



Notat

Dato: 30.01.2017
Arkivsak: 2017/895-1
Saksbehandlar: mattorg

Til: Utval for miljø og samferdsel,
Fylkesutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Organisering av store samferdselsprosjekt

Bakgrunn

I protokoll frå fylkesutvalet 20. oktober 2016 står det m.a:

«**Pål Kårbø (KrF)** sette fram slikt oversendingsforslag til fylkesrådmannen:
Hordaland fylkeskommune er med på ulike måtar i samband med utviklinga av store samferdselsprosjekt, gjennom pådrivarselskap, kontaktutval m.m.

Historisk var dette gjort m.a. av di dei ulike pådrivarselskapa i ettertid, ofte vart gjort om til innkrevingsselskap. No er det nye Sørvest Bompengeselskap AS kome i funksjon og dette har difor endra seg.

Fylkesutvalet ber rådmannen foreta ein gjennomgang på korleis dei ulike fasane i store samferdselsprosjekt er organisert, og koma attende med ei melding eller sak på dette.»

Fylkesrådmannen gir med dette ei statusmelding for oppfølging av dette oversendingsforslaget.

Modellar for bompengesøknader og interessearbeid for prosjekt

Det kan vere ulike modellar for organisering av bompengesøknad og for interessehevding for prosjekt. Det kan brukast følgjande modellar:

- Pådrivarselskap
- Kontaktutval
- Prosjektorganisering

Desse vert omtala nedanfor.

Pådrivarselskap

Pådrivarselskap er formelle selskap/organisasjonar som i prinsippet kan ha to ulike roller;

- Ansvar for utforming av bompengesøknad.
- Interesseselskap som arbeider for at eit prosjekt skal prioriterast av aktuelle styresmakter.

Ansvar for utforming av bompengesøknad

Det har tidlegare vore vanleg at pådrivarselskap blir omdanna til bompengeselskap når bompengesøknaden er blitt godkjend av Stortinget. Ansvar for nye bompengeprojekt vil no bli lagt Sørvest Vegfinans AS, og det er difor ikkje lenger aktuelt å omdanne pådrivarselskap til driftsselskap.

I Hordaland er det eit bompengeselskap igjen som har ansvar for å utarbeide bompengesøknad. Det er Odda vegfinans AS som arbeider med finansiering av Haukelitunellane. Fylkeskommunen har 52 % eigardel, resten er eig av til saman 12 kommunar med 4 % eigardel kvar.

Pådrivarselskap som interesseselskap

Ein del av pådrivarselskapa er organiserte partnerskap mellom aktuelle kommunar, Hordaland fylkeskommune, andre fylkeskommunar, samt med eventuelle andre interessentar som lokalt næringsliv. Organiseringa kan vere i form av formelle selskap som aksjeselskap, eller som organisasjonar. Slike selskap/organisasjonar arbeider for at eit prosjekt eller strekning vert prioritert i Nasjonal transportplan og i påfølgjande statsbudsjett på riksveg eller jernbanenettet.

Alle dei pådrivarselskapa som Hordaland fylkeskommune deltek i, er for fylkeskryssande samband. Pådrivarselskapa gir gjerne sine egne uttaler i NTP-prosessen og i andre høyringar knytt til samferdsel, og arbeider for å fremje og få merksemd rundt sine prosjekt.

Fleire av pådrivarselskapa har tilsett personellressursar i full eller delvis stilling til å ivareta sekretariatsfunksjonen i selskapet.

Hordaland fylkeskommune deltek i følgjande selskap/organisasjonar:

- I/S Fjordvegen
- I/S Rv 7
- Haukelivegen AS
- Stamvegutvalet (E16)
- Forum Nye Bergensbanen
- Nasjonal Rassikringsgruppe

Hordaland fylkeskommune har ein eigardel i Haukelivegen AS på 2,2 %. Dei øvrige er formelt sett organisasjonar. Fylkeskommunen er i alle desse organisasjonane ein av mange aktørar.

Det er pådrivarselskap i fylket som fylkeskommunen ikkje deltek i. Dette gjeld t.d. Sambandet vest AS, der fylkeskommunen deltek på administrativt nivå som observatør, men er ikkje medeigar. Hardangerviddatunnelene AS er eigd av ein rekkje kommunar. Hordfast AS er eit selskap som er heileigd av NHO Hordaland.

Det er i dag ikkje eit eiga pådrivarselskap for E39. Det tidlegare Kyststamvegutvalet blei nedlagt i samband med etablering av Vestlandsrådet i 2002. Etter dette har Vestlandsrådet arbeidd med å få prioritert ferjefri E39.

Kontaktutval

Kontaktutval er partnerskapsutval for realisering av statlege prosjekt i fylket. Forskjellen til selskap er at dei er organisert som samarbeidsorgan, ikkje som selskap eller organisasjon. Sekretariatsfunksjonen til kontaktutvala er lagt til fylkesadministrasjonen ved Samferdselsavdelinga.

Kontaktutvala blei oppretta av fylkesordførar i førre periode, og det har vore informert om dette til politiske utval.

I mandatet for kontaktutvala ligg at dei skal ha ansvar for utforming av bompengesøknad. Kontaktutvalsmodellen blei primært vald grunna at det ikkje lenger var naturleg å opprette eit pådrivarselskap som seinare skulle omformast til eit bompengeselskap, sjå ovanfor.

Det er litt ulikt korleis pådrivarfunksjonen for prosjekta er tiltenkt ivareteken i dei ulike kontaktutvala. Dei ulike kontaktutval er:

- Kontaktutval for E16 Arna-Voss/Vossebana: Målet for arbeidet i kontaktutvalet er sett til å sikra at kommunar, næringsliv og befolkning i Hordaland og på Vestlandet snarleg får ein ny trygg trase for E16 og jernbane mellom Bergen og Voss. Kontaktutvalet skal både arbeide for å få prosjekta inn i NTP 2018-29 og i påfølgjande statsbudsjett, samordne arbeidet mellom ulike aktørar, målbere lokale og regionale interesser inn i planprosessane, samt førebu finansieringsgrunnlaget inklusiv bompengesøknad. Kontaktutvalet består av fylkeskommunen, aktuelle kommunar, LO, NHO og ulike næringslivsorganisasjonar inklusiv Bergen Næringsråd. Det er oppretta eit arbeidsutval for kontaktutvalet.
- Kontaktutval for Hordfast: Målet er å sikre at kommunar, næringsliv og befolkning i Hordaland og på Vestlandet får den beste og raskaste utbygginga av E39 mellom Bergen og Stavanger, med særleg fokus på strekninga mellom Os og fylkesgrensa til Rogaland. Utvalet skal ma. arbeide for å få Hordfast inn i NTP 2018-29 med byggjearbeid i første periode av handlingsprogrammet, målbere lokale og regionale interesser i planprosessane, samordne budskap, samt førebu finansieringsgrunnlag inklusiv ein eventuell bompengesøknad. Kontaktutvalet består av fylkeskommunen, aktuelle kommunar, LO, NHO og ulike næringslivsorganisasjonar inklusiv Bergen Næringsråd. Det er oppretta eit arbeidsutval for kontaktutvalet.
- Kontaktutval for Sotrasambandet har vore oppretta for å utforme ein bompengesøknad for Sotrasambandet. Dette kontaktutvalet har difor ein noko anna funksjon enn dei to andre kontaktutvala som er nemnt ovanfor ved at det ikkje har hatt ei rolle som pådrivarorgan inn mot NTP-prosessen. Skilnaden skuldast primært at Sotrasambandet ligg inne i handlingsplanperioden til NTP 2014-23, mens dei to andre prosjekta enno ikkje er innarbeidd i NTP. Kontaktutvalet består av representantar for dei fire kommunane, fylkeskommunen samt Statens Vegvesen.

Prosjektorganisering av bompengeprojekt

Utarbeiding av framlegg til finansieringsgrunnlag inklusiv bompengesøknad kan også bli utforma av ein prosjektorganisasjon bestående av aktuelle kommunar, fylkeskommunen og Statens Vegvesen. Prosjektorganisering har ikkje vore mykje brukt til no for statlege prosjekt, men er meir aktuell no i og med at pådrivarselskap ikkje lenger vert omgjort til bompengeselskap.

Tilgrensande samarbeidsorgan til kontaktutvala

Etter at kontaktutval vart etablerte, er det oppretta samarbeidsorgan som delvis er overlappende med funksjonen til kontaktutvala. Dette er m.a.:

- For planarbeida for både E39 Stord-Os og E16/ Vossebana har Statens Vegvesen/Jernbaneverket oppretta eigne prosjektorganisasjonar med referansegrupper der fylkeskommunen og dei aktuelle kommunane deltek. I tillegg har dei to prosjektorganisasjonane omfattande løpande kontakt med administrasjon og politisk leiing i kommunane, samt med lokalt næringsliv.
- Det er etablert ein partnerskap mellom HFK, Bergen kommune, NHO, LO og Bergen Næringsråd for NTP-arbeidet. Målet har vore å arbeide for felles prioriteringar frå Hordaland. Dette samarbeidet er føresett vidareført i heile NTP-perioden. Saman fekk dette partnerskapen utarbeidd eit innspelsnotat til NTP 2018-29, jf fylkestingssak 59/2016 «Nasjonal transportplan 2018-29 – Høyringsfråsegn». Etablering av partnerskapen for NTP-arbeidet kan føre til at kontaktutvala får ei

meir perifer rolle i påverknadsarbeidet opp mot NTP. Aktørane som er med i partnerskapen for NTP-arbeidet er i tillegg også medlem av kontaktutvala.

Vurderingar

Med partnerskapen for NTP-arbeidet, synast rolla til kontaktutvala å bli meir perifer for påverknadsarbeidet. I tillegg blir behovet for informasjon og påverknad på planprosessar dekt gjennom løpande kontakt og deltaking i referansegrupper som er oppretta av transportetatane. Det er etter fylkesrådmannen si meining uklåre skilnader i roller mellom kontaktutvala og partnerskapen for NTP-arbeidet. Fylkesrådmannen stiller difor spørsmål ved om det er føremålstenleg å oppretthalde kontaktutvala som eigne organ.

Vidare meiner fylkesrådmannen at det er behov for ein gjennomgang av prinsipp for deltaking i selskap. Det vil også gjere det enklare for fylkeskommunen å ta stilling til deltaking i eventuelle nye initiativ til ulike selskap.

Før det vert gjort endringar, ønskjer fylkesrådmannen at det vert mogleg for ulike samarbeidsaktørar å gje innspel til korleis påverknadsarbeidet og korleis fylkeskommunen sin relasjon til pådrivarselskap bør vere. Framlegg til endringar er difor innarbeidd i høyringsutkastet til Regional transportplan 2018-29.

Høyringsframlegg til Regional Transportplan 2018-29

I høyringsutkastet til Regional Transportplan 2018-29 er det m.a. sett opp følgjande strategiar for fylkeskommunen si rolle inn mot det statlege transportansvaret:

- Arbeide aktivt inn mot sentrale styresmakter for å få realisert viktige nasjonale og regionale prosjekt i Hordaland.
- Utvikle dialog med viktige aktørar.
- Ta ein sterkare posisjon i utvikling av Hordaland og Vestlandet.

Om framtidig organisering av påverknadsarbeidet er følgjande framlegg lagt inn i høyringsutkastet til Regional transportplan 2018-29 i avsnitt 9.4.1 Etablering av regionalt partnerskap

«Det er etablert eit regionalt partnerskap for samordning av regionale synspunkt inn mot NTP. Arbeidet med dette vert leia av ei styringsgruppe, leia av fylkesordføraren, med medlemmar frå sentrale aktørar som Bergen kommune, Bergen næringsråd, LO og NHO. Det regionale partnerskapet har eit ansvar for å vere pådrivar og koordinere arbeidet med å fremje dei regionale interessene for store samferdselsprosjekt i Hordaland. Regionråda i fylket vert konsultert gjennom faste møte. Styringsgruppa vil i tillegg kunne ha eit ansvar for å drive fram søknadsarbeidet for finansieringsløyising, inklusiv bompengesøknader. Ansvaret for innhald og avgjerd av søknader ligg likevel til dei aktuelle kommunestyra og til fylkestinget.

Det skal vurderast om dei ulike kontaktutvala for store riksvegprosjekt i fylket skal vidareførast eller omarbeidet inn mot dei statlege ansvarsområda i større grad skal skje innanfor det regionale partnerskapet.»

I avsnitt 9.4.2 Deltaking i pådrivarselskap står det:

«Hordaland fylkeskommune vil vidareføre si deltaking i ulike pådrivarselskapa for fylkeskryssande prosjekt der andre fylkeskommunar, samt aktuelle kommunar og representantar for næringslivet deltek. Unntaket er Odda Vegfinans as, som opphavleg var tiltenkt ei rolle som bompengeselskap. Dette selskapet blir difor føreslått lagt ned. Dei kommunane som er med i Odda Vegfinans as er også med i Haukelivegen as, og arbeidet med bompengesøknad vert vidareført som eige prosjekt med Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune, samt Odda og Vinje kommune».

Vidareutvikling av eit regional partnerskap for store statlege samferdselsprosjekt er også innarbeidd som eit tiltak i handlingsprogrammet til RTP 2018-2021.

Konklusjon

Fylkesrådmannen vil kome attende til korleis fylkeskommunen kan arbeide med store samferdselsprosjekt i ei eiga sak som oppfølging av tiltaket i handlingprogrammet til Regional transportplan 2018-21.