

## Fellestenester

Politisk sekretariat

2006/4895

26.11.2009

### Vedlegg til sakliste - formannskapsmøte 21.01.2010

Saksnr	Innhald	
PS 2010/1	Søknad om driftstilskot til Hardangervegen AS for 2009.	vedlegg
PS 2010/2	Budsjettrammer og forventningsbrev 2010.	vedlegg
PS 2010/3	Finansiering av kunstgrasbana i Rosendal.	vedlegg
PS 2010/4	Medarbeidarsamtale/resultatvurdering – rådmannen	ikkje vedlegg
PS 2010/5	Sunde Gamle Skule - Leigeavtale - Husnes Konfeksjon As	vedlegg
PS 2010/6	Godkjenning av reguleringsplan - Opsanger - Husnes - Kvinnherad kommune	vedlegg
PS 2010/7	Avtale om kjøp av areal til utviding av Kobbebukta fiskerihamn.	vedlegg
PS 2010/8	Uttale til konsesjonssøknad - bygging av Åkraelva kraftverk, Åkra - Åkraelva Kraftverk A/S	vedlegg
PS 2010/9	Kvinnherad - Scenario 2040 - oppdatert framdriftsplan	ikkje vedlegg
PS 2010/10	Sal av Sunde båthamn.	vedlegg
PS 2010/11	Kjøp av tomt for barnehage Valen.	vedlegg
PS 2010/12	Digitalisering av Husnes Kino - avtale med FILM & KINO<	ikkje vedlegg
PS 2010/13	Halsnøy skule - finansieringsplan.	vedlegg

VEDLEGG.



Hardangervegen AS  
Strandebarmsvegen 402  
5630 Strandebarm

Strandebarm 06.12.2009

Kvinnherad kommune v/ordføreren  
Rådhuset  
5470 Rosendal

KVINNHERAD KOMMUNE	
16 DES. 2009	
Arkivsak nr. 2007/5343	Dok. nr.
Arkivkode P	Saks. nr. Kon
Arkivkode S	Reg. nr.

**Søknad om driftstilskot til Hardangervegen AS for 2009.**

Hardangervegen AS arbeider for ei framtidssretta, rask og direkte vegline mellom Odda og Bergen via Jondal og Kvam. Fyrste mål er Jondalstunnelen.

**Situasjon og aktivitet.**

Etter mykje fram og tilbake vart bygging av Jondalstunnelen i år lagt ut på anbod. Utgangspunktet var vedtak i Hordaland Fylkesting 15.10.2008 som lyder:

1. "Fylkestinget legg til grunn at det vert henta inn anbod på trasealternativ S1 + S9 + N2 for Jondalstunnelen, med opsjonar som fangar opp dei fire alternativane som ligg føre.
2. Fylkestinget vil kome attende til endeleg traseval for Jondalstunnelen når det etter anbodsinnhentinga føreligg endeleg kostnadstal for dei fire aktuelle trasealternativa"

Innkomne anbod vart opna 25.05.2009. Tre anbod kom inn på hovedentreprisen. Alle anboda låg heller likt, men selskapet Kruse Smidt AS vann med ein pris ca 688 millionar i 2009-kroner. Prisen inkluderte ulike opsjonar, men var også utan diverse postar, og derved ikkje eit fullstendig uttrykk for totalkostnaden ved prosjektet.

Anbod på rassikring på begge sider av Nordpolltunnelen kom inn samstundes. Av fire innkomne anbod, var det Gjerden Fjellsikring AS som hadde det rimeligaste tilbødet, med ein pris på i underkant av 9 millionar.

Innhaldet i anbødet forundra mange, men etter at Statens vegvesen Region vest og Fylkeskommunen hadde vurdert saka var Fylkesrådmannen sj innstilling til Fylkestinget 09.06.2009 som fylgjer:

- Trasealternativ 1 og 3 ligg om lag 20 mill kr under finansieringsramma på 822 mill 2009 kr. Det gir ein reserve til uføresette kostnader på 20 mill. kr, som er ein normal kostnadsreserve for slike store tunnelprosjekt.
- Trasealternativ 4 har ein totalkostnad på 868 mill kr. Det er 46 mill kr over finansieringsramma. Medrekna 20 mill.kr til uføresette kostnader vert dette 66 mill.kr over finansieringsramma på 822 mill 2009 kr.



- Fylkesrådmannen finn grunn til å peike på at fullt utbygd N2 i Jondal (Torsnestunnelen) er om lag 94 mill. 2009 kr dyrare enn å gå direkte på utbygging av N6 (Alternativ 4). Fylkesrådmannen viser likevel til den vedtekte finansieringsplanen for Jondalstunnelen og vil på dette grunnlag tilrå utbygging av alternativ 3, S1+S6+N2red.

Dette var ikkje den løysinga ein hadde håpa på, men Fylkestinget konkluderte med fylgjande vedtak:

1. Fylkestinget viser til vedtekte finansieringsplan for Jondalstunnelen på fylkestinget 24. april 2008 og godkjenner utbygging av alternativ 3, S1+S6+N2 red.
2. Fylkestinget godkjenner at også opsjonane 4, 6 og 8 vert innløyste i samband med kontraktsinngåing for bygging av Jondalstunnelen.

Ut frå mange sin synsstad var N2 red løysinga på Jondalssida lite ynskjeleg etter som ein rekna vegen ville bli liggjande gjennom Torsnesgrenda i mange år frametter. Det vart derfor teke initiativ til om andre finansieringsformer kunne finnast, slik at den meir framtidsretta løysinga N6 kunne veljast. Ein kom til at ein ved samanslåing av kraftselskap i regionen kunne frigjera dei midlar som det var trong for. Trond Mohn teikna seg også med eit flott bidrag. Løysinga vart føreslått for Hordaland Fylkesting.

Med dette til grunn gjorde Hordaland Fylkesting 12.10.2009 eit meir ynskjeleg vedtak:

- "Fylkestinget gjev fylkesutvalet fullmakt til å gjere vedtak om eventuelt å velje N6-alternativet, under føresetnad av at det ligg føre ekstern fullfinansiering av alternativet."

Avgjerdsla vart deretter delegert til Fylkesutvalet. Fylkesutvalet hadde møte 18.11.2009 der ein vedtok:

- Fylkesutvalet gjev fylkesrådmannen fullmakt til å akseptere finansieringsløysinga skissert i saka dersom det ligg føre tryggleik for skattespørsmålet gjennom bindande førehandsuttale frå Skatt vest.
- Dersom dette ikkje ligg føre i løpet av dei næraste dagane, vert det innkalt til eit ekstraordinært fylkesutvalsmøte for behandling av saka.

Skattespørsmålet har avklara seg positivt, og saka skal ikkje attende til Fylkesutvalet. Situasjonen er derved at også N6 løysinga på Jondalssida er sikra i det samanslåinga, som ein er einige om, mellom Indre Hardanger Kraftlag og Jondal Energi vert gjennomført. Jondalstunnelen vert derved bygd i optimal løysing.

Parallellt med arbeidet i siste fase kunne ein notera at arbeidet med rassikring var i gang, og 03.11.2009 gjekk fyste salva for Jondalstunnelen frå Nordrepollensida. Det var ein lenge etterlengta merkedag.

Det som elles har vore fokus for Hardangervegen i 2009 er arbeid opp mot NTP posisjonering av andre prosjekt som ved synergi kan styrkja trafikkgrunnlaget for Jondalstunnelen, og derved bompengainntektene for denne.

Sjølv om ein gjerne kan synast at vegen fram har vore lang, kan vi likevel gleda oss over at framdrifta totalt sett har vore god til vegprosjekt å vera. Slutthandsaminga kom ca 11 år etter at selskapet Hardangervegen AS vart stifta.

Selskapet sitt arbeid med å få realisert Jondalstunnelen går derved mot slutten.



### **Arbeid framover**

Styret i Hardangervegen AS har fleire gonger diskutert innsatsområdet for selskapet. Fram til no har vi strategisk valt berre å ha fokus på ei sak, Jondalstunnelen, for å vera maksimalt tydelege i budskapen.

Vedtektene for selskapet femner likevel vidare, og tida er inne for ei vurdering av kva ein skal setja fokus på. Selskapet vil derfor laga ei enkel overordna vurdering av nye moglege innsatsområde. Dette ved å halda ca kostnader for dei ulike moglege delprosjekta opp mot forhold som til dømes reduksjon av avstand, spart reisetid, framkommelegheit, strategisk betydning, synergitilhøve, kva som kan vera politisk mogleg, og så vidare. Denne vil vera grunnlag for at ein i styret for selskapet kan trekkja opp kursen for innsats vidare.

### **Driftskapital**

Som tidlegare nevnt har ein i arbeidet med å få fram bompengeproposisjonen for Stortinget, brukt meir midlar enn det som årleg har vorte løyvd til selskapet, og det er naudsynt å betra den økonomiske stoda. For å henta inn at det tapte har ein søkt om ekstra tilskot i form av kompensasjonsmidlar. Søknaden innfridde berre delvis, og noko av problemet heng framleis ved.

Styret for Hardangervegen ynskjer at ein når arbeidet med Jondalstunnelen vert avslutta må 0-stilla økonomisk, slik at selskapet står i god balanse for ein set kurs vidare. Om naudsynt vil vi koma attende ned ny søknad i høve slik justering.

Når det gjeld tidspunktet for denne søknaden har ein i samråd med styret venta med utsending til ein kunne slå fast at Jondalstunnelen er på plass. Etter mykje fram og tilbake for prosjektet har dette ført til at søknaden kjem seint på året.

Med omsyn til at Kvam har signalisert at ein har vanskar med å støtta alle formål i år, meiner styret likevel at selskapet at etter som Jondalstunnelen er eit samarbeidsprosjekt mellom kommunane, må be Kvam om bidrag også i år. Den økonomiske stoda for selskapet tilseier også dette.

Hardangervegen søker slik kommunane om ein bestemt sum for 2009 på linje med tidlegare, rekna ut etter ein modell der ein på toppen av eit grunnbeløp som er likt for alle, legg til ein sum rekna ut etter folketal, og ein sum rekna ut etter den aktualitet av den delen av Hardangervegen ein til ei kvar tid arbeider med kan påreknast å ha for kvar einskildkommune.

I tråd med dette søker vi derfor kommunane om slikt driftstilskot for 2009:

Odda	142.000
Jondal	74.000
Kvam	123.000
Kvinnherad	25.000

Med tanke på den økonomiske stoda vil ein og eventuelt søkja støtte frå bedrifter.

### **Fordelar for kommunane.**

Fordelane for regionen og dei ulike kommunane er vel etter kvart rimeleg klare, og resultatet vil no bli ein realitet innan få år. Sentralt er grunnlaget for aktivitet og utvikling. Prosjektet vil betra rammevilkår, styrkja konkurransekrafta for bedrifter, og opna for nye

