyss som må forstå kundenes behov og prioritere hvordan tilgjengelige ressurser skal brukes på utvikling og produksjon av kollektivtransport.

I dag bestiller Skyss tjenester, og Skyss samhandler med Bybanen AS og Keolis som operatør for levere den planlagte ruteproduksjonen. Skyss sin forvaltning av Bybanen innebærer at Skyss tar ansvar utover bestillerrollen:

- Skyss er avhengig av at infrastrukturen og vognene forvaltes på en slik måte at ruteproduksjonen lar seg gjøre ihht den frekvens og kvalitet Skyss har bestilt
- Skyss påvirker imidlertid ikke forvaltning av infrastruktur og vogner direkte. Dette gjøres av Bybanen AS og i kontraktsforholdet mellom Bybanen AS og Stadler.
- For å nå sine mål må Skyss i praksis fasilitere og delta i beslutningsprosesser som omhandler leveranser som Skyss selv er kravstiller til
- Skyss har i tillegg behov for å forbedre seg på planlegging og oppfølging av rutetilbud på tvers av transportmidler.

Denne involveringen er ulik måten Skyss forvalter de andre transportmidlene på, noe som kompliserer driften av Skyss. Skyss bør ha en så lik ansvars- og oppgaveportefølje som mulig, på tvers av transportmidler. Dette for å forenkle forbedringsarbeid i Skyss og oppnåelse av synergier i forvaltning på tvers av de ulike transportmidlene.

Prosjektet anbefaler at Skyss sin rolle som bestiller må tydeliggjøres, og Skyss sitt ansvar og sine oppgaver i forbindelse med Bybanen må avgrenses i forhold til denne rollen:

- Skyss bør bestille rutetilbud fra en enkelt leverandør, som gis totalansvar for leveransen
- Skyss bør følge opp på måltall ifht kvalitet, og ikke på leverandørens prioriteringer og aktiviteter

4.6.3.3 Skyss bør styrke seg på overordnet økonomisk analyse

Langsiktig utvikling av kollektivtilbudet krever data (om for eksempel befolkningsgrunnlag, reisevaner og -mønster), bearbeiding og analyse av data for å utforme optimalt kollektivtilbud, samt økonomisk analyse for å prioritere begrensede midler. Eksempelvis bør kost/nytte for trafikkinformasjonssystemer, vognutforming, design av holdeplasser, samt prinsipper for trafikkstyring vurderes opp mot andre kostnadsområder i Skyss sin portefølje. Kalkulasjon av samfunnseffekter som trafikantnytte, økonomisk vekst, sparte miljøkostnader og sparte ulykkeskostnader bør inngå i prioritering av investeringer i kollektivutvikling i forhold til andre områder. Slike beregninger i Oslo viser at samfunnet har fått igjen 4,5 kroner for hver krone i tilskuddsøkning til kollektivtrafikken ^{xiv}.

Prosjektet anbefaler at Skyss øker kompetanse og kapasitet på overordnet økonomisk analyse, med formål å målstyre ressursbruken bedre.

4.6.3.4 Skyss bør styrke seg på teknologistyring og -innvoasjon

Teknologi kan bidra til enklere og mer fleksible reiser, og kundene forventer at ny teknologi tas i bruk. Eksempelvis vil integrasjon av informasjon om individuelle transportmidler (som bil og sykkel) med informasjon om kollektivtrafikktilbud kunne gjøre det lettere for de reisende å finne optimale individuelle løsninger (individuell tilpasning i stor skala). Kunder vil kunne ønske å ta i bruk personlige mobilitetsassistenter som integrerer data fra blant annet personlig kalender, ruteplan og sanntids trafikkstatus. Toveis kundekommunikasjon i stor skala, samt intelligente transportsystemer og automome kjøretøy er andre potensielle utviklingsområder ^{xiv}. Disse forholdene krever at Skyss evner å forstå potensialet i den teknologiske utviklingen, prioritere teknologit utvikling ihht egen strategi, samt realisere teknologit utvikling raskere og mer presist enn det Skyss gjør i dag.

Prosjektet anbefaler at Skyssgjør grep for å øke kompetanse og kapasitet på teknologisk strategi og planlegging.

4.6.4 Bybanen AS må utvikle seg som leverandør til Skyss

Bybanen AS har ansvar for forvaltning, drift og vedlikehold av Bybanens infrastruktur og rullende materiell. I dette ansvaret inngår ansvar for kvalitet og sikkerhet på infrastrukturen samt kvalitet på vognene. Ansvaret for sikkerhet ivaretas av den aktøren som har vognframføringsansvaret, et ansvar i dag tillagt operatøren.

Operatøren har ansvar for trafikkstyring samt framføring av vogner, og dermed også sikkerhet på vognene. I dette ligger et oppfølgingsansvar i forhold til vedlikehold av vogner,

Hendelser (knyttet til sikkerhet) og avvik (driftsavbrudd, avsporinger, etc) kan forårsakes både av Bybanen AS og operatør hver for seg eller i en mer kompleks årsakssammenheng. For å unngå hendelser og avvik, må

- Bybanen AS og operatør ha felles forståelse av konsept og prinsipper for sikkerhet og trafikkstyring. Denne forståelsen avviker i dag.
- Bybanen AS og operatør utfører felles rotårsaksanalyser knyttet til hendelser og avvik, med formål å avdekke svakheter og implementere forbedringstiltak. Slike analyser utføres sjelden i dag.

Disse prinsippene vanskeliggjøres av at operatør har et kontraktsforhold med Skyss, og Bybanen AS har dermed ikke direkte styring over operatør

Det anbefales at totalansvaret for utførelse tydeliggjøres og samles hos Bybanen AS:

- *Skyss sine oppgaver knyttet til utførelse eller koordinering av utførelse bør flyttes fra Skyss til Bybanen AS*
- *All utførelse som påvirker kvalitetskrav fra bestiller (Skyss) bør inngå i samme styringsstruktur. Dette innebærer at kontrakt med operatør inngås fra denne rollen*

Bybanen AS gis det totale ansvaret for utførelse. Bybanen AS får da et videre mandat og et større ansvar enn virksomheten har i dag. Plasseringen begrunnes med at plassering hos Skyss ville innebære brudd på forutsetninger for sikkerhetsgodkjenning fra Jernbanetilsynet.

4.6.5 Avtale- og incentivstruktur må revideres

4.6.5.1 Driftsavtalen (F6)

Driftsavtale mellom operatør og Skyss regulerer driften av persontransport på Bybanen. Avtalen angir hva som skal leveres (ruter) til hvilken kvalitet (regularitet, punktlighet, sikkerhet), og til hvilken pris, herunder kriterier og størrelser for bonus (tillegg til vederlag) og malus. Avtalen er lagt opp slik at operatør er ansvarlig og bærer risikoen for alt materiell, gods, personell og passasjerer ved gjennomføring av leveransen. Avtalen angir at Skyss skal betale refusjon for den infrastrukturavgift som operatør betaler til Bybanen AS.

Driftskontraktens insentivsystem fungerer ikke etter intensjonen.

Driftskontrakten for Bybanen er i likhet med busskontraktene såkalte bruttokontrakter. Det vil si at Skyss har inntektsrisikoen, mens operatørselskapet har en fast godtgjørelse, kombinert med et insentivsystem knyttet til kvaliteten på leveransen. Insentivsystemet skulle opprinnelig baseres på sanntidsdata knyttet til punktlighet og regularitet, men er etter kontraktsinngåelse gjort om til å baseres på kundetilfredshetsundersøkelser og egenrapportering.

I egenrapporteringen til operatør er det for perioden 2011-2016 (til og med 8.12.2016) oppgitt at feil på vogner er årsaken til 71% av alle innstilte avganger. For buss er tilsvarende gjennomsnitt 58%, med variasjon fra 32 til 78% innenfor den angitte perioden. Innstillinger medfører avvik på måltall for regularitet, som operatør straffes for gjennom gebyrer.

I busskontraktene har operatør ansvar både for materiell og kjøring. Ansvar er altså tydelig plassert, og operatør har sterk økonomisk motivasjon til å unngå feil på materiell.

I driftskontrakten for Bybanen (kontrakt H6) straffes ikke operatør for innstillinger som følge av vognfeil, med mindre vognfeilen kommer av operatørs bruk av vognene. Operatør har angitt at 12% av alle vognfeil kan tilskrives operatøren. I intervjuene framkommer det imidlertid at årsakssammenhengene både kan være uklare og sammensatte, og det i mange tilfeller er uenighet om hvorvidt rotårsaken til vognfeil ligger i vognenes tilstand eller i bruken av de.

Ansvar er altså fragmentert, og operatør har ikke like sterkt økonomisk insentiv til å unngå vognfeil. Dette illustreres blant annet ved at gebyrer for innstilte avganger på Bybanen utgjør knappe 2% av tilsvarende gebyrer for buss i Rutepakke Bergen Nord.

Det anbefales at det etableres økonomiske insentiver for vogntilgjengelighet for Bybanen AS, som i annet sted i rapporten er anbefalt å få totalansvar for vogntilgjengeligheten. Dersom fylkeskommunen skulle velge en modell hvor dette ansvaret ikke samles hos Bybanen (dagens modell) anbefales det at det etableres økonomiske insentiver for vedlikehold og trafikkframføring

både for vogneier, vedlikeholder og operatør, gjennom justering av de bilaterale kontraktene mellom partene.

4.6.5.2 Leie- og vedlikeholdsavtalen mellom operatør og Bybanen AS (F1)

Avtalen regulerer operatør sin leie av sporvogner. Avtalen regulerer partenes plikter (herunder operatørens vedlikeholdsplikt og krav i forbindelse med tilbakelevering av leieobjektet). Pris for leie av materiellet skal i prinsippet være knyttet til faktisk nedskrivning av vognenes verdi, men det er usikker i hvilken grad det fastsatte beløpet er riktig.

Intensjonen med avtalen er å sikre at operatør skal kunne levere et best mulig bybanetilbud til kundene med materiell med høyt sikkerhetsnivå, og høy pålitelighet, kvalitet, tilgjengelighet, effektivitet og miljøvennlighet, samtidig som materiellets verdi bevares på en best mulig måte.

Avtalen regulerer selve vedlikeholdet. Bybanen AS budsjetterer med vedlikehold for å håndtere normal slitasje. Årsaker til unormal slitasje kan være både komplekse og uklare.

Avtalen fungerer etter intensjonen, med tanke på ivaretagelse av materiellets verdi: det kreves at vedlikehold utføres av Stadler som vognleverandør, som i sin avtale med Bybanen AS forplikter seg til å opprettholde et høyt vedlikeholdsnivå.

Avtalen angir at operatør i samarbeid med Stadler skal "foreslå tiltak for å effektivisere vedlikeholdet og/eller å forlenge de enkelte deler og komponenters levetid". Det finnes imidlertid ikke økonomiske incentiver for verken Stadler eller operatør til å gjøre dette på en slik måte at det kommer vogneier til gode.

I intervjuer angir operatør at de ikke får gjennomslag for forslag til endringer og tilpasninger av vognmateriellet (f.eks utforming av styrekonsoll for fører, og endring av dører for å forenkle publikums av- og påstigning).

Det anbefales at det etableres en tydeligere incentivstruktur for å sikre riktig vedlikehold av vogner, og at krav om "tiltak for å effektivisere vedlikeholdet" følges opp i større grad enn i dag. Det anbefales videre at pris for vognleie justeres slik at den reflekterer virkelig nedskrivning.

4.6.5.3 Samspillsavtalen mellom operatør og Stadler (F4)

Samspillsavtale mellom operatør og Stadler har som formål å sikre optimal drift av sporvognene på Bybanen, samt sikre at operatør kan stille de krav til Stadler som er nødvendige for å opprettolde sin tillatelse til å drive jernbanevirksomhet, herunder ansvaret for vedlikehold av vognene. Dette er gjort gjennom beskrivelse av formål med samarbeidet, møtepunkter og oppgaver.

Statens Jernbanetilsyn har over tid argumentert for at leie- og vedlikeholdsavtalen (F1) og Samspillavtalen (F4) ikke gir operatør tilstrekkelig grunnlag for leverandør oppfølging, slik tillatelsesforskriften krever.

Det anbefales at relevante deler av Bybanen AS sin avtale med vognvedlikeholder transporteres til operatør, slik at operatør får tilstrekkelig grunnlag for leverandør oppfølging, slik tillatelsesforskriften krever.

4.6.5.4 Forvaltningsavtalen mellom HFK og Bybanen AS (F0)

Forvaltningsavtalen beskriver Bybanen AS sitt mandat, ansvar, økonomiske forutsetninger og grensesnitt mot HFK. Avtalens intensjon er å gi Bybanen AS et formelt mandat til å drifte og vedlikeholde infrastruktur og sporvogner, samt angi hvilke rammer dette skal gjøres innenfor.

Avtalen er tydelig på hva Bybanen AS sitt mandat og ansvar er avgrenset til, men beskriver ikke hvordan dette skal gjøres i praksis. Avtalen i seg selv svarer dermed ut avtalens intensjon.

Kartleggingen viser imidlertid at operasjonaliseringen av avtalen ikke er alltid er i henhold til avtalens intensjon:

- Mandat og ansvar er i Bybanen AS sitt eget strategidokument (Strategisk plan 2012-2016) brutt ned i strategier og tiltaksplaner.
- Intervjuene viser at det i Skys og HFK samferdsel er ulike oppfatninger om hvorvidt strategiene og tiltaksplanene er hensiktsmessige og i henhold til intensjonen i forvaltningsavtalen og bakenforliggende vedtak.

Avtalen krever uansett at det gjøres vurderinger: blant annet angis det at Bybanen primært skal basere drift og vedlikehold på kjøp av tjenester. Samtidig plikter Bybanen AS å stille med drifts-, teknisk og sikkerhetskompetanse, noe det er naturlig å vurdere som kritisk å ha internt. For å unngå ulike oppfatninger om slik intern kompetansebygging (med tilhørende økning i antall ansatte) er en riktig strategi, burde den forankres bedre hos HFK som eier. Denne forankringen gjøres gjennom eiers styrerepresentasjon, og krever at styret etterlever og håndhever eiers intensjoner.

Det anbefales at avtalen revideres slik at den passer med eierstrategi og ny rollefordeling mellom Bybanen AS og de andre aktørene.

4.6.5.5 Øvrige avtaler

Avtale om tilgang til infrastruktur (F2), mellom operatør og Bybanen AS: regulerer operatør sin tilgang til infrastruktur. For bruk av infrastrukturen betaler operatør en avgift til Bybanen. Avgiften skal dekke faktiske kostnader knyttet til drift og vedlikehold av infrastruktur. Operatør plikter å betale merverdiavgift for avgiften. Skyss betaler refusjon til operatør for pålydende infrastrukturavgift som operatør har betalt til Bybanen AS.

Avtale om leie av driftshall, depot og kontorlokale, mellom HFK sin eiendomsavdeling og operatør (erstatte dagens avtale (F3) som er inngått mellom Skyss og operatør): regulerer operatør sin tilgang til driftshall (med vognvaskemaskin og sandingsanlegg) og kontorlokale. Avtalen angir at det ikke skal betales leie for lokalene, men at operatør direkte og for egen regning skal betale alle utgifter/tiltak knyttet til bruk av leieobjektet. Intensjonen er at Bybanen AS skal forvalte avtalen på vegne av HFK eiendom.

Vedtekter for Bybanen AS (F5): angir Bybanen AS sitt formål (forvalte og drifte infrastrukturen og skinnegående materiell) og fagansvar (sikkerhet, bane, elektro, signal/tele og skinnegående materiell) Vedtektene har som intensjon å tilfredsstillere aksjelovens krav om et obligatorisk sett med regler som skal inngå i et selskaps stiftelsesgrunnlag.

Samarbeidsavtale mellom Bybanen AS og Bybanen Utbygging regulerer samhandlingen mellom partene i forbindelse med utbygging, testing og overlevering.

Det anbefales at reelle kostnader i transaksjoner mellom partene i større grad synliggjøres som avgifter eller leiebeløp, og at dette innarbeies i avtalestrukturen. Eksempelvis bør operatørens bruk av driftshall medføre en leiekostnad for operatør. Selv om denne kostnaden i neste omgang refunderes, vil slik synliggjøring gjøre kostnadsstrukturen mer transparent og forståelig, og dermed også lettere å gjøre noe med.

Det anbefales at avtalene gjennomgås og justeres som følge av eventuell ny organisering.

4.6.6 Samhandlingen lider

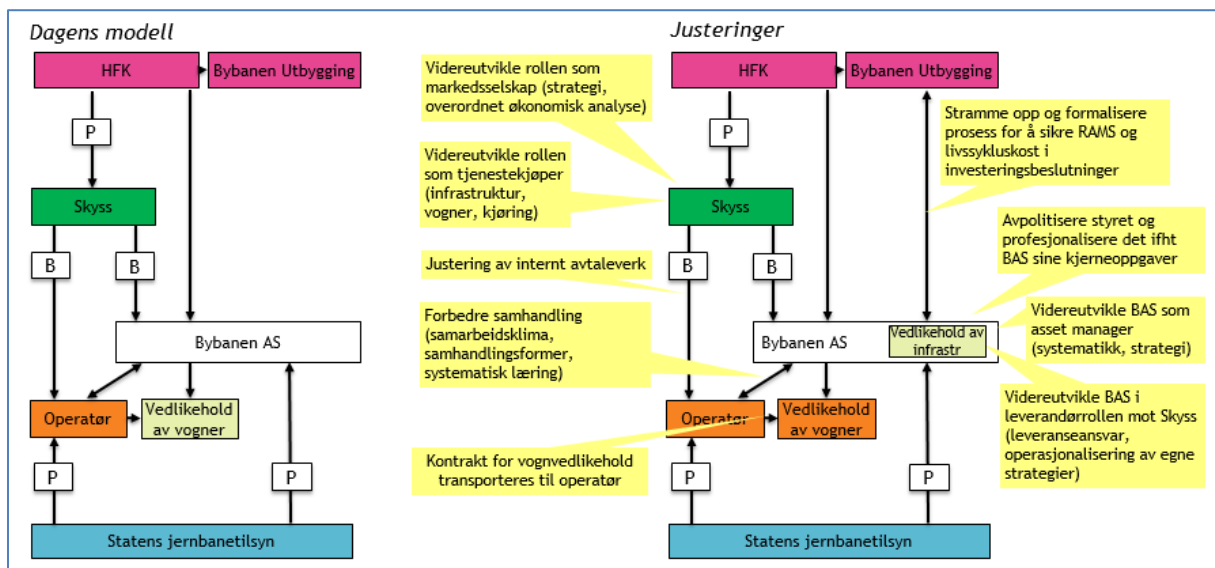
Forskjellig oppfatning av avtalenes intensjon og innhold, uklarhet og uenighet om rollefordeling, ulike faglige standpunkter, samt en kompleks samhandlingsstruktur har over tid hatt negativ effekt på samhandlingen mellom aktørene knyttet til Bybanen.

I tillegg til å forenkle og tydeliggjøre organiseringen (inkludert avtaler, styringsmekanismer, incentivmekanismer og markedsmekanismer), anbefales det at det prioriteres felles tiltak innen ledelse og samhandling, med formål å forbedre samhandling og klargjøre rolleforståelse. I drift må en tilstrebe en situasjon hvor en lykkes med felles identifisering av rotårsaker, enighet om tiltak, samt læring og kontinuerlig forbedring på tvers av virksomhetene.

5 Anbefalt organisering

5.1 Alternativene

5.1.1 Gjøre mindre justeringer i dagens modell



P=Premissgiver, B=Bestiller

Hordaland fylkeskommune er premissgiver ovenfor Bybanen AS, i forhold til rammer for forvaltningen av vogner og infrastruktur.

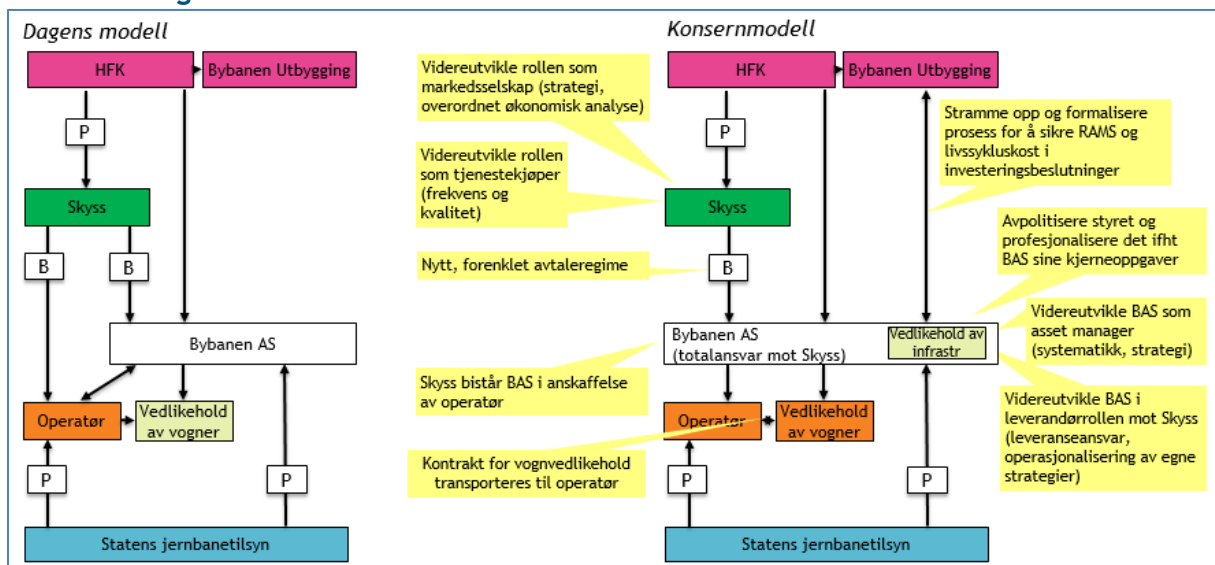
Hordaland Fylkeskommune er en premissgiver for Skys, i forhold til mål og strategi for kollektivområdet.

Skys har ansvar for å inngå avtaler for drift av bybanen og forhandler med aktørene om deres rammebetingelser, herunder har Skys ansvar for å etablere incentivordninger og samarbeidsarenaer hvor problemstillinger som går på tvers av aktørene i bybanen kan adresseres slik at man sammen finner de beste løsningene totalt sett.

Kontrakt for vognvedlikehold transporteres til operatør.

Statens Jernbanetilsyn følger opp Bybanen AS og operatør som i dag.

5.1.2 Omorganisere til en konsernmodell



*) P=Premissgiver, B=Bestiller

Hordaland fylkeskommune er premissgiver ovenfor Bybanen AS, i forhold til rammer for forvaltningen av vogner og infrastruktur.

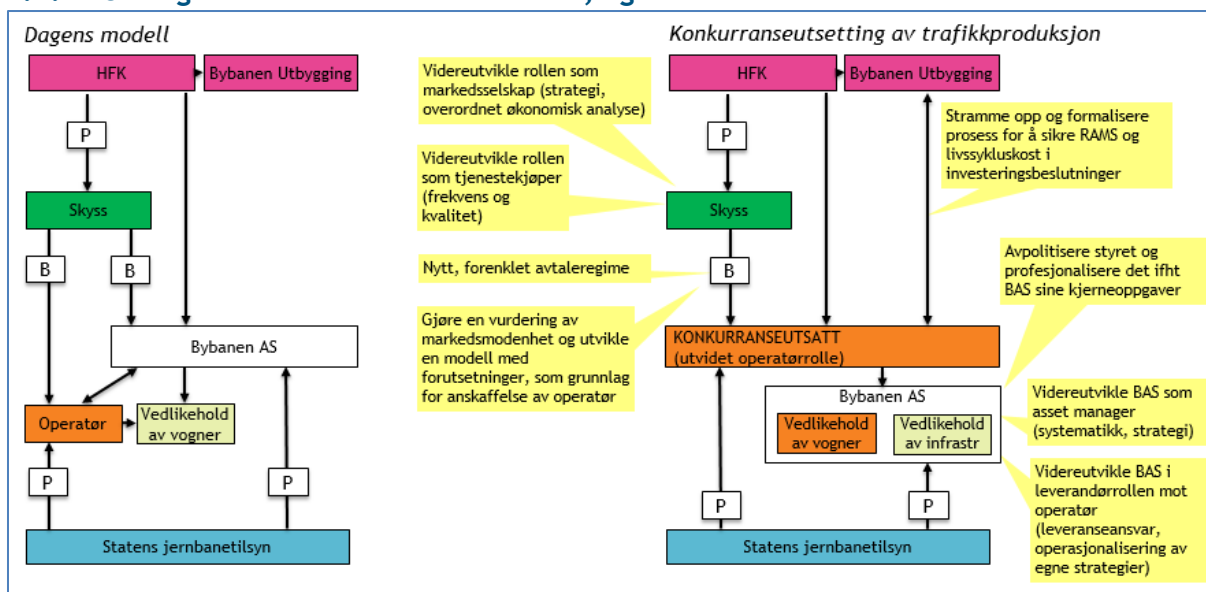
Hordaland Fylkeskommune er en premissgiver for Skyss, i forhold til mål og strategi for kollektivområdet.

Skyss bestiller trafikktilbud fra Bybanen AS, som får ansvar for å gjøre det som er nødvendig for å levere i henhold til Skyss sine bestillinger, herunder inngå avtale med operatør.

Bybanen AS er ansvarlig for å innfri føringer fra Statens Jernbanetilsyn ifht nødvendige godkjenninger for drift av infrastruktur. Dersom operatørrollen konkurranseutsettes slik som i dag, må operatør med vognfremføringsansvar fortsatt ha egen sikkerhetsgodkjenning.

Kontrakt for vognvedlikehold transporteres til operatør.

5.1.3 Omorganisere til en konsernmodell, og konkurranseutsette



*) P=Premissgiver, B=Bestiller

Hordaland Fylkeskommune er premissgiver for Skyss, i forhold til mål og strategi for kollektivområdet.

Skyss konkurranseutsetter produksjon av trafikktilbudet. Hordaland fylkeskommune er premissgiver ovenfor valgt leverandør, som må benytte infrastruktur og vogner som er i fylkeskommunens eie, samt benytte Bybanen AS til vedlikehold av infrastruktur og vogner.

Valgt leverandør får et oppdrag fra Skyss med tilhørende rammebetingelser, herunder driftstilskudd for drift av bybanen i tråd med ruteplan og øvrige kvalitetsmål på tjenesten som skal leveres. Leverandøren følger opp at leveranser fra Bybanen AS er i tråd med avtalene som gjelder for disse selskapene. Leverandøren spiller inn endringsønskter til avtalene til Skyss, som igjen avklarer dette med HFK som kan oppdatere rammebetingelsene for Bybanen AS.

Bybanen AS må ha sikkerhetsgodkjenning for drift av infrastruktur, mens valgt leverandør av trafikkproduksjon må ha sikkerhetsgodkjenning for vognframføring.

5.2 Sammenstilling

	0 SOM FØR	1 JUSTERINGER	2 KONSERNMODELL	3 KONSERNMODELL, KONKURRANSE
ØNSKEDE EFFEKTER	FÆRRE UØNSKEDE HENDELSER	0	0	+
	BEDRE FORVALTNING AV MERKEVAREN	0	+	++
	BEDRE STRATEGISK STYRING / EIERSTYRING	0	0	-
	RIKTIGERE DRIFTSKOSTNADER, ØKT KOSTNADSEFEKTIVITET	0	0	++
	LIVSSYKLUSPERSPEKTIV I INVESTERINGSBESLUTNINGER	0	++	++
	ENKELT Å IMPLEMENTERE	0	0	--
KRAV	TILFREDSSTILLER KRAV FOR SIKKERHETSGODKJENNING	JA	JA	JA
	UNNGÅR KUMULERING AV MVA	JA	JA	JA
	SAMSVAR MED LOVER, FORSKRIFTER OG REGELVERK	JA	JA	JA

En konsernmodell med en entydig plassering av ansvaret for utførelse gir bedre forutsetninger for å redusere uønskede hendelser, enn dagens modell (modell 0) og mindre justeringer (modell 1).

Å gi Skysset et sterkere eierskap til merkevaren bør gi bedre forvaltning av denne, uansett organisering. I en konsernmodell (modell 2) vil imidlertid rollefordelingen formaliseres i større grad enn ved bare å gjøre justeringer (modell 1). I en konsernmodell med konkurranseutsetting av totalansvaret for utførelse (modell 3) må eierstyringen erstattes av et avtaleverk, noe som vurderes som et svakere styringsverktøy.

Strategisk styring vanskeliggjøres i dag av at rollefordelingen mellom partene er uklar. En konsernmodell (modell 2) vil rydde opp i uklarhetene. Dersom konsernmodellen konkurranseutsettes (modell 3) vil eierstyringen bortfalle og erstattes av et avtaleverk, som vurderes som et svakere styringsverktøy.

Kostnadseffektiviteten antas å kunne forbedres etter hvert som rollefordelingen blir klarere, doble roller bortfaller, og antall avvik og uønskede hendelser reduseres. Det vurderes slik at forutsetningene for dette er best i en konsernmodell (modell 2), og at en konkurranseutsetting av konsernmodellen (modell 3) vil kunne gi ytterligere gevinster.

Ingen av modellene innebærer noen endring i organisering av Bybanen Utbygging. Innarbeiding av livssyklusbetraktninger i investeringsbeslutninger gjøres uavhengig av modell.

Mindre justeringer (modell 1) vil være relativt enkel å implementere. Å etablere en konsernmodell (modell 2) innebærer en viss endringsrisiko, som øker hvis konsernmodellen i tillegg konkurranseutsettes (modell 3).

Alle modellene tilfredsstiller prinsipper knyttet til sikkerhetsgodkjenning. Ingen av modellene vil medføre endringer i de forutsetninger som tidligere er tatt i forhold til kumulering av merverdiavgift. Det er ikke identifisert at noen av modellen bryter med lover, forskrifter og regelverk.

5.3 Anbefaling

Karabin anbefaler å omorganisere til en konsernmodell og at Bybanen AS får det totale ansvaret for utførelse. Bybanen AS videreføres som et aksjeselskap. Anskaffelse av operatørtjenester gjøres fra Bybanen AS.

Dette innebærer en betydelig utvidelse og endring av den rollen Bybanen AS har i dag.

6 Referanser

- ⁱ Kravforskriften, FOR-2014-12-10-1572 om krav til sporvei, tunnelbane, forstadsbane m.m. (kravforskriften). Hentet fra https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-12-10-1572#KAPITTEL_2
- ⁱⁱ Bybanen AS (2012) Strategiplan 2012-2016.
- ⁱⁱⁱ Skyss (2014) *Kollektivstrategi for Hordaland*. Hentet fra <https://www.skyss.no/.../kollektivstrategi-for-hordaland-2014.pdf>
- ^{iv} <http://www.hordaland.no/bybanen-utbygging>
- ^v Bergens Tidende (27.12.2016) *Bybanen mister støtte hos Bergenserne*. Hentet fra http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Bybanen-mister-stotte-hos-bergenserne-327980b.html?spid_rel=2
- ^{vi} Bjørnsen, H., Klausen, J., & Winsvold, M (2015) *Kommunale selskap og folkevalgt styring gjennom kommunalt eierskap* (NIBR-rapport 2015:1). Oslo: Norsk Institutt for by- og regionforskning
- ^{vii} <http://vognselskapet.no/>
- ^{viii} KommuneLOVEN. LOV-1992-09-25-107 om kommuner og fylkeskommuner. Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1992-09-25-107>
- ^{ix} Aksjeloven, LOV-1997-06-13-44 om aksjeselskaper. Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1997-06-13-44>
- ^x KS (2005) *Anbefalinger om eierstyring, selskapsledelse og kontroll*. Hentet fra <http://www.ks.no/fagomrader/samfunn-og-demokrati/lokaldemokrati-og-folkevalgt/egenkontroll-og-eierskap/anbefalinger-om-eierstyring-selskapsledelse-og-kontroll/>
- ^{xi} Meld.St.28 (2014-2015). *På rett spor - Reform av jernbanesektoren* (2014-2015) Oslo: Det kongelige samferdselsdepartement
- ^{xii} L.E.K Consulting (2012) *Public Transport, private operators, delivering better services through franchising* (2012) Australia: Tourism&Transport Forum. Hentet fra <http://www.parliament.tas.gov.au/ctee/Council/Submissions/Tourism&Transport%20Forum%20attach%20to%20submission%2014Aug12.pdf>
- ^{xiii} Önnér, M., Wangsnes, P., & Dønnum, H. (2012) *Effektivisering av skinnegående kollektivtrafikk* (PwC/Transrail). Oslo Kommune: Byrådsavdeling for Miljø og Samferdsel
- ^{xiv} Ruter (2015) *M2016 - fra dagens kollektivtrafikk til morgendagens mobilitetsløsninger*. (Ruterrapport 2015:2). Oslo: Ruter AS. Hentet fra <http://m2016.ruter.no/>
- Aarhaug, J., Frøyland, P., & Wallberg, S. (2012) *Kollektivtransport i fylkeskommunal regi* (TØI-rapport 1197/2012). Oslo: Transportøkonomisk Institutt
- Aarhaug, J., Olsen, S. & Krogstad, J. (2012) *Herre i egne hus? Evaluering av kollektivtrafikken i Telemark* (TØI rapport 1234/2012). Oslo: Transportøkonomisk Institutt
- Currie, G (2009) *A Review of Melbourne's Rail Franchising Reforms* (JOURNEYS nov 2009). Melbourne.
- Ringquist, S (2016) *Kollektivtrafikens styring och organisering*. (K2 OUTREACH 2016:11) Lund: Nationellt Kunnskapscentrum för Kollektivtrafik.
- Sandberg, L., Anders Wärmark, A., Anna Johansson, A., Lisa Johnsson, L., & Helena Hartzell, H. (2010) *Upphandlingsmodell för kollektivtrafik - ökad samhällsnytta, fler resenärer eller mer kommersiell trafik* (Rapport 2010:2) Stockholm: WSP Analys & Strategi
- Svensson, A. (2011) *Information om SL:s nya organisation och trafikförändringar* (2011-07-12). Stockholm: AB Storstockholms Lokaltrafic
- Vestrheim, M., Sylta, O., Stiansen, J., Opdal, G., Nottveit, S., Davidsen, G., & Meyer, J. (2009) *Prosjekt Bybanen- Administrativ struktur for drift, vedlikehold og utbygging av Bybanen i Bergen* (10 des. 2009). Bergen: Hordaland Fylkeskommune

Bakgrunn for notatet

Karabin AS har i rapport av 22.3.2017 evaluert dagens organisering av Bybanen, vurdert alternative organiseringer, samt gjort anbefalinger knyttet til framtidig organisering. Rapporten ble utarbeidet på oppdrag fra Hordaland fylkeskommune ved Fylkesrådmannen.

Oppdragsgiver har i ettertid bedt om en utdyping av to forhold:

- 1) Organisering av operatørrollen
- 2) Organisering av vedlikehold av vogner

Formålet med utdypingen er å gi et best mulig grunnlag for å beslutte den mest hensiktsmessige måten å organisere drift av bybanen på.

Karabin AS sin utdyping framgår av dette notatet

Vedlikehold av vogner

Premisser

Vognene representerer en betydelig finansiell verdi: organiseringen må sikre at denne verdien ivaretas på best mulig måte i et livssyklusperspektiv.

Vognene er viktig for de reisendes opplevelse: organiseringen må sikre at kundeperspektivet ivaretas og at vognene tilfredsstiller sine funksjonelle oppgaver gjennom hele levetiden.

Vognvedlikehold er kostbart: organiseringen må sikre at vedlikehold utføres så kostnadseffektivt som mulig.

Vurderinger

Hordaland fylkeskommune må ha overordnet styring på forvaltning av vognene. Med overordnet styring menes å sette mål og bestemme prinsipper for anskaffelse, vedlikehold, oppgraderinger og avhending.

Selve utførelsen av vedlikehold bør gjøres av en annen virksomhet enn den som har det overordnede forvaltningsansvaret. Dette for å sikre tydelig plassering av ansvar, og ryddige prosesser for oppfølging og kontroll.

Utførelsen av vedlikeholdet kan enten konkurranseutsettes i sin helhet, delvis konkurranseutsettes, eller organiseres i egen regi.

En stor del av selve vedlikeholdskostnaden er uavhengig av organisering:

- Mengden og typen vedlikehold påvirkes av faktorer som kvalitet på vognsett, klima og terreng

Vedlikehold bør knyttes opp mot kjøp av vogner:

- At det er en sammenheng mellom kvalitet på vognsett og vedlikeholdskostnad (billig å anskaffe, dyrt å vedlikeholde) taler for at anskaffelse av vedlikehold bør knyttes opp mot kjøp av vogner

Vedlikehold bør i hovedsak konkurranseutsettes:

- **Det offentlige tar ikke all risiko:** Når det offentlige både er bestiller og utfører, blir all risiko hos det offentlige. Det er rimelig å anta at private virksomheter med bred og lang erfaring med vognvedlikehold vil kunne bidra til både å forstå og håndtere usikkerheter på en bedre måte.
- **Mer forutsigbare kostnader:** Forutsigbarhet i framtidige vedlikeholdskostnader krever at kostnader beregnes og at usikkerheter bakes inn i beregningene. Det er rimelig å anta at motivasjonen for å gjøre gode beregninger og planlegge optimalt vedlikehold i forhold til

kvalitetskrav og kost, er sterkere i en privat virksomhet enn i en offentlig virksomhet. I en privat virksomhet vil dårlig planlegging og utførelse ha direkte negativ økonomisk konsekvens, mens en offentlig virksomhet kan basere seg framtidige tilleggsbevilgninger.

- **Lavere driftskostnader:** Tilgjengelig tallmateriale indikerer at driftskostnader (personell, administrasjon) er lavere i konkurranseutsatt virksomhet enn i offentlig virksomhet.
- **Tilgang til kompetanse:** Det er ikke nødvendigvis enkelt å skaffe tilveie nødvendige ingeniører og faglærte, eller å beholde og videreutvikle et kompetansemiljø innen vognvedlikehold i Bergen. Et lite kompetansemiljø vil være sårbart, og vil i mindre grad kunne dra nytte av erfaringer og utvikling som skjer andre steder.

En bør utvikle strategisk viktig kompetanse internt:

- Hordaland fylkeskommune og Bybanen må ha tilstrekkelig kompetanse innen vedlikehold til å (1) sette mål og prinsipper for vedlikehold, (2) gjøre anskaffelser og (3) følge opp leverandører. Dette kompetansebehovet må konkretiseres i en langsiktig kompetanseplan.
- Kompetanseplanen kan påvirke rolle- og arbeidsfordelingen mellom bestiller og utfører, i forhold til hvor langt bestiller går i den operative styringen av vedlikehold.

Operatør må ha god nok styring med vognvedlikeholdet i et sikkerhetsperspektiv:

- Samtidig som eier må ha overordnet styring med vedlikeholdet i forhold til kvalitet og kost, må operatør ha tilstrekkelig med styring av vedlikeholdet, for å ivareta sitt eget sikkerhetsansvar knyttet til rollen som vognframfører.

Operatør

Operatør har i dag trafikkstyring og vognframføringsansvar, herunder ansvar for sikkerhetsstyring for vognframføringen. Operatør har derfor også oppfølgingsansvar overfor vognvedlikeholder, men mangler den kontraktuelle styringsretten ihht jernbanelovgivningen.

Rapporten foreslår at arbeidsdelingen mellom bestiller og operatør **videreføres**, eventuelt med justering av plassering av trafikkstyringen, som i dag ligger hos operatør.

Av endringer foreslår rapporten at:

- Operatør gis nødvendig kontraktuell styring med vognvedlikehold. Dette innebærer transport av vedlikeholdskontrakten fra Bybanen AS til operatør.
- Bybanen AS gis oppgaven med å bestille operatørtjenester. Dette er en oppgave Skyss har i dag.

Et viktig prinsipp som er lagt til grunn i rapportens anbefalinger er at Skyss skal forvalte kollektivstrategien, og Skyss skal være bestiller av kollektivtjenester fra Bybanen AS. Bybanen AS må videre organiseres slik at det er et organisatorisk skille mellom bestiller og utfører, slik at ansvars- og rollefordeling er tydelig og etterprøvbart.

Rapporten anbefaler konkurranseutsetting av operatørtjenester, områder innenfor vedlikehold av infrastruktur, samt vedlikehold av vogner gitt visse forutsetninger. Operatørtjenesten er allerede konkurranseutsatt, og det anbefales at denne konkurranseutsettingen videreføres. De viktigste begrunnelsene er potensialet for bedre kundeorientering og mer kundedrevet innovasjon, samt mer kostnadseffektiv drift. Å realisere dette potensialet krever imidlertid at det bygges inn incentiver for det, og at samhandlingen med Bybanen AS som oppdragsgiver legger til rette for det.



Byrådsavdeling for klima, kultur og næring v/ Harm Christian Tolden

Bergen kommune
Postboks 7700
5020 BERGEN



Vår ref.: 2015/4517-3

Dykkar ref.:

Bergen, 22.03.2017

Beredskapsplan ved akutt-tiltak mot dårleg luftkvalitet

Vedlagt finn de Skyss sin beredskapsplan ved vedtak om akutt-tiltak mot dårleg luftkvalitet.

Med vennleg helsing,

Oddmund Sylta
Direktør

Målfrid Vik Sønstabø
Leiar trafikktilbod

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor ingen underskrift.

Vedlegg

- 1 Beredskapsplan ved akutt-tiltak mot dårleg luftkvalitet

Dokumenttype	Versjon	Gjeld frå	Sist revidert	Godkjent av
Beredskapsplan	1	16.03.2017	16.03.2017	Oddmund Sylta



Beredskapsplan ved akutt-tiltak mot dårleg luftkvalitet

Føremål

Føremålet med denne beredskapsplanen er å vise kva tiltak Skyss vil vurdere å setje i verk dersom eit av følgjande akutt-tiltak mot luftforureining i Bergensområdet blir innført:

- 1) datokøyring
- 2) beredskapstakster med gratis kollektivtransport (femdobling av gjeldande bompengetakstar)

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har vedtatt at det skal vere gratis kollektivtransport i periodar med beredskapstakstar.

Definisjon av gratis kollektivtransport

Skyss legg til grunn at gratis kollektivtransport skal gjelde enkeltbilletter. Dette inneber at reisande som har gyldig billett frå før ikkje kan krevje refusjon/forlenging av periodekort. Under følgjer ei oversikt over kva type enkeltbilletter som inngår og avgrensing av område:

- alle typar enkeltbilletter, også klipp på Skysskort,
- gjelder bybane og alle busslinjer i Bergensområdet som går inn til og ut av Sone Bergen (rutepakke Nord, Sentrum, Sør, Vest, Osterøy og Nordhordland) – uavhengig av passasjeren si reisestrekning,
- gjelder bybåtane Kleppstø-Strandkaien og Knarvik-Frekhaug-Bergen.

Fase 1 og fase 2 i beredskapsarbeidet

Beredskapsarbeidet i Skyss er delt inn i fase 1 og fase 2. Fase 1 er i denne planen definert som dei fem første dagane med datokøyring eller beredskapstakstar, medan fase 2 er påfølgjande dagar/arbeidsveke(r). Skyss kan likevel vedta å innføre fase 2 tidlegare, dersom ein vurderer at det er behov for det.

Ved vedtak om datokøyring eller beredskapstakstar vil Skyss innan 24 timar kunne setje i verk tiltak som skildra i denne planen sin fase 1. Informasjonsarbeidet vil starte så snart Skyss får varsel om at det er fatta vedtak. Skyss vil prioritere å informere om vedtaket og gratis kollektivtransport og fortløpande informere om ekstra kapasitetstiltak etter kvart som desse er på plass.

Tiltak i fase 2 vil kunne bli sett i verk innan 48 timar etter avgjerdsla om å innføre fase 2. Skyss vil nytte erfaringar frå fase 1 til å vurdere behovet for justering/styrking av tiltak som blir innført i fase 2.

Dokumenttype	Versjon	Gjeld frå	Sist revidert	Godkjent av
Beredskapsplan	1	16.03.2017	16.03.2017	Oddmund Sylta



For fleire ruteområde vurderer Skyss at kapasiteten gjennom dagens rutetilbod vil kunne vere tilstrekkeleg god for fase 1. Det er derfor ikkje gitt at Skyss vil setje i verk tiltak i alle ruteområda.

Skyss har ikkje kontraktfesta tilgang på beredskapsmateriell frå sine operatørar. For tiltak som krev ekstra bussmateriell er det derfor ei føresetnad at det er tilgjengeleg bussmateriell i marknaden. Kostnadane knytt til iversetning av slike tiltak vil vere vanskeleg å estimere på førehand. I slike tilfelle vil Skyss leggje vekt på å leige inn bussar med minst mogleg lokale utslepp, ut i frå tilgjengeleg i marknaden på det aktuelle tidspunktet.

I periodar med beredskapstakstar bør reisande oppmodast til å reise utanom russtidsperiodane for å unngå trengsel og fråkøyningar i kollektivtrafikken. Ved lange periodar med beredskapstakstar legg Skyss til grunn at Beredskapsrådet vurderer tiltak for å redusere folks transportbehov (slik som til dømes stenging av skular).

Aktuelle tiltak som kan bli sett i verk

Tiltaka som er aktuelle å sette i verk er dei same både ved datokøyring og ved beredskapstakstar. Likevel kan vedtak om beredskapstakstar krevje at det blir sett i verk fleire tiltak enn ved datokøyring, sidan det skal vere gratis kollektivtransport i periodar med beredskapstakstar. Skyss vil til ei kvar tid vurdere behovet for tiltak opp mot det gjeldande akutt-tiltaket (datokøyring *eller* beredskapstakstar).

Som aktuelle tiltak vil Skyss vurdere å setje inn ekspressbussar mellom sentrale knutepunkt i bydelane og sentrum. I tillegg vil utvalde regionale busslinjer kunne stoppe på alle haldeplassar mellom sentrale knutepunkt og sentrum for å auke kapasiteten for reisande til/frå sentrum.

Ved innleige av eksterne bussar ved datokøyring vil det vere behov for mobilt billetteringsutstyr samt ressursar som kan betene dette. Ved beredskapstakstar skal enkeltbillettar vere gratis, og billettering er dermed ikkje aktuelt.

Aktuelle tiltak som vil bli vurdert av Skyss i samband med vedtak om datokøyring eller beredskapstakstar er nærmare skildra i tabellen under.

I tilfelle der Skyss set inn ekstra bussar, vil Skyss prioritere trasear som gir god framkomst, for å hindre at ekstra bussar skapar trengsel og forseinkingar for andre bussar. Dette vil spesielt vere aktuelt i Bergen sentrum, der det allereie er avgrensa kapasitet for bussane. Der det er mogleg, vil ekspressbussane ende på Bergen busstasjon i staden for sentrumsterminalane.

Dokumenttype	Versjon	Gjeld frå	Sist revidert	Godkjent av
Beredskapsplan	1	16.03.2017	16.03.2017	Oddmund Sylta



Ruteområde	Kapasitet	Aktuelle tiltak fase 1 (innan 24 timar)	Aktuelle tiltak fase 2 (innan 48 timar)
Fyllingsdalen	OK kapasitet	<ul style="list-style-type: none"> Linje 50 E vil tene alle haldeplassar mellom Oasen terminal og sentrum 	<ul style="list-style-type: none"> Omdisponere linje 13 til å køyre som ekspressbuss til/frå sentrum Leige inn ekstra bussar til å køyre strekninga Birkelandsskiftet –sentrum (over Fyllingsdalen)
Loddefjord	OK kapasitet	<ul style="list-style-type: none"> Omdisponering av eksisterande linjer (utanom tidsperiodar med skolekøyning) 	<ul style="list-style-type: none"> Leige inn ekstra bussar som kan gå som ekspressbuss til/frå sentrum
Åsane	Behov for auka kapasitet	<ul style="list-style-type: none"> Regionale busslinjer betener alle haldeplassar mellom Åsane terminal og sentrum Leige inn to ekstra busser som kan gå som ekspressbuss på strekninga Åsane terminal – sentrum 	<ul style="list-style-type: none"> Omdisponere linje 39 til å køyre som ekspressbuss på strekninga Åsane terminal – sentrum Leige inn fleire ekstra bussar som kan gå som ekspressbussar på strekninga Åsane terminal – sentrum
Bergen Sør	Behov for auka kapasitet Kan vere behov for auka innfartsparkering	<ul style="list-style-type: none"> Regionale busslinjer betener alle haldeplassar mellom Nesttun terminal og sentrum Styrke tilbodet på linje 51 for å betene Straumeveien og Fjøsanger spesielt Leige inn tre ekstra bussar som kan gå som ekspressbuss på strekninga Lagunen – sentrum 	<ul style="list-style-type: none"> Leige inn fleire ekstra bussar som kan gå som ekspressbussar på strekningane: <ul style="list-style-type: none"> - Birkelandsskiftet – sentrum - Lagunen – sentrum Auke frekvensen på bybanen utanom rushtid Styrke linje 67 og linje 83
Vest (Straume + Kleppestø)	Behov for auka kapasitet	<ul style="list-style-type: none"> Leige inn ekstra bussar som kan gå som ekspressbuss til/frå sentrum (Ågotnes – Straume – Sentrum) 	<ul style="list-style-type: none"> Forsterke tiltaket skildra i fase 1

Dokumenttype	Versjon	Gjeld frå	Sist revidert	Godkjent av
Beredskapsplan	1	16.03.2017	16.03.2017	Oddmund Sylta



Nordhordland	OK kapasitet	<ul style="list-style-type: none"> Regionale busslinjer betener alle haldeplassar 	<ul style="list-style-type: none"> Leige inn ekstra bussar til å køyre strekninga Knarvik – Bergen sentrum
---------------------	--------------	--	---

Kommunikasjonsplan

Skyss sin kommunikasjonsplan ved vedtak om datokøyring eller beredskapstakstar i Bergensområdet går fram av tabellen under. Skyss vil starte informasjonsarbeidet så snart Skyss får varsel om at vedtak er fatta.

Målgruppe	Kanalar	Tiltak/informasjon
Publikum	Skyss.no Media Facebook Bergen kommune sine informasjonsflater	<ul style="list-style-type: none"> Informere om datokøyring/beredskapstakstar og endra busstilbod Framheve informasjon om billetter og prisar, sidan mange som no må ta buss og bane ikkje er vande med å reise kollektivt Ved beredskapstakstar: Understreke og forklare informasjon om at enkeltbilletter/klipp ikkje er naudsynt, men at periodebilletter ikkje blir refunderte Info om eventuelle endringar knytt til innfartsparkering Oppmode til å nytte andre transportformar: Sykle, gå og samkøyre, og å vurdere heimekontor/andre tiltak som reduserer transportbehovet
Operatørar og sjåførar	Eigne kanalar	<ul style="list-style-type: none"> Relevant informasjon om endringar i det einskilde ruteområde Ev. endra stoppmønster på aktuelle linjer Ved beredskapstakstar: Informasjon om at kundar ikkje skal kjøpe enkeltbilletter eller nytte klipp, og at periodebilletter gjeld som vanleg utan endringar.
Billett kontrollørar	Eigne kanalar	<ul style="list-style-type: none"> Relevant informasjon om endringar Gjere merksam på at det vil vere fleire kollektivbrukarar utan erfaring enn vanleg blant dei reisande Ved beredskapstakstar: Avlyse billett kontrollar, eventuelt vere ute for å rettleie reisande
Beredskapsrådet luftkvalitet - Bergen kommune	Etablerte kanalar	<ul style="list-style-type: none"> Direktør informerer om relevante tiltak som Skyss har sett eller planlegg å sette i verk

<i>Dokumenttype</i>	<i>Versjon</i>	<i>Gjeld frå</i>	<i>Sist revidert</i>	<i>Godkjent av</i>
Beredskapsplan	1	16.03.2017	16.03.2017	Oddmund Sylta



Varsling

Ved vedtak om datokøyring eller beredskapstakstar skal direktøren i Skyss varslast. Dersom direktøren ikkje er tilgjengeleg, skal leiar avdeling trafikktilbod varslast.

Namn, funksjon	E-post	Mobil
Oddmund Sylta, direktør	os@skyss.no	93 23 04 01
Målfrid Vik Sønstabø, leiar trafikktilbod	mvs@skyss.no	91 65 31 76

Mynde

Avgjerd om å setje i verk tiltak ligg til fylkesrådmannen. Skyss vil sikre at det blir gjort naudsynnte avklaringar ved ein beredskapssituasjon.

Revisjon av planen

«Beredskapsplan ved akutt-tiltak mot dårleg luftkvalitet» skal minimum bli revidert ein gong årleg, fortrinnsvis etter hovudruteendringa kvar haust. Ved revisjon av planen må Skyss vurdere om det er endringar i rutetilbodet som medfører at tiltak i planen må endrast.



Arkivnr: 2015/11183-35

Saksbehandlar: Roald Breistein

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Kontrollutvalet	86/17	28.08.2017

Bestilling av selskapskontroll

Bakgrunn for saka:

Fylkestinget gjorde slikt vedtak i sak PS 71/16 Plan for selskapskontroll for perioden 2016 – 2020 i møte 4.10.2016:

- Forslag til plan for selskapskontroll for perioden 2016 - 2020 vert vedteken med desse prosjekta i prioritert rekkefølge:*
 - Bybanen AS*
 - Grieghallen IKS*
 - Beredt AS*
 - Valen Kraftverk*
 - Hardanger AKS AS*
- Planen erstattar revidert plan selskapskontroll for perioden 2012 – 2016.*
- Planen gjeld for resten av valperioden, 2016 – 2020, og fram til ny plan etter intensjonen vert vedteken i 2020.*
- Fylkestinget delegerer mynde til kontrollutvalet til å foreta endringar og omprioriteringar i planen. Kontrollutvalet vil rapportere til fylkestinget om kva kontrollar som er gjennomførte og resultatata av desse.*
- Planen skal reviderast og evaluerast minst ein gong i valperioden. Fylkestinget delegerer mynde til kontrollutvalet til å gjera denne «revisjonen» og evalueringa.*
- Kontrollutvalet skal rapportere resultatet av selskapskontrollar til fylkestinget minst ein gong kvart år. Viktige revisjonsrapportar skal leggjast fram for fylkestinget etter kvart.*

Drøfting:

På bakgrunn av den vedteke planen er det tid for at kontrollutvalet vurderer kva nytt prosjekt som skal setjast i bestilling. Kontrollutvalet skal for det første velja det eller dei nye prosjekta for gjennomføring av selskapskontroll. Ut frå vedteken plan ville det vera mest naturleg å gå for det neste prosjektet som ligg i prioriteringa, altså prosjekt 2 «Grieghallen IKS». Grieghallen IKS er eigd av Hordaland fylkeskommune

saman med Bergen kommune med 50 % av aksjane kvar. Dersom kontrollutvalet går inn for ein selskapskontroll her vil det vera naturleg at kontrollutvalet i Bergen kommune vert invitert til å delta. Dersom det er spesielle tilhøve som tilseier at ein bør velge eit av dei andre selskapa i planen let det seg også gjera.

Når utvalet har bestemt kva prosjekt dei vil bestilla, bør dei formulera eit føremål med prosjektet. Vidare bør utvalet definera og avgrensa prosjektet nærare, t.d. ved å formulere problemstillingar som ein vil at revisor skal finna svar på.

I dette arbeidet kan utvalet dra veksler på omtale av dei 3 neste prosjekta, slik det kjem fram i gjeldande plan for selskapskontroll punkt 2.1:

Prioritet	Prosjekt	Tema
2.	Grieghallen IKS	<ul style="list-style-type: none"> Eigaroppfølging Drift Regelverk for offentlig støtte
3.	Beredt AS	<ul style="list-style-type: none"> Eigaroppfølging Drift
4.	Valen Kraftverk	<ul style="list-style-type: none"> Eigaroppfølging Drift

Frå analysedokumentet punkt 2.3.kan vi trekke fram denne informasjonen til hjelp i vurderinga:

Prioritet	Prosjekt	Nøkkelinformasjon
2.	Grieghallen IKS <ul style="list-style-type: none"> Delt offentlig eigarskap Samfunnsmessig ansvar Omdømme 	<p>Verksemnda vart stifta i juni 2013, og fylkeskommunen eig det saman med Bergen kommune.</p> <p>Verksemnda sitt føremål er å erverve, eige og leige ut Grieghallen til Grieghallen AS. Verksemnda kan delta som aksjonær i aksjeselskap tilknytt verksemnda i Grieghallen, samt inngå avtaler med kommunar, fylkeskommunar, og verksemder så framtid dette bidrar til å følgje opp verksemnda sitt føremål.</p> <p>Verksemnda har ein høg grad av gjeldsfinansiering med ein gjeldsgrad på 153,7. Verksemnda hadde eit positivt resultat i fyrste året med drift.</p> <p>Grieghallen IKS vart oppretta i 2013, og det er ikkje definert ein eigarskapsstrategi for selskapet i eigarskapsmeldinga frå 2013 eller i den forenkla eigarskapsmeldinga frå 2015.</p> <p>I undersøkinga blir det peika på at det er viktig å etablere ei god eigaroppfølging av selskapet og at ein kontroll av dette er viktig. Det blir også vist til at det bør gjerast ein kontroll av drifta i selskapet med tanke på regelverk for offentlig støtte og forholdet mellom offentlig tilskot og næringsdrift.</p>
3.	Beredt AS <ul style="list-style-type: none"> Underskot dei tre siste åra Stor eigardel Samfunnsmessig ansvar Omdømme og etikk Gjennomført selskapskontroll i 2010 	<p>Verksemnda har som føremål å skape grunnlag for arbeidsmarknadsrelatert sysselsetting. Vidare skal verksemnda gjennom å driva anna verksemd, etter arbeidsmarknadsetaten sine retningslinjer, skape grunnlag for sysselsetting av grupper som av ulike årsaker har problem på arbeidsmarknaden, under dette å drive teoretisk og praktisk kompetansebygging slik at deltakarane kan møte best mogleg førebudd til eit framtidig arbeidsforhold utanfor verksemnda. Verksemnda skal gjennom kompetansebyggjande tiltak også bidra til at personar som står i fare for å falle utanfor kan bli verande i arbeidslivet. For å fylle dette føremålet driv selskapet med cateringverksemd, transportverksemd, interiørproduksjon og verkstad.</p> <p>Verksemnda leier også ut fast eigedom.</p> <p>Verksemnda har dei tre siste åra gått med underskot, og underskotet har auka frå om lag 3 MNOK i 2012 til om lag 13 MNOK i 2014. I same periode har langsiktig gjeld til kredittinstitusjonar auka frå om lag 12 MNOK til 17 MNOK, og gjeldsgrada i verksemnda har derfor auka. Ved utgongen av 2014 var likviditetsgraden på 0,55, og likviditetssituasjonen i verksemnda ser ut til å</p>

		<p>vere noko utfordrande.</p> <p>Dette har ført til ein reduksjon i likviditetsgraden frå 1,41 i 2012 til 0,55 i 2014 og ein reduksjon i eigenkapitalgraden frå 0,53 i 2012 til 0,21 i 2014. Dette, kombinert med ein auke i gjeld til kredittinstitusjonar, har ført til ein auke i gjeldsgraden som i 2014 var på 3,78. Tala tyder på at verksemda har økonomiske utfordringar.</p> <p>Av eigarskapsmeldinga frå 2013 går det fram at fylkeskommunen sitt føremål med eigarskapet er av samfunnsmessig karakter og å sikre kontinuitet og føreseielege forhold for drifta av verksemda. Verksemda hadde 95 tilsette ved utgongen av 2014.</p> <p>Verksemda har eit heileigd dotterselskap, Beredt Kompetanse AS, som også fel innanfor § 80. Dotterselskapet har same føremål som morselskapet.</p>
4.	<p>Valen Kraftverk</p> <ul style="list-style-type: none"> • Finansielt føremål • Reduksjon i inntekter 	<p>Verksemda sitt føremål er å drive produksjon og omsetning av energi, samt anna verksemd knytt til desse områda, under dette deltaking i andre verksemdar med liknande føremål.</p> <p>Av eigarskapsmeldinga frå 2013 går det fram at fylkeskommunen sitt føremål med eigarskapet er finansielt, der strategien er å drive kraftomsetnad og auke innteninga.</p> <p>Verksemda har ei svært lønsam drift, med ein resultatgrad dei siste fem åra mellom 30 % og 60 %. Vidare har verksemda ein positiv utvikling i gjeldsgraden, og denne var ved utgongen av 2014 tilfredstillande.</p> <p>Utviklinga i inntekter syner ein nedgang frå 2012-2014. Prisane har felle dei siste åra og det er også krav til nye investeringar. Dette kan få konsekvensar for innteninga og moglegheit for utbytte.</p>

Konklusjon:

Det vert invitert til val av prosjekt i møtet, samt drøfting knytt til formulering av føremål, definering og avgrensing av prosjekt. Dersom Grieghallen IKS vert vald tilrår sekretariatet at kontrollutvalet i Bergen kommune vert invitert til å delta i selskapskontrollen

Forslag til vedtak

1. Kontrollutvalet ønskjer at det vert gjennomført selskapskontroll av
2. Deloitte vert beden om å levere forslag til prosjektplan i tråd med dei føringar utvalet har gjeve, inkl. føremål, problemstillingar, ev. avgrensingar og ressursbruk.
3. Forslag til prosjektplan bes levert sekretariatet seinast innan 4.9.2017 og skal godkjennast i neste ordinære møte i kontrollutvalet.

Hogne Haktorson
kontrollsjef

Roald Breistein
utvalgssekretær

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikkje underskrift.



Arkivnr: 2015/8848-20

Saksbehandlar: Roald Breistein

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Kontrollutvalet	87/17	28.08.2017

Oppfølging - Forvaltningsrevisjon skuleskyss

Bakgrunn for saka:

Forvaltningsrevisjonsrapport skuleskyss vart handsama i fylkestinget 14.6.2016 der det vart gjort slikt vedtak:

«På bakgrunn av forvaltningsrevisjon av skuleskyss ber fylkestinget fylkesrådmannen syta for å:

1. Etablere eit forsvarleg system etter § 13-10 i opplæringslova for styring, oppfølging og kontroll av skuleskyss i Hordaland fylkeskommune. Eit slikt system bør mellom anna innehalde:
 - a) Tydeleg avklart ansvarsdeling mellom Skyss og samferdselsavdelinga, mellom Skyss og kommunar og mellom Skyss og operatørar som Skyss har kontrakt med.
 - b) Tydeleg avklarte arbeidsoppgåver og ansvarsdeling for arbeidet med skuleskyss internt i Skyss.
 - c) Oppdaterte prosedyrar, retningslinjer og rutinar for arbeidet med skuleskyss som blir revidert jamleg.
 - d) System for registrering og handsaming av klager.
2. Etablere system og rutinar for samhandling med kommunane i samsvar med krav i regelverk og interne skildringar.
3. Gjennomføre jamlege økonomiske analysar som kan leggast til grunn for ei realistisk budsjettering av forvaltninga av skuleskyss.
4. Gjennomføre tiltak for å sikre eit tilstrekkeleg kostnadseffektivt skysstilbod, under dette
 - a) Betre heilskapleg planlegging av skysstilbodet
 - b) Betre oppfølging av operatørar
5. Laga ein prioritert handlingsplan innan 1.9.2016 som viser kva tiltak som skal setjast i verk for å følgja opp tilrådingane i rapporten, når tiltaka skal setjast i verk og kven som skal ha ansvaret for iverksettinga.»

Kontrollutvalet handsama handlingsplan i tråd med punkt 5 i vedtaket over i møte 20.10.2016 og det vart gjort slikt vedtak:

1. Kontrollutvalet ser positivt på det arbeidet som er starta opp i samband med forvaltningsrevisjon av

skuleskyss i Hordaland fylkeskommune.

2. På bakgrunn av at det er relativt lenge til det meste av forbetningsarbeidet skal vera ferdig - oktober 2017 - ber kontrollutvalet om ny førebels status på arbeidet i form av skriftleg tilbakemelding innan 28.2.2017.

Kontrollutvalet handsama motteke oppfølging i tråd med punkt 2 i vedtaket over i møte 27.03.2017 og det vart gjort slikt vedtak:

1. Kontrollutvalet merkar seg at forbetningsarbeidet etter forvaltningsrevisjon skuleskyss i Hordaland fylkeskommune held på, men at det framleis gjenstår mykje arbeid før alle punkt er ferdig gjennomført.
2. På bakgrunn av at dette ber kontrollutvalet om å få ny status på arbeidet i form av skriftleg tilbakemelding innan 01.08.2017.

Drøfting:

Sekretariatet mottok 11.08.2017 notat frå fylkesrådmannen dagsett 30.06.2017 i tråd med punkt 2 i vedtaket over. Notatet ligg ved.]

Sekretariatet registrerer at forbetningsarbeidet etter forvaltningsrevisjon skuleskyss i Hordaland fylkeskommune er komme noko lenger enn ved rapporteringa pr. 27.03.2017. Det er framleis slik at det gjenstår ein del arbeid før alle punkt er ferdig gjennomført. Av tilbakemeldinga går det også ved denne tilbakemeldinga fram at felles frist for tiltaka er sett til oktober 2017. Kontrollutvalet bør på bakgrunn av dette be om ny status i forbetningsarbeidet i form av skriftleg tilbakemelding innan 27.11.2017.

Konklusjon:

På bakgrunn av at det som går fram over vert det tilrådd at kontrollutvalet ber om ny status på arbeidet i form av skriftleg tilbakemelding innan 27.11.2017.

Forslag til vedtak

1. Kontrollutvalet merkar seg at forbetningsarbeidet etter forvaltningsrevisjon skuleskyss i Hordaland fylkeskommune er komme noko lenger enn ved forrige rapportering, men at det framleis gjenstår ein del arbeid før alle punkt er ferdig gjennomført.
2. På bakgrunn av at dette ber kontrollutvalet om å få ny status på arbeidet i form av skriftleg tilbakemelding innan 27.11.2017.

Hogne Haktorson
kontrollsjef

Roald Breistein
utvalgssekretær

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikkje underskrift.

Vedlegg

- 1 Tiltaksplan – status oppfølging av forvaltningsrevisjon skuleskyss – status pr. 23.juni 2017
- 2 Vedlegg - Tiltaksplan – status oppfølging av forvaltningsrevisjon skuleskyss – status pr. 23.juni 2017

NotatDato: 30.06.2017
Arkivsak: 2015/8848-19
Saksbehandlar: marpede

Til: Kontrollutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Tiltaksplan – status oppfølging av forvaltingsrevisjon skuleskyss – status pr. 23.juni 2017

Fylkestinget gjorde slikt vedtak i sak PS 30/16 i møte 14.6.16:

«Saksprotokoll i fylkestinget - 14.06.2016

Line Margrete Johansen frå Deloitte presenterte revisjonsrapporten.

Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Vedtak

På bakgrunn av forvaltningsrevisjon av skuleskyss ber fylkestinget fylkesrådmannen syte for å:

- 1. Etablere eit forsvarleg system etter § 13-10 i opplæringslova for styring, oppfølging og kontroll av skuleskyss i Hordaland fylkeskommune. Eit slikt system bør mellom anna innehalde:
Tydeleg avklart ansvarsdeling mellom Skyss og samferdselsavdelinga, mellom Skyss og kommunar og mellom Skyss og operatørar som Skyss har kontrakt med.
Tydeleg avklarte arbeidsoppgåver og ansvarsdeling for arbeidet med skuleskyss internt i Skyss.
Oppdaterte prosedyrar, retningslinjer og rutinar for arbeidet med skuleskyss som blir revidert jamleg.
System for registrering og handsaming av klager.*
- 2. Etablere system og rutinar for samhandling med kommunane i samsvar med krav i regelverk og interne skildringar.*
- 3. Gjennomføre jamlege økonomiske analysar som kan leggast til grunn for ei realistisk budsjettering av forvaltninga av skuleskyss.*
- 4. Gjennomføre tiltak for å sikre eit tilstrekkeleg kostnadseffektivt skysstilbod, under dette
Betre heilskapleg planlegging av skysstilbodet
Betre oppfølging av operatørar*
- 5. Lage ein prioritert handlingsplan innan 1.10.2016 som viser kva tiltak som skal setjast i verk for å følgja opp tilrådingane i rapporten, når tiltaka skal setjast i verk og kven som skal ha ansvaret for iverksettinga.»*

Handlingsplan er utarbeid og vart sendt over til kontrollutvalet 28.09.2016.

Kontrollutvalet gjorde deretter slik vedtak i sak PS 119/2016 i møte 20.10.16:

Forslag til vedtak vart samrøystes vedteke.

Vedtak

- 1. Kontrollutvalet ser positivt på det arbeidet som er starta opp i samband med forvaltningsrevisjon av skuleskyss i Hordaland fylkeskommune.*
- 2. På bakgrunn av at det er relativt lenge til det meste av forbetningsarbeidet skal vera ferdig - oktober 2017 - ber kontrollutvalet om ny førebels status på arbeidet i form av skriftleg tilbakemelding innan 28.2.2017.*

På møte i kontrollutvalet 27.03.2017 vart datoen i punkt 2 i vedtaket i PS 119/2016 teke opp. Ein meiner at ny tilbakemelding på forbetningsarbeidet må leverats før den datoen som ligg i vedtaket, og ber om at ny skriftleg status vert levert innan 01.08.2017

Med endring i dato i punkt 2 i vedtaket vart forlag til vedtak samrøystes vedteke.

Vedtak

- 1. Kontrollutvalet merkar seg at forbetningsarbeidet etter forvaltningsrevisjon skuleskyss i Hordaland fylkeskommune held på, men at det framleis gjenstår mykje arbeid før alle punkt er ferdig gjennomført.*
- 2. På bakgrunn av at dette ber kontrollutvalet om å få ny status på arbeidet i form av skriftleg tilbakemelding innan 01.08.2017.*

Rapport med førebels status i arbeidet med iversetting av tiltak frå handlingsplanen er no utarbeidd, og ligg vedlagt.

Vedlegg:

1. Tiltaksplan – oppfølging av forvaltningsrevisjon skoleskyss_status pr. 23.juni 2017.pptx



Tiltaksplan – oppfølging av forvaltningsrevisjon skuleskyss

Status pr. 23.juni 2017

Bakgrunn og innleiing

- Skyss har over tid arbeidd med korleis organisere seg rundt dei viktigaste oppgåvene Skyss har ansvar for. I den samanheng har avdeling Trafikktilbod nyleg vore gjennom ei omorganisering, der det i juni 2016 vart bestemt at oppgåvene knytt til skoleskyss skal organiserast gjennom ei eiga faggruppe.
- Ny faggruppeleiar er på plass frå 02.januar 2017. Faggruppe skuleskyss er no etablert.
- Faggruppeleiar er i gang med å sette seg inn i dei ulike rollene og har starta arbeidet med etablering av system og rutinar for faggruppa. Fleire av tiltaka som er skissert i planen fell inn under rolla til den nye faggruppeleiaren og vert forventa sett i verk i løpet av dei kommande månadene.
- Faggruppeleiar er saman med leiar trafikktilbod ansvarleg for at tiltaka blir sett i verk.
- Førre rapportering av status var i februar 2017.
- Felles frist for tiltaka er oktober 2017
 - Unnataket er tiltak om å «stilla tydelegare kontraktskrav til operatørar ved bruk av underoperatør til utføringa av skuleskyss». Dette tiltaket må innførast i samband med oppstart av nye kontraktar.

Oppsummering - tiltak og status

	Tiltak	Status
1.a	Utarbeide dokument som skildrar ansvarsfordeling og mynde mellom Skyss og samferdselsavdelinga	Ferdigstilt
	Utarbeide dokument som skildrar ansvarsfordeling og mynde mellom Skyss og kommunar	Påbegynt
	Utarbeide dokument som skildrar ansvarsfordeling og mynde mellom Skyss og operatørar	Påbegynt
1.b	Utarbeide dokument som skildrar arbeidsoppgåver og ansvarsfordeling for arbeidet med skuleskyss internt i skyss (inkl. stillingsbeskrivingar)	Ferdigstilt
1.c	Etablere rutinar som sikrar årleg revisjon av skysshåndbøkene og dokumentasjonen som ligg til grunn for sakshandsaminga i Cert	Ferdigstilt
	Etablere system for fordeling av innkomne søknadar knytt til skuleskyss	Ferdigstilt
	Etablere rutinar som sikrar at søknad om dispensasjon frå kravet i opplæringslova om fri skuleskyss for elevar i vidaregåande skule blir sendt kvart år	Ferdigstilt
	Etablere system for årleg gjennomgang og evaluering av hovudaktivitetane for skuleskyssområdet	Ferdigstilt
1.d	Etablere system for registrering, arkivering og oppfølging av innkomne klager.	Ferdigstilt
2	Utarbeide skriftlege retningslinjer for samhandling mellom Skyss og kommunane	Påbegynt
	Etablere fast(e) møtepunkt med opplæringsavdelinga knytt til samhandling om skuleskyss i vidaregåande skule	Ferdigstilt
	Etablere fast(e) møtepunkt med kommunane (t.d. årleg informasjonsmøte) knytt til samhandling om skuleskyss i grunnskulen	Påbegynt
	Opprette kontaktutval for skuleskyss i fylket	Påbegynt
3	Utarbeide retningslinjer for gjennomføring av årlege økonomiske analysar (t.d. ved bruk av nøkkeltal frå Cert)	Påbegynt
4	Avklare arbeidsoppgåver og ansvarsfordeling for ruteplanlegging av skysstilbodet	Ferdigstilt
	Avklare arbeidsoppgåver og ansvarsfordeling når det gjeld oppfølging av operatørar	Ferdigstilt
	Utarbeide retningslinjer for oppfølging av operatør	Påbegynt
	Stille tydelege kontraktskrav til operatørar ved bruk av underoperatør til utføringa av skuleskyss	Påbegynt

Tilråding 1. a

1. *Etablerer eit forsvarleg system etter § 13-10 i opplæringslova for styring, oppfølging og kontroll av skoleskyss i Hordaland fylkeskommune. Eit slikt system bør mellom anna innehalde:*
 - a. *Tydeleg avklart ansvarsdeling mellom Skyss og samferdselsavdelinga, mellom Skyss og kommunar og mellom Skyss og operatørar som Skyss har kontrakt med.*

Tilråding 1. a - tiltak og status

Tiltak: Utarbeide dokument som skildrar ansvarsfordeling og mynde mellom Skyss og samferdselsavdelinga

FERDIGSTILT

Eit dokument som skildrar hovudoppgåvene til faggruppe skuleskyss er utarbeidd. I mars 2017 overtok Skyss oppgåvene som tidlegare har vore utført av samferdselsavdelinga. Med dette er alt ansvar for skuleskyss samla hjå Skyss frå mars 2017.

Tilråding 1. a - tiltak og status

forts.

Tiltak: Utarbeide dokument som skildrar ansvarsfordeling og mynde mellom Skyss og kommunar

PÅBEGYNT

Ansvarfordeling og mynde mellom Skyss (fylkeskommunen) og kommunar følgjer opplæringslova. Skildring av praksis for fordeling av vedtaksmynde er bearbeidd og blir oppdatert i skuleskysshandboka innan juni. Fordeling av økonomisk ansvar er også skildra i skuleskysshandboka.

Tilråding 1. a - tiltak og status

forts.

Tiltak: Utarbeide dokument som skildrar ansvarsfordeling og mynde mellom Skyss og operatørar

PÅBEGYNT

Kontrakten mellom fylkeskommunen/Skyss og operatør er det grunnleggande dokumentet som skildrar ansvarsfordeling og mynde mellom partane.

Avsnittet i kontraktane for bussoperatørar som gjeld tilrettelagt skuleskyss er analysert, tilarbeidd og forbetra for kvar nye kontrakt som er starta opp.

For drosjeoperatørar som skuleskyss har direkte kontrakt med, skal ny kontrakt bli inngått i 2018 og arbeidet med å analysere og justere krav til operatørane i dei nye kontraktane er byrja.

Tilråding 1. b

1. *Etablerer eit forsvarleg system etter § 13-10 i opplæringslova for styring, oppfølging og kontroll av skoleskyss i Hordaland fylkeskommune. Eit slikt system bør mellom anna innehalde:
 - b. *Tydeleg avklarte arbeidsoppgåver og ansvarsdeling for arbeidet med skoleskyss internt i Skyss.**

Tilråding 1. b - tiltak og status

Tiltak: Utarbeide dokument som skildrar arbeidsoppgåver og ansvarsfordeling for arbeidet med skuleskyss internt i skyss (inkl. stillingsbeskrivingar)

FERDIGSTILT

Arbeidsoppgåvene i faggruppe skuleskyss er kartlagt og dokumentert. Eit dokument som skildrar ansvarsfordelinga i faggruppa er utarbeidd og stillingsbeskrivingar er utarbeidd for alle tilsette i faggruppa.

Tilråding 1. c

1. *Etablerer eit forsvarleg system etter § 13-10 i opplæringslova for styring, oppfølging og kontroll av skoleskyss i Hordaland fylkeskommune. Eit slikt system bør mellom anna innehalde:*
 - c. *Oppdaterte prosedyrar, retningsliner og rutinar for arbeidet med skoleskyss som blir revidert jamleg.*

Tilråding 1. c - tiltak og status

Tiltak: Etablere rutinar som sikrar årleg revisjon av skysshandbøkene og dokumentasjonen som ligg til grunn for sakshandsaminga i Cert

FERDIGSTILT

Skyss har utarbeidd eit årshjul som skildrar overordna oppgåver innanfor faggruppe skuleskyss sitt ansvarsområde. Her inngår frist for revisjon av skysshandbøkene og andre grunnleggande dokument. Ansvar for årleg revisjon av dokumenta, samt resten av oppgåvene i faggruppa, er lagt til utvalde tilsette og skildra i stillingsbeskrivinga.

Tilråding 1. c - tiltak og status

forts.

Tiltak: Etablere system for fordeling av innkomne søknadar knytt til skuleskyss

FERDIGSTILT

Søknadar blir sendt faggruppe skuleskyss gjennom sakshandsamingssystemet Cert. I tillegg mottar faggruppe skuleskyss førespurnader per e-post.

Fordeling av søknadar i Cert og førespurnader per e-post skjer etter anbudsapakke-område og type søknad (dedikerte tilsette for dei ulike).

Ansvarsfordelinga er avklart i faggruppa, og skildra i stillingsbeskrivingane.

Tilråding 1. c - tiltak og status

forts.

Tiltak: Etablere rutinar som sikrar at søknad om dispensasjon frå kravet i opplæringslova om fri skuleskyss for elevar i vidaregåande skule blir sendt kvart år

FERDIGSTILT

Ansvaret for å søke dispensasjon kvart pr ligg til Skyss. Oppgåva med å søke dispensasjon frå kravet om fri skuleskyss for vidaregåande elevar inngår i årshjulet som har blitt utarbeidd. Oppgåva er knytt til ei av rollene i faggruppa og skildra i stillingsbeskrivinga.

Søknad om dispensasjon frå kravet for skuleåret 2017-18 blei sendt etter rutinen og har blitt godkjent av Fylkesmannen.

Tilråding 1. c - tiltak og status

forts.

Tiltak: Etablere system for årleg gjennomgang og evaluering av hovudaktivitetane for skuleskyssområdet

FERDIGSTILT

Årleg gjennomgang og evaluering av hovudaktivitetane inngår som dedikert oppgåve i årshjulet. Hovudansvaret ligg til faggruppeleiar og er skildra i stillingsbeskrivinga.

Hovudaktivitetane og evaluering av desse vert no gjennomgått av faggruppeleiar.

Tilråding 1. d

- 1. Etablerer eit forsvarleg system etter § 13-10 i opplæringslova for styring, oppfølging og kontroll av skoleskyss i Hordaland fylkeskommune. Eit slikt system bør mellom anna innehalde:

d. System for registrering og handsaming av klager.*

Tilråding 1. d - tiltak og status

Tiltak: Etablere system for registrering, arkivering og oppfølging av innkomne klagar.

FERDIGSTILT

Både ein prosedyre og ein arbeidsprosess for klagegong er utarbeidd. System og rutinar er på plass for registrering og oppfølging av klagane.

Mellom anna er det etablert ein oversikt over mottatte klager med informasjon om status, viktige moment og kommentarar.

Oppgåvene og ansvar knytt til klageprosess er avklart og skildra i stillingsbeskrivingane.

Tilråding 2.

- 2. Etablerer system og rutinar for samhandling med kommunane i samsvar med krav i regelverk og interne skildringar.*

Tilråding 2. - tiltak og status

Tiltak: Utarbeide skriftlege retningslinjer for samhandling mellom Skyss og kommunane

PÅBEGYNT

Arbeidet med å samle oversikt av relevante kontaktpersonar i kommunane er byrja på.

Å utarbeide retningslinjer for samhandling mellom Skyss og kommunane blir ein av hovudoppgåvene til kontaktutvalet når det er etablert.

Fram til kontaktutval er etablert stiller Skyss seg til retningslinjer etter opplæringslova §13-4.

Tilråding 2. - tiltak og status

forts.

Tiltak: Etablere fast(e) møtepunkt med opplæringsavdelinga knytt til samhandling om skuleskyss i vidaregåande skule

FERDIGSTILT

Praksis for halvårlege møte med opplæringsavdelinga er etablert.

Siste samhandlingsmøte blei gjennomført 27.04.2017. Etter møtet har fleire arbeidsmøte blitt gjennomført for å arbeide med konkrete problemstillingar/ prosjekt.

Neste samhandlingsmøte er planlagt i veke 44.

Tilråding 2. - tiltak og status

forts.

Tiltak: Etablere fast(e) møtepunkt med kommunane (t.d. årleg informasjonsmøte) knytt til samhandling om skuleskyss i grunnskulen

PÅBEGYNT

Ei analyse for å kartleggje behov for samhandling/innspele frå kommunane gjennom året i forhold til interne prosessar er byrja på. I årshjulet er oppgåva med årleg møte med kommunar og skolar lagt inn. Ansvar for å planleggje faste møte med skular, kommunar og opplæringsavdelinga er lagt til ei av rollene i faggruppa og er skildra i stillingsbeskrivinga.

Som ein del av arbeidet mot kommunane har Skyss i januar og februar 2017 gjennomført informasjonsmøter for skulane med fokus på bruk av søknadssystemet Cert. Føremålet med informasjonsmøta var å friske opp kunnskapen om regelverk og forbetre kvaliteten på innhaldet i søknadsprosessen som igjen påverkar kvaliteten på planlegginga av skysstilbodet. Om lag 180 deltakarar frå 150 skolar deltok på kurs. Det er planlagt å gjennomføre slike møter årleg.

Tilråding 2. - tiltak og status

forts.

Tiltak: Opprette kontaktutval for skuleskyss i fylket

PÅBEGYNT

Skyss har henta inn erfaring frå arbeid med kontaktutval frå samferdselsavdelinga og Kolombus i Rogaland. Etter tilråding har Skyss vært i kontakt med KS (kommunesektorens organisasjon) for å starte arbeidet med å velje representantar til utvalet.

Skyss har blitt tilrådd å nytte skuleeigarforumet for velje representantar til kontaktutval. Skuleeigarforum blir ikkje oppretta i Hordaland før i 2018.

Skyss har nyleg fått informasjon om at det finst eit regionnettverk for kommunane og at dei kunne vere interesserte i å oppnemne representantar til kontaktutvalet. Leiarane i dei ulike regionnettverka skal kontaktast for vidare avklaring.

Tilråding 3.

- 3. Gjennomføre jamlege økonomiske analysar som kan leggest til grunn for ei realistisk budsjettering av forvaltninga av skuleskyss.*

Tilråding 3. - tiltak og status

Tiltak: Utarbeide retningslinjer for gjennomføring av årlege økonomiske analysar (t.d. ved bruk av nøkkeltal frå Cert)

PÅBEGYNT

Analysar av økonomiske data og oppfølgingsbehov er etablert. Mellom anna vert faktiske kostnadar følgd opp og samanlikna månadleg mot budsjettet. Desse analysane har blitt teke omsyn til i samband med budsjetteringsprosessen for budsjett 2018.

I tillegg er det sett i gong arbeid med rutinar for gjennomføring av månadlege prognosar. Ansvar for gjennomføring av økonomiske analysar er lagt som oppgåve til faggruppeleiar og skildra i stillingsbeskrivinga.

Tilråding 4.

4. *Gjennomføre tiltak for å sikre eit tilstrekkeleg kostnadseffektivt skysstilbod, under dette:*
 - a. *Betre heilskapleg planlegging av skysstilbodet*
 - b. *Betre oppfølging av operatørar*

Tilråding 4. - tiltak og status

Tiltak: Avklare arbeidsoppgåver og ansvarsfordeling for ruteplanlegging av skysstilbødet

FERDIGSTILT

Skyss har etablert ny struktur med nye faggrupper. Ruteplanlegging av skysstilbødet er ei av oppgåvene til faggruppe tilbødsutvikling.

Ansvarsfordeling mellom faggruppe skoleskyss og faggruppe tilbødsutvikling for ruteplanlegging er kartlagt i en prosessbeskriving.

Tilråding 4. - tiltak og status

forts.

Tiltak: Avklare arbeidsoppgåver og ansvarsfordeling når det gjeld oppfølging av operatører

FERDIGSTILT

Skyss har etablert ny struktur med nye faggrupper. Faggruppeleiar for skuleskyss og faggruppeleiar for operatør oppfølging er på plass frå 02.januar. Arbeidsoppgåver og ansvarsfordeling i forhold til oppfølging av operatører er avklart.

Faggruppe skuleskyss har egne kontraktar med drosjeoperatører og har totalansvar for oppfølging av desse. Ansvarsfordeling og arbeidsoppgåver knytt til oppfølging av faggruppe skuleskyss sine egne kontraktar er inkludert og avklart i stillingsbeskrivingane.

Tilråding 4. - tiltak og status

forts.

Tiltak: Utarbeide retningslinjer for oppfølging av operatør

PÅBEGYNT

Retningslinjer for oppfølging av egne skuleskyssoperatører er under arbeid.

Årlege kontrakt- og driftsmøter med operatør er lagt inn i årshjulet.

I samband med nytt anbud for skuleskyss sine egne blir krav til operatør analysert og revidert. anbudsområde

Tilråding 4. - tiltak og status

forts.

Tiltak: Stille tydelege kontraktskrav til operatørar ved bruk av underoperatør til utføringa av skuleskyss

PÅBEGYNT

Kontraktskrav til operatørar ved bruk av underoperatør har blitt tydeleggjort i kontraktane som er lyst ut den siste tida og blir implementert vidare ved utlysing av nye kontraktar.

Basert på erfaringar frå busskontrakt for Hardanger Voss (2016) har Skyss arbeidd med å i større grad tydeleggjere krava i framtidige anbodskontraktar, til dømes for ny kontrakt i Sunnhordland (2017) samt anbod Nordhordland (2018).

Skyss arbeidar med å ferdigstille ein mal for avtale som skal brukast mellom operatørane og deira underleverandør.



Arkivnr: 2016/4239-32
Saksbehandlar: Roald Breistein

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Kontrollutvalet	88/17	28.08.2017

Rekneskapsresultat hittil i 2017 for kontrollutvalet

Bakgrunn for saka

Det er tradisjon at rekneskapsrapportar hittil i år for kontrollutvalet, ekstern revisor og sekretariat for kontrollutvalet vert lagt fram i fleire møter gjennom året.

Drøfting:

I dette møtet vil sekretariatet leggje fram rekneskapsrapportar hittil i 2017.

Konklusjon:

Sekretariatet tilrår at kontrollutvalet tar rekneskapsrapportane til orientering.

Forslag til vedtak

Rekneskapsresultatet hittil i 2017 for kontrollutvalet, ekstern revisor og sekretariat for kontrollutvalet vert teke til orientering.

Hogne Haktorson
kontrollsjef

Roald Breistein
utvalgssekretær

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikkje underskrift.



Arkivnr: 2015/11023-19

Saksbehandlar: Roald Breistein

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Kontrollutvalet	89/17	28.08.2017

Gjennomgang av møteprotokollar

Samandrag

I denne saka er tanken at kontrollutvalet skal gjera ei vurdering av saker i møtebøker frå andre politiske utval i Hordaland fylkeskommune. Kontrollutvalet kan be om nærare informasjon om enkeltsaker og drøfte ulike problemstillingar som ein finn av særlig interesse i protokollane. Møtebøkene kan lastas ned frå heimesida til fylkeskommune, <http://einnsyn.hfk.no/einnsyn/Dmb/AlIDmb>

Kontrollutvalet vart i møte 9.11.og 18.12.15 samde om å dela jobben med å lesa gjennom møtebøkene før møta i utvalet slik:

Politisk organ:	Kontrollutvalsmedlem:
Fylkestinget	Inge Reidar Kallevåg
Fylkesutvalet	Sara Berge Økland
Utval for kultur, idrett og regional utvikling	Kristian Helland
Utval for opplæring og helse	Åse Gunn Husebø
Utval for miljø og samferdsel	Terje Kollbotn

Følgjande møteprotokollar er aktuelle å gjennomgå i dette møtet:

- Fylkestinget 13. – 14.06.2017
- Fylkesutvalet 13.06. og 23.05.2017
- Utval for kultur, idrett og regional utvikling 20.06.2017
- Utval for opplæring og helse 07.06.2017
- Utval for miljø og samferdsel 08.06.2017

Forslag til vedtak

Kontrollutvalet tar møteprotokollane til orientering.

Hogne Haktorson
kontrollsjef

Roald Breistein
utvalgssekretær

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.

PS 90/17 Referatsaker

NotatDato: 02.06.2017
Arkivsak: 2016/2330-12
Saksbehandlar: sigard

Til: Sekretariatet for kontrollutvalet v/Hogne Haktorson

Frå: Fylkesrådmannenl

Varslingsutvalet - årsrapport 2016

I varslingsutvalet sine rutiner går det fram av pkt.7 at det årleg skal rapporterast til fylkesutvalet og kontrollutvalet om følgjande:

"Det skal årleg rapporterast til fylkesutvalet og kontrollutvalet om mellom anna følgjande:

- a) Talet på saker som er mottatt etter varslingsrutinen.
- b) Kva for forhold det har blitt varslet om.
- c) Korleis saker om varsling har blitt handsama (ex: Bruk av ekstern gransking m.v.)
- d) Eventuelle eksterne varslingar til offentlige myndigheiter og/eller offentlegheit.

Om erfaringane tilseier revidering av rutinane, skal forslag til endringar leggjast fram i årsrapporten."

Årsrapporten frå Varslingsutvalet vert herved oversendt kontrollutvalet.



Notat

Dato: 02.06.2017
Arkivsak: 2016/2330-10
Saksbehandlar: sigard

Årsrapport Varslingsutvalet Hordaland fylkeskommune - 2016

Innholdsfortegnelse

Årsrapport Varslingsutvalet Hordaland fylkeskommune - 2016	1
Innholdsfortegnelse	2
Innleiing	3
Talet på saker som er mottatt etter varslingsrutinen.	3
Kva forhold det har blitt varsla om.	3
Korleis saker om varsling har blitt handsama.....	3
Eventuelle eksterne varslingar til offentlige myndigheiter og/eller offentlegheit	4
Forslag til revidering av rutinane	4

Innleiing

Rutinar for varsling i Hordaland fylkeskommune vart godkjend av Fylkesutvalet 26. mars 2015.

Samansetjing av varslingsutvalet pr. desember 2016:

- Seniorrådgjevar Bjørn Erik Linde leiar
- Seniorrådgjevar Stian Skår Ludvigsen
- Spesialrådgjevar Adeline Landro
- Lektor med till. I Sjur Inge Veim
- Sekretær: Seniorrådgjevar Sigrid Helene Aardal

Talet på saker som er mottatt etter varslingsrutinen.

Varslingsutvalet i Hordaland fylkeskommune handsama i 2016 to saker. Begge sakane er ferdighandsama av Varslingsutvalet.

Varslingsutvalet er ikkje orientert om andre saker enn det varslingsutvalet har vorte kontakta i og har behandla. Varslingsutvalet orienterer berre om desse sakene.

Kva forhold det har blitt varsla om.

Begge desse sakene var kopla til NDLA. I sak II er varslaren formelt tilsett i Rogaland fylkeskommune, men utførde arbeid for NDLA. Varslingsutvalget i Hordaland fylkeskommune skal handsma varslings saker som gjeld NDLA. Det vert vist til varslingsrutiner for NDLA godkjende i styremøte i NDLA 19.05.2016 og signert av Fylkesdirektør økonomi og organisasjon i HFK 3.oktober 2016.

Varslingsutvalet avklara ar dei materielle forholda som det vart varsla om i desse sakene, allereie er under handsaming av kontrollutvalet i Hordaland fylkeskommune. Forholda er i tillegg undersøkt og behandla i revisjonsrapport fra Deloitte.

Det Varslingsutvalet derfor har vurdert i begge sakene er forholdet til varslar.

Varslingsutvalet konkluderte i begge sakene med at varslar hadde rett til å varsla og at varselet var forsvarleg, jf. reglane i Arbeidsmiljølova § 2-4. Varslar er følgjeleg verna mot gjengjelding som varslar, jf. Aml § 2-5.

Korleis saker om varsling har blitt handsama

Sakane som er handsama i Varslingsutvalet i Hordaland fylkeskommune i 2016 er handsama i tråd med Varslingsrutinane i Hordaland fylkeskommune.

Varslar har fått melding om at varsel er motteke.

Leiar av Varslingsutvalet i samarbeid med sekretær, har i kvart einskild høve sytt for at innmelde sakar vert tilstrekkeleg opplyst. Det vert vurdert i kvart einskild høve kva undersøkingar som er naudsynte for å bringa fram eit korrekt faktum i saka. Både skriftlig informasjonshenting, telefonmøte og personleg møte vert nytta. Det vert utarbeida interne notat frå møta som er godkjent av begge partar.

Når den innmelde saka vert vurdert som tilstrekkeleg opplyst, vert Varslingsutvalet kalla inn til formelt møte for handsaming av varselet og det vert fatta vedtak.

I saker der det av ulike årsaker har vore naudsynt med lengre tid til handsaming enn hovudregelen om tre månadene for handsaming av denne type sakar, har varslar fått melding med grunngjeving. (Varslingsrutinane pkt. 3.2 b).

Når det gjeld det materielle innhaldet i varslings saka tek Varslingsutvalet stilling til om det ligg føre eit kritikkverdig forhold eller ikkje. Dersom det vert konkludert med at forholdet er kritikkverdig vert dette rapportert og linja må gjere det som er naudsynt for å rette opp.

I høve til Varslar vert det vurdert om varselet er forsvarleg, slik at Varslar har rett på vern mot gjengjelding som fylje av varselet.

Eventuelle eksterne varslingar til offentlige myndigheiter og/eller offentlegheit

Det har ikkje vore slike saker i 2016.

Forslag til revidering av rutinane

Punkt	Opprinneleg tekst	Forslag til tekst	Merknad
Pkt 6 3. avsnitt	«Varslingsutvalet kan òg ta opp generelle spørsmål, og har hovudansvaret for at varslingsrutinane er kjent og vert følgd i Fylkeskommunen».	«Varslingsutvalet kan òg ta opp generelle spørsmål».	jf. pkt. 7, 1. punkt. «Fylkesdirektør organisasjon har ansvar for at varslingsrutinen vert gjort kjend for alle tilsette»

Ovennevnte forhold vart tatt opp i årsrapporten for 2015. Varslingsutvalet er ikkje informert om at dette er følgd opp.

Fra: noreply.saksbehandling@vegvesen.no

Sendt: 22.06.2017 08:55:12

Til: Hordaland Fylkeskommune - Postmottak

Kopi:

Emne: Dokument 15/208494-12 Invitasjon til samling med fylkesrevisorer og representanter for fylkeskommunene sendt fra Statens vegvesen

Vedlegg: 15_208494-12Invitasjon til samling med fylkesrevisorer og representanter for fylkeskommunene.pdf
Til Hordaland fylkeskommune

Vedlagt oversendes dokument **15/208494-12 Invitasjon til samling med fylkesrevisorer og representanter for fylkeskommunene** i sak **Regnskapssaker 2015/2016/2017** fra **Statens vegvesen**. Se vedlegget for innholdet i utsendelsen.

Eventuelle henvendelser vedrørende behandlingen kan rettes til firmapost@vegvesen.no eller i vårt [kontaktskjema](#).

Dette er en systemgenerert e-post, og skal ikke besvares.

Til Hordaland fylkeskommune

Vedlagt sender vi dokument **15/208494-12 Invitasjon til samling med fylkesrevisorer og representanter for fylkeskommunene** i sak **Regnskapssaker 2015/2016/2017** fra **Statens vegvesen**. Sjå vedlegget for innholdet i utsendinga.

Eventuelle førespurnader som gjeld behandlinga kan rettast til firmapost@vegvesen.no eller i [kontaktskjemaet](#) vårt.

Dette er ein systemgenerert e-post du ikkje kan svare på.

Attn. Hordaland fylkeskommune

Enclosed you will find the document **15/208494-12 Invitasjon til samling med fylkesrevisorer og representanter for fylkeskommunene** from the Norwegian Public Roads Administration.

If you have queries regarding this case, please contact firmapost@vegvesen.no.

This is an automatically generated email – please do not reply.



Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Per E Nilsen / 22073457

Vår referanse:
15/208494-12

Deres referanse:

Vår dato:
22.06.2017

Invitasjon til samling med fylkesrevisorer og representanter for fylkeskommunene

Frem til og med 2016 har Riksrevisjonen revidert den delen av fylkesvegregnskapet som Statens vegvesen forvalter på vegne av fylkeskommunene. Fra og med 2017 skal fylkesrevisorene selv ivareta denne revisjonen.

Statens vegvesen ser positivt på denne endringen og mener den kan bidra til sterkere fokus og en tettere dialog i forhold til de oppgaver Statens vegvesen utfører og regnskapsfører for den enkelte fylkeskommune. Samtidig medfører en slik endring at det er svært viktig med en felles forståelse av hvordan ulike prosesser fungerer, ikke minst i forhold til det regnskap Statens vegvesen rapporterer til den enkelte fylkeskommune.

For å ivareta dette og dermed etablere et fundament som sikrer en god dialog og fokus på videre utvikling og forbedring av dagens praksis, har Statens vegvesen gleden av å invitere til en konferanse på Thon hotel Oslo airport fra 26. – 27. september. Møtet vil starte kl. 10.00 den 26. september og avsluttes kl. 14.30 den 27. september.

Det er lagt opp til at den enkelte fylkeskommune i tillegg til fylkesrevisor kan stille med to deltakere. Statens vegvesen har ikke tilstrekkelig oversikt over hvordan vi skal nå de ulike fylkesrevisorer og vi ber den enkelte fylkeskommune videreformidle dette til fylkesrevisor.

For at logistikken i forhold til påmelding ikke skal bli for komplisert, ber vi om en samlet påmelding fra den enkelte fylkeskommune inkl. fylkesrevisor. Påmelding kan sendes pr. e-post til følgende adresser: «per.gjelstad@vegvesen.no» eller «per.nilsen@vegvesen.no». Vi ber om bekreftelse på hvem som vil delta senest 1. september 2017.

Nærmere agenda for møtet vil bli sendt ut innen 1. september.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Vi ser frem til en samling som kan gi grunnlag for et enda bedre samarbeid og kom gjerne med innspill til forhold dere mener bør tas opp på møtet til ovennevnte mailadresser innen 20. august.

Med hilsen

Kase Anne Hege
Avdelingsdirektør

Per Ivar Gjelstad

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Likelydende brev sendt til

Akershus fylkeskommune, Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO

Aust-Agder fylkeskommune, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL

Buskerud fylkeskommune, Postboks 3563, 3007 DRAMMEN

Finnmark Fylkeskommune, Henry Karlsensplass 1, 9815 VADSØ

Hedmark fylkeskommune, Postboks 4404 Bedriftssenteret, 2325 HAMAR

Hordaland fylkeskommune, Postboks 7900, 5020 BERGEN

Møre og Romsdal fylkeskommune, Postboks 2500, 6404 MOLDE

Nordland fylkeskommune, Moloveien 16 Fylkeshuset, 8048 BODØ

Nord-Trøndelag fylkeskommune, Fylkets hus, Postboks 2560, 7735 STEINKJER

Oppland fylkeskommune, Postboks 988, 2626 LILLEHAMMER

Rogaland fylkeskommune, Postboks 130 Sentrum, 4001 STAVANGER

Sogn og Fjordane fylkeskommune, Askedalen 2, 6863 LEIKANGER

Sør-Trøndelag fylkeskommune, Postboks 2350 Sluppen, 7004 TRONDHEIM

Telemark fylkeskommune, Postboks 2844, 3702 SKIEN

Troms fylkeskommune, Regnskap,

Vest-Agder fylkeskommune, Postboks 517 Lund, 4605 KRISTIANSAND S

Vestfold fylkeskommune, Postboks 2163, 3103 TØNSBERG

Østfold fylkeskommune, Postboks 220, 1702 SARPSBORG



Notat

Dato: 06.06.2017
Arkivsak: 2017/3492-4
Saksbehandlar: oydzien

Til: Fylkesutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Svar på oversendingsforslag vedk. NDLA

Fylkesrådmannen viser til møteprotokoll frå møte i fylkesutvalet 23.05.17 der følgjande oversendingsframlegg vart samrøystes vedteke:

«Fylkesutvalet ønskjer sak om korleis ein kan få den største brukaren, Oslo, til å verta ein del av det interkommunale samarbeidet.»

Vedlagt følgjer brev til NDLA v/styret datert 6.juni 2017 der fylkesrådmannen ber om styret si vurdering.



NDLA v/styret

Dato: 06.06.2017
Vår ref.: 2017/3492-3
Saksbehandlar: oydzjem
Dykkar ref.:

Initiativ frå NDLA om å invitere Oslo kommune inn i samarbeidet

Ved handsaminga av sak PS 151/2017 *Framlegg til nye vedtekter for NDLA* i møte 23.05.2017 i fylkesutvalet i Hordaland vart det samrøystes vedteke slikt oversendingsforslag til fylkesrådmannen:

«Fylkesutvalet ønskjer sak om korleis ein kan få den største brukaren, Oslo, til å verta ein del av det interkommunale samarbeidet.»

Fylkesrådmannen har vurdert dette framlegget og kome fram til at det er naturleg at styret i NDLA tek stilling til om det er rett å kome med ei oppmoding til Oslo kommune om å slutte seg til det interfylkeskommunale samarbeidet som står bak NDLA. Grunngevinga til fylkesrådmannen er at det ikkje kan vere opp til ein av fylkeskommunane å ta eit slikt initiativ, og han kjenner heller ikkje til kva oppmodingar dei samarbeidande fylkeskommunane eventuelt har sendt Oslo kommune tidlegare.

Fylkesrådmannen ber styret i NDLA ta stilling til om, og eventuelt på kva måte, oversendingsforslaget frå fylkesutvalet i Hordaland kan følgjast opp.

Fylkesutvalet i Hordaland blir orientert om at brevet til NDLA er sendt.

Med helsing

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.



Notat

Dato: 08.06.2017
Arkivsak: 2015/10845-9
Saksbehandlar: stahaug

Til: Fylkesutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Større saker til politisk behandling 2. halvår 2017

Tabellen under viser saker som administrasjonen arbeider med og som det er planen å leggja fram for politisk behandling i løpet av 2. halvår 2017.

Saker	Utval for kultur, idrett og regional	Utval for opplæring og helse	Utval for miljø og samferdsel	Fylkesutvalet	Fylkestinget	Sist endra	Merknad
Økonomi- og organisasjonsavdelinga							
Finansrapport 2. tertial 2017				20.-21.9.	3.-4.10.		
Tertialrapport 2. tertial 2017				20.-21.9.	3.-4.10.		
Budsjett 2018/Økonomiplan 2018/2021	15.11.	7.11.	8.11.	22.-23.11.	12.-13.12.		
Eigedomsavdelinga							
Ny Åsane videregående skole – godkjenning byggjstart				22.-23.11.	12.-13.12.		
Arna videregående skule – samlokalisering i eit bygg				20.-21.9.	3.-4.10.		
Opplæringsavdelinga							
Tilstandsrapport 2016-2017		7.11.		22.-23.11.	12.-13.12.		
Framtidig opplæringstilbod for elevar som har behov for tilrettelegging på grunn av psykisk sjukdom		7.11.		22.-23.11.	12.-13.12.		Inkl. Kyrre skole
Produksjonsskule Hjeltnes		7.11.		22.-23.11.	12.-13.12.		
Heilskapleg styring		7.11.		22.-23.11.	12.-13.12.		
Klasse og tilbodsstruktur 2018/19		7.11.		22.-23.11.			
Oppdrags- og kursverksemd		7.11.		22.-23.11.	12.-13.12.		
Framtidig behov for produksjonsskular		7.11.		22.-23.11.	12.-13.12.		

Saker	Utval for kultur, idrett og regional	Utval for opplæring og helse	Utval for miljø og samferdsel	Fylkesutvalet	Fylkestinget	Sist endra	Merknad
Regionalavdelinga							
Planprogram for rullering av Hardangerviddaplanen				20.-21.9			
Regional kystzoneplan for Sunnhordland og Ytre Hardanger	13.-14.9	5.-6.9	6.-7.9	20.-21.9	3.-4.10		
Klimaplanens handlingsprogram 2018	5.12.	28.11.	29.11.	7.12.	12.-13.12.		
Eigarstrategien				7.12.	12.-13.12.		
Handlingsprogram for folkehelseplanen	13.-14.9.	5.9.		20.-21.9.	3.-4.10.		Kan bli skjøve til des
Oppstartmelding revidering regional næringsplan				7.12.	12.-13.12.		
Regional plan for kompetanse og arbeidskraft	13.-14.9.	5.9.		20.-21.9.	3.-4.10.		
Samferdselsavdelinga							
Arbeidskøyring TT			6.-7.9.	20.-21.9.			
Omlegging til felles takst- og rabattsystem i bompengeprojekt			6.-7.9.	20.-21.9.	3.-4.10.		
Bømlopakke II			6.-7.9.	20.-21.9.	3.-4.10.		
Gjennomføringsplan innfartsparkering			18.10.	26.10.			
Evaluering av drosjedrifta			18.10.	26.10.			
Investeringsprogram for fylkesvegane			8.11.	22.-23.11.	12.-13.12.		
Rassikringsplan			8.11.	22.-23.11.	12.-13.12.		
Kvinnheradspakken			8.11.	22.-23.11.	12.-13.12.		
Kultur- og idrettsavdelinga							
Evaluering av museumsreforma. Gjennomgang av rapport	13.-14.9.			20.-21.9.	3.-4.10.		
Status og oppfølging Kulturminneplanar i kommunane	13.-14.9.						
Fordeling av museumsløft-midlar	25.10.						
Utviklingsstipend innan idrett og eigenorganisert aktivitet	15.11.						Utdeling i fylkest. i des.
Oppfølging av kulturplanen	15.11.			22.-23.11.	12.-13.12.		
Samarbeidsavtale Museum Vest og Bergens Sjøfartsmuseum	15.11.			22.-23.11.	12.-13.12.		
Tannhelse							Ingen saker

Saker	Utval for kultur, idrett og regional	Utval for opplæring og helse	Utval for miljø og samferdsel	Kontrollutvalet	Fylkestinget	Sist endra	Merknad
Sekretariatet for kontrollutvalet							
Forvaltningsrevisjon NDLA, Del II				28.-29.8.	3.-4.10.	23.5.	
Forvaltningsrevisjon innan planlegging av investeringsprosjekt				28.-29.8.	3.-4.10.		
Forvaltningsrevisjon innan innkjøp og forretningsdrift i vgs – Del 2				25.9.	12.-13.12		

NotatDato: 08.06.2017
Arkivsak: 2015/10348-18
Saksbehandlar: grothor

Til: Fylkesutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Status for spørsmål og oversendingsforslag i fylkesutvalet pr. juni 2017

Oversendingsforslag, spørsmål og bestillingar til fylkesrådmannen.

Møtedato	Sakark.nr.	Frå valperioden 2015-2019	Forventa svar til FUV
04.05.17	16/6854	Politisk sak om framtidig behov for produksjonsskular. Oversendingsforslag frå Silje Hjemdal, Frp	FUV i sept. FT i oktober
04.05.17	15/4446	Fylkeskommunal løyving til Sentralbadet? Spørsmål frå Aud Karin Oen, SV	September
04.05.17	15/8900	Bybanen sine rutetider til Flesland. Spørsmål frå Silje Hjemdal, Frp	22. juni
23.05.17	17/3492	NDLA: Ber om sak om korleis ein kan få den største brukaren, Oslo, til å verta ein del av det interkommunale samarbeidet. Jf. PS 151/17. Oversendingsforslag frå Aud Karin Oen, SV	22. juni
23.05.17	14/19488	Ber fylkesrådmannen legge til rette for opplæring / informasjon om tema varsling for politikarar. Jf. PS 157/17 Oversendingsforslag frå Anne Beth Njærheim, V	Oktober Fylkestinget
23.05.17	17/3908	Vurderingar i samband med fylkeshuset sitt behov for rehabilitering. Spørsmål (a) frå Silje Hjemdal, Frp	September
23.05.17	14/5627	Status for innfartsparkering: Oppfylle strategi for innfartsparkering og konkrete parkeringar under planlegging/bygging. Spørsmål (c) frå Silje Hjemdal, Frp	September

23.05.17	15/1426	Oversikt over statlege bidrag til kollektivtrafikk/ investeringar dei siste åra. Spørsmål (d) frå Silje Hjemdal, Frp	22. juni
23.05.17	15/12196	Oppfølging av barnefattigdom. Spørsmål (e) frå Silje Hjemdal, Frp	22. juni
23.05.17	15/1426	Ikkje køpris i fellesferien. Spørsmål (f) frå Silje Hjemdal, Frp	22. juni

Saksprotokoll i fylkestinget - 13.06.2017

Seniorrådgjevar Line Johansen frå Deloitte presenterte revisjonsrapporten.

Geir Kjell Andersland (V) sette fram slikt forslag (a):

«Tillegg til punkt 11:
Handlingsplanen skal også leggjast fram for fylkestinget via utval for opplæring og helse.»

Geir Kjell Andersland (V) sette fram slikt oversendingsforslag til fylkesrådmannen (b):

«Kontrollutvalet bes gjennomføre en forvaltningsrevisjon av hvordan Hordaland fylkeskommune etterlever barnekonvensjonen.»

Røysting

Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Andersland sitt forslag (a) vart samrøystes vedteke.

Andersland sitt forslag (b) vart mot 4 røyster (Sp) vedteke oversendt på vegner av forslagsstillaren utan realitetsbehandling.

Vedtak

På bakgrunn av forvaltningsrevisjon innan «opplæringstilbodet til minoritetsspråklege elevar» ber fylkestinget fylkesrådmannen syte for:

1. Å gjennomgå dei særskilde opplæringstilboda retta mot minoritetsspråklege elevar (treårig studiespesialiserande og VG1 helse- og oppvekstfag), og sikrar at fylkeskommunen etterlever reglane om organisering av klasser i opplæringslova § 8-2.
2. Å sikre at minoritetsspråklege elevar som ikkje har tilstrekkelege norskkunnskapar til å følgje den vanlege opplæringa i skulen får eit tilbod om særskild språkopplæring, jf. opplæringslova § 3-12 første ledd, og at det blir fatta enkeltvedtak om slik opplæring.
3. Å sikre at det blir gjennomført kartlegging av minoritetsspråklege elevar sine norskkunnskapar som grunnlag for å fatte enkeltvedtak om særskild språkopplæring, og at norskkunnskapane også blir kartlagt undervegs i opplæringa for elevar som får særskild språkopplæring, jf. krav i opplæringslova § 3-12 fjerde ledd.
4. At det for alle elevar med enkeltvedtak om særskild norskopplæring også blir vurdert om eleven har behov for morsmålsopplæring og/eller tospråkleg fagopplæring, jf. opplæringslova § 3-12 første ledd.
5. Å sikre at enkeltvedtak om særskild språkopplæring blir utforma med bakgrunn i den enkelte eleven sine individuelle behov.
6. At sakshandsaminga og enkeltvedtaka om særskild språkopplæring ved skulane oppfyller krav i opplæringslova og forvaltningslova, mellom anna når det gjeld:
 - a) grunngjeving av enkeltvedtak
 - b) skildring av kva det er fatta vedtak om
 - c) informasjon om klageinstans og retten til å sjå dokumenta i saka
 - d) enkeltvedtak om opphøyr av særskild språkopplæring
7. Å leggje til rette for meir erfaringsdeling og drøftingar på tvers av skulane når det gjeld organisering av tilbodet om særskild norskopplæring.
8. Å avklare og tydeleggjer ulike sider ved innføringsklassene ved dei vidaregåande skulane i Hordaland,

under dette vurderer fordeler og ulemper ved å ha eit innføringstilbod som ikkje er omfatta av opplæringslova, samt tydeleggjer kva dette har å seie for elevane.

9. At elevar som er aktuelle kandidatar for innføringsklasse blir tydeleg informert om at dei har rett til å velje ordinær opplæring framfor innføringsklasse, og om konsekvensane av valet eleven gjer.
10. Å utarbeide rutinar for å tydeleggjere ytterlegare kva rettar elevane har når det gjeld val av målform, samt kven som har ansvar for å informere elevane om desse rettane.
11. Å lage ein prioritert handlingsplan til kontrollutvalet innan 01.11.2017 som viser kva tiltak som skal setjast i verk for å følgje opp tilrådingane i rapporten, når tiltaka skal setjast i verk og kven som skal ha ansvaret for iverksettinga. Handlingsplanen skal også leggjast fram for fylkestinget via utval for opplæring og helse.

Saksprotokoll i fylkestinget - 13.06.2017

Geir Kjell Andersland (V) og Astrid Aarhus Byrknes (KrF) stilte spørsmål om dei var inhabile fordi dei er varamedlemmer i styret for Hordaland Teater og har møtt i styret. Natalie Golis (MDG) stilte spørsmål om ho var inhabil fordi ho er styremedlem.

Andersland, Byrknes og Golis gjekk frå under vurderinga av spørsmålet om dei var inhabile. Fylkestinget vedtok samrøystes at Geir Kjell Andersland, Astrid Aarhus Byrknes og Natalie Golis var inhabile, jf. forvaltningslova § 6, 1. ledd e).

Geir Kjell Andersland, Astrid Aarhus Byrknes og Natalie Golis gjekk frå under behandlinga av saka.

Elizabeth Toft Erichsen møtte for Geir Kjell Andersland.

Beate Husa (KrF) sette fram slikt forslag:

«Bytte ut punkt 3 under det som styret skal syte for med følgjande:

Ha ei risikostyring som er tilpassa føremålet for verksemda.»

Tom Sverre Tomren (MDG) sette fram slikt oversendingsforslag til eigarskapsgruppa:

«Fylkestinget ber om at det blir lagt fram sak som vurderer behovet for valnemnd i samband med oppnemning av styret til dei kulturinstitusjonane der HFK er deleigar.»

Røysting

Det var 55 representantar til stades.

Innstillinga (fylkesrådmannen) punkt 1-5 vart samrøystes vedteken.

Innstillinga (styret ved Hordaland Teater) punkt 1, 2, 4 og 5 vart samrøystes vedteken.

Husa sitt forslag punkt 3 (styret ved Hordaland Teater) vart vedteke mot 19 røyster (H, Frp) for innstillinga.

Tomren sitt forslag fekk 2 røyster (MDG) og vart difor ikkje oversendt.

Vedtak

På bakgrunn av gjennomført selskapskontroll av Hordaland Teater LL ber fylkestinget **fylkesrådmannen** syte for å:

1. Sikre etterleving av vedtak og retningslinjer for val av styremedlemmar, og kriteria som er etablert for vurdering av kandidatar for styreverv.
2. Tydeleggjere korleis eigarføringar skal bli vidareformidla og følgt opp overfor selskapa.
3. Sikre at deltaking på generalforsamling blir avklart i tilstrekkeleg tid slik at eigarrepresentanten kan førebu seg, og få nødvendig innspel og informasjon frå kontaktpersonen i fylkeskommunen.
4. Etablere rutinar, basert på ei vurdering av risiko og vesentlegheit, som sikrar at fylkeskommunen gjennom tydelege krav til rapportering og/eller gjennom eigne kontrollar kan etterprøve at krava til tilskota blir etterlevd av tilskotsmottakar.
5. Lage ein prioritert handlingsplan innan 1.10.2017 som viser kva tiltak som skal setjast i verk for å følgje opp tilrådingane i rapporten, når tiltaka skal setjast i verk og kven som skal ha ansvaret for iverksettinga.

På bakgrunn av selskapskontroll av **Hordaland Teater LL** ber fylkestinget styret syte for å:

1. Gjennomgå styrande dokument og instruksar og sikre at desse er eintydige og bygger opp under den organisasjonsmodell som teateret ønskjer.
2. Sikre etterleving av styreinstruks i styret, dette omfattar styreevaluering for å vurdere både behov for kompetanse og eventuelle forbedringar i styrearbeidet.
3. Ha ei risikostyring som er tilpassa føremålet for verksemda.
4. Gjennomgå behovet for overordna rutinar (basert mellom anna på risikovurderinga) i lys av endringane selskapet står overfor. Revisjonen vil spesielt peike på utarbeiding eller forbedring av rutinar innanfor følgjande område:
 - økonomi
 - offentlege anskaffingar
 - personalområde
 - handsaming av avvik
5. Lage ein prioritert handlingsplan innan 1.10.2017 som viser kva tiltak som skal setjast i verk for å følgje opp tilrådingane i rapporten, når tiltaka skal setjast i verk og kven som skal ha ansvaret for iverksettinga.

Saksprotokoll i fylkestinget - 13.06.2017

Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Vedtak

Fylkestinget godkjenner årsmelding 2016 for kontrollutvalet

Saksprotokoll i fylkestinget - 13.06.2017

Silje Hjemdal (Frp) sette fram slikt forslag:

«Tillegg:

1. 5 millioner ekstra til Trygg skolevei og vedlikehold av fylkesveier
2. 1 million – tiltak oppfølging av minoritetsspråklige elever
3. 3 millioner større investeringer utstyr Fagskolen i Hordaland (EI-kraft simulator)
4. 300.000 prosjekt aktivitetskort for barn og unge i fylket

Avsetning til disposisjonsfond reduseres tilsvarende»

Roald Kvamme (A) sette på vegner av A, KrF, Sp, SV fram slikt forslag:

«Tillegg:

Disponering av overskot:

- 3 mill. til prosjektet med elektrifisering av hurtigbåt
- 3 mill. til fylkesvegene (ekstra utover de 15)
- 0,25 mill. til musikkorpsåret 2018
- 0,25 mill. til arbeidet til det felles innvandrarrådet

Avsetning til disposisjonsfond vert redusert tilsvarende.»

Anne-Beth Njærheim(V) sette på vegner av V og MDG fram slikt forslag:

«250.000,- til administrasjonens arbeid og oppfølging med hydrogenstrategi.»

Røysting

Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Hjemdal sitt forslag fekk 8 røyster (Frp, R) og fall.

Kvamme sitt forslag fekk 32 røyster (A, KrF, SP, SV, R) og vart vedteke.

Njærheim sitt forslag fekk 14 røyster (V, MDG, R, Frp) og fall.

Vedtak

1. Årsrekneskapen for Hordaland fylkeskommune for 2016 vert godkjend.

2. Overskotet vert disponert slik:

Finansiering av investeringar / redusert låneopptak	68 400 000
Fond for investering i ferjekaiar	40 000 000
Tilleggs løyvingsskonto fylkesutvalet	750 000
Ekstraordinært vegvedlikehald	18 000 000
Prosjektet med elektrifisering av hurtigbåt	3 000 000
Musikkorpsåret 2018	250 000
Arbeidet til det felles innvandrarrådet	250 000
Disposisjonsfond (fritt)	6 191 048
SUM	136 841 048

Notat

Dato: 15.08.2017
Arkivsak: 2016/2284-6
Saksbehandlar: BEALIND1

Til: Fylkesutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Generalforsamlingar 2017 - eigarrepresentasjon frå Hordaland fylkeskommune

Vedlagt er ein oversikt over kven som har møtt som eigarrepresentant på vegner av fylkeskommunen i generalforsamlingar i 2017. Hovudregelen (jf delegasjonsreglementet i Hordaland fylkeskommune) er at fylkesordførar eller fylkesvaraordførar møter på vegner av Hordaland fylkeskommune. I dei tilfella ingen av desse kan møte blir det gitt fullmakt til andre frå fylkesordførar.

Ekstraordinære generalforsamlingar er ikkje med i oversikten. På dei ekstraordinære generalforsamlingane som har vore i 2017 har fylkesordførar delteke.

Kommentarar til oversikten

Voss og omland bompengeselskap AS: Det møtte ingen frå Hordaland fylkeskommune på denne generalforsamlinga i 2017. Ved ein inkurie kom ikkje innkallinga fram til rett sakshandsamar i tide for møtet. Rutinane knytt til føring av innkallingar er gjennomgått og kvalitetssikra for at dette ikkje skal skje igjen.

Det er gitt fullmakt til styreleiar i nokre generalforsamlingar med ulike grunngevingar. Det er nytta slike fullmakter når ingen andre løysingar har vore aktuelle, som til dømes ved forfall frå utpeikt eigarrepresentant tett oppi møtestart.

Administrasjonen vil gjennomføre ei evaluering av dei administrative rutinane for generalforsamlingar tidleg haust 2017 for å kvalitetssikre og eventuelt justere rutinane.

Selskap	Dato	Representant	Full	Namn
Askøy bompengeselskap AS	23.05.2017	Fylkesvaraordførar	nei	Roald Kvamme
Hardanger AKS AS	07.06.2017	Benthe Bondhus	OK	
Austevoll Bruselskap AS	29.06.2016	Hans Inge Gloppen	OK	
Beredt AS	26.06.2017	Fylkesordførar	nei	Pål Kårbø
Bergen bompengeselskap AS	24.05.2017	Fylkesordførar	nei	Pål Kårbø
Bergen-Os Bompengeselskap AS	12.05.2017			
Sørvest Bomvegselskap AS	nei	Ingen ord generalfors. I 2017		
Bybanen AS	18.04.2017	Fylkesordførar	nei	Pål Kårbø
Bømlo vegselskap AS	07.06.2017	Benthe Bondhus	OK	
Fastlandsamband Halsnøy AS	14.06.2017	Synnøve Solbakken	OK	
Griegghallen IKS	24.05.2017	Fylkesordførar	nei	Pål Kårbø
Hardangerbrua AS	16.06.2017	Nils T Bjørke	OK	
HFK Bussanlegg AS	23.06.2017	Fylkesordførar	nei	Pål Kårbø
Hordaland Teater LL	25.04.2017	Beate Husa	ok	
Jondalstunnelen AS	26.06.2017	Linda Jondal	OK	
Kvam bompengeselskap AS	23.06.2017	Fylkesordførar		Pål Kårbø
Moster Amfi- og Kyrkjehistoriske Senter AS	25.04.2017	Per Morten Ekerhovd	ok	
Nordhordlandspakken AS	15.06.2017	Fylkesordførar	nei	Pål Kårbø
Odda Vegfinans AS	30.05.2017	Nestleiar i styret	OK	Benthe Bondhus
Valen kraftverk AS	23.06.2017	Fylkesordførar	nei	Pål Kårbø
Vestnorsk Filmsenter A/S	10.05.2017	Kjell Gitton Håland	ok	
Voss og omland bompengeselskap AS	22.05.2017	Ikkje møtt		
A/S Den Nationale Scene	24.05.2017	Fylkesvaraordførar	nei	Roald Kvamme
Atheno AS	04.05.2017	Styreleiar	ok	
Bergen Vitensenter AS	10.05.2017	Styreleiar	ok	
Biblioteksentralen AL	21.06.2017	Ruth Ørnholt	OK	
BKK AS (2 repr)	27.04.2017	Benthe Bondhus + Arthur Arnesen	OK	
Carte Blanche AS	26.05.2017	Beate Husa	OK	
E134 Haukelivegen AS	20.06.2017	Linda Jondal	OK	
Fjord Norge AS	15.06.2017	Fylkesvaraordførar	nei	Roald Kvamme
Gulen og Masfjorden Utvikling AS	15.05.2017	Styreleiar	OK	
Kommunekraft AS	12.05.2017	Benthe Bondhus	OK	
Kveik AS (Voss Bedriftservice A/S)	22.05.2017	Helge Nævdal	OK	
Gløde AS	29.05.2017	Fylkesvaraordførar	Nei	Roald Kvamme
Opero AS	26.04.2017	Anne Beth Njærheim	ok	
Sarsia Development AS	29.03.2017	Arthur K. Arnesen	ok	
Sunnhordland Lufthavn A/S	15.06.2017	Benthe Bondhus	OK	
Innovasjon Norge (foretaksmøte)	19.06.2017	Mette Nora Sætre	OK	
HFK Tomt Knarvik AS	23.06.2017	Fylkesordførar	nei	Pål Kårbø
VIGO IKS (rep.skap)		Fylkesrådmann		Rune Haugsdal
KLP	10.05.2017	Fylkesordførar	nei	Pål Kårbø

OVERSYN OVER SKATTEINNGANG

2017	INNBET 2014	%	INNBET 2015	%	INNBET 2016	%	BUDSJETT 2017	%	INNBET 2017	%	
JANUAR	353 366 700	12,3	362 489 275	12,2	367 916 412	11,7	387 120 000	12,0	388 181 937	12,0	1 061 937
FEBRUAR	28 729 000	1,0	21 363 785	0,7	21 064 845	0,7	22 582 000	0,7	20 202 435	0,6	-2 379 565
MARS	468 282 700	16,3	490 550 789	16,5	507 932 198	16,2	529 064 000	16,4	522 867 948	16,2	-6 196 052
APRIL	31 601 900	1,1	30 947 374	1,0	30 699 998	1,0	32 260 000	1,0	22 804 691	0,7	-9 455 309
MAI	545 851 000	19,0	544 536 381	18,4	620 960 112	19,8	612 940 000	19,0	590 272 882	18,3	-22 667 118
JUNI	17 237 400	0,6	30 761 018	1,0	22 277 110	0,7	29 034 000	0,9	19 147 195	0,6	-9 886 805
JULI	333 256 400	11,6	342 393 532	11,6	349 983 216	11,2	367 764 000	11,4	359 859 010	11,2	-7 904 990
	1 778 325 100	61,9	1 823 042 154	61,4	1 920 833 891	61,3	1 980 764 000	61,4	1 923 336 098	59,6	-57 427 902
AUGUST	28 729 000	1,0	38 266 326	1,3	48 052 206	1,5	45 164 000	1,4			
SEPTEMBER	488 393 000	17,0	514 338 021	17,4	535 144 362	17,1	554 872 000	17,2			
OKTOBER	20 110 300	0,7	16 717 944	0,6	19 736 923	0,6	19 356 000	0,6			
NOVEMBER	534 359 400	18,6	544 216 460	18,4	591 966 910	18,9	600 036 000	18,6			
DESEMBER	22 983 200	0,8	25 752 779	0,9	21 513 327	0,6	25 808 000	0,8			
	2 825 912 868	100,0	2 962 333 684	100,0	3 137 247 619	100,0	3 226 000 000	100,0			

OVERSYN OVER SKATTEINNGANG

PS 91/17 Eventuell