



Arkivnr: 2014/15115-98

Saksbehandlar: Matti Torgersen

**Saksframlegg****Saksgang**

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		05.09.2018
Fylkesutvalet		19.09.2018
Fylkestinget		02.10.2018

**Aksjonærinvitasjon til Hordfast AS - Organisering av store samferdselsprosjekt i Hordaland****Samandrag**

Hordfast AS er oppretta av NHO for å arbeide for å realisere ferjefri kyststamvei E39 Hordaland. Selskapet ønskjer å få inn offentlege eigarar først og fremst av di det er politisk ønskjeleg og naudsynt å knytte kommunane nærare opp til arbeidet som blir utøvd av selskapet, særleg knytt til bompengesøknad. Selskapet har difor invitert Hordaland fylkeskommune og ei rekkje kommunar til ein retta aksjeemisjon ved ei utviding av selskapet si aksjekapital. Kvar ny aksjonær blir tilbudd 5 aksjar med ein pålydande verdi sett til kr 1.000,- pr aksje til ein teikningskurs på kr 20.000,- . Innskote kapital utover pålydande verdi er tenkt avsett til overkurs i selskapet si balanse. 6 kommunar har førebels gått inn i selskapet.

Fylkesrådmannen drøfter kjøp av aksjar i Hordfast AS i lys av korleis fylkeskommunen bør organisere sitt påverknadsarbeid ovanfor sentrale styresmakter for store samferdselsprosjekt. Både bruk av kontaktutval og selskap er moglege måtar å organisere arbeidet både med påverknadsarbeid generelt og med å fremje bompengesøknader.

Fylkesrådmannen meiner samstundes at oppretting av ein rekkje selskap og /eller kontaktutval gjer at det kan oppstå fragmentering av påverknadsarbeidet opp mot statlege styresmakter. Det er difor viktig at det vert ei overordna styring, prioritering og koordinering av påverknadsarbeidet knytt til store prosjekt i fylket. Fylkeskommunen bør som regional utviklingsaktør ta ei leiarrolle i dette arbeidet.

Fylkesrådmannen meiner ein bør vurdere å vidareføre det partsamarbeidet som vart etablert i samband med førre NTP-prosess med ei felles styringsgruppe for arbeidet med store samferdselsprosjekt. Ei slik styringsgruppe kan ha ansvar for å fremje fylket sine interesser og prioriteringar, og koordinere påverknadsarbeidet. Vidare kan ei slik gruppe følgje med i nasjonal samferdselspolitikk med sikte på å arbeide for gode rammevilkår.

Styringsgruppa bør kunne opprette og leggje ned selskap eller kontaktutval for einskildprosjekt etter behov og gje dei mandat. Val av selskapsform eller kontaktutvalsform kan bli fastset ut i frå aktørane sine ønskjer og kva som er føremålstenleg i det einskilde tilfellet. Ei slik styringsgruppe kan bestå av dei same aktørane som i førre runde, dvs. Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune, Bergen næringsråd, NHO og LO. I tillegg bør kommunane i fylket kome sterkare inn i arbeidet.

I ein slik modell vil det etter fylkesrådmannen si meining vere mogleg for fylkeskommunen å gå inn i Hordfast AS. Det er likevel uheldig om fylkeskommunen går inn i eit selskap utan at den overordna styringsstrukturen for NTP-arbeidet i fylket og påverknadsarbeid generelt er avklart. Fylkeskommunen bør

heller ikkje delta i eit selskap der det offentlege er i mindretal. Eit eventuelt kjøp av aksjar bør skje under føresetnad av at eigarsamansettinga vert vurdert på nytt. Det må også sjåast i samanheng med etablering av nye Vestland fylkeskommune.

**Økonomi:** Inga direkte effekt

**Klima:** Inga direkte effekt

**Folkehelse:** Inga direkte effekt

**Regional planstrategi:** Oppretting av styringsgruppe for samferdsel vil vere ei måte å følgje opp arbeidet som regional utviklingsaktør.

### Forslag til innstilling

1. Hordaland fylkeskommune ønskjer ikkje å kjøpe aksjar i Hordfast AS no. Kjøp av aksjar må sjåast i samanheng med korleis partssamarbeidet for påverknad i forhold til store samferdselsprosjekt vert organisert. Kjøp av aksjar krev også at det offentlege har fleirtal i selskapet.
2. Fylkestinget ber fylkesrådmannen å kome attende til fylkestinget med ei sak om organisering av det framtidige partssamarbeidet for samferdsel.

Ingrid Kristine Holm Svendsen  
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

**Fylkesrådmannen, 17.08.2018**

Hordfast AS har invitert Hordaland fylkeskommune til ein retta aksjeemisjon ved ei utviding av selskapet si aksjekapital. Vedlagt følgjer skriv frå Hordfast AS.

**Om Hordfast AS**

NHO etablerte selskapet Hordfast AS i 2010 og har fram til no vore einaste eigar. I 2017 vart det henta inn driftskapital, etablert nytt styre og ei daglig leiing. Det var eit ønskje om at det også vart offentleg eigarskap i selskapet. Ved ein inkurie vart ikkje søknaden sendt til Hordaland fylkeskommune før i juni 2018.

Hordfast AS sin formålsparagraf er:

*«Å arbeide for å realisere ferjefri kyststamvei – E 39 – i Hordaland. Selskapet skal særlig arbeide med tiltak som støtter opp om å få til et vedtak om å bygge ferjefri kyststamvei, samt få dette realisert, herunder bidra til eventuell forskuttering eller delfinansiering av utredninger og planer som er nødvendige for lokale og nasjonale vedtak».*

Hordfast AS har inntil no blitt finansiert gjennom driftstilskot frå private bedrifter. Det blir rekneskapsmessig handtert og betrakta som eit driftstilskot til selskapet i henhold til avtale mellom Hordfast AS og tilskotspartnarane.

**Hordfast AS si grunngeving**

Selskapet ønskjer ein aksjeemisjon som ein moglegheit for å oppnå ønska medeigarskap og ein likviditetsmessig tilførsel som står i forhold til den private driftskapitalen. Det blir anført følgjande argument for dette:

- Politisk ønskjeleg og naudsynt å knytte kommunane nærare opp til arbeidet som blir utøvd av Hordfast AS, særleg knytt til førehandsbompengar.
- Det har vore vanleg i pådrivarselskap at næringslivet tek initiativ og startar opp, mens det offentlege kjem etter kvart. Etter vedtak i Stortinget må det offentlege ha majoritet.
- Kommunal deltaking vil gje politisk legitimitet overfor statlege avgjerdstakarar, gjennom at dei relevante kommunane støttar og deltek i arbeidet til Hordfast AS
- Økonomisk positivt for å styrkje likviditeten i selskapet og arbeidskapitalen.

Selskapet vurderer at det kan vere aktuelt å søkje om førehandsinnkrevjing av bompengar til prosjektet. Ei slik søknad vil vere avgjerande for framdrift og legitimitet for prosjektet, og føreset ei positiv tilnærming frå berørte kommunar og Hordaland fylkeskommune.

Invitasjon til ein retta invitasjon er sendt til ein rekkje kommunar med direkte eller indirekte tilknytning til E39. I tillegg er Hordaland og Rogaland fylkeskommunar inviterte. Eigarskapen gir røysterett og påverknad på generalforsamlinga i selskapet. Direkte berørte kommunar som Os, Tysnes, Fitjar og Stord, samt eventuelt Hordaland fylkeskommune er aktuelle å gje plass i styret. Andre kommunar kan bli tilbudd vara- eller observatørplass i styret. Etter selskapet si oppfatning vil dette styrkje både selskapet og saka, og ikkje minst vere eit massivt pådrivarelement med brei basis både frå næringsliv og kommunar/fylkeskommunar. Ein bompengesøknad må i tillegg ha offentleg støtte og preg, og difor er det naturleg å invitere inn kommunar og fylkeskommunar.

## Retta emisjon

Styre og generalforsamling har invitert aktuelle kommunar og fylkeskommunar til følgjande:

1. Hordfast AS sitt styre og generalforsamling har invitert aktuelle kommunar og Hordaland fylkeskommune inviterer med dette til ei retta emisjon i Hordfast AS basert på følgjande :
2. Dette blir gjennomført ei retta emisjon mot kommunar og fylkeskommunar på inntil totalt 75 aksjar.
3. Kvar ny aksjonær blir tilbudd 5 aksjar.
4. Pålydande verdi blir sett til kr 1.000,- pr aksje til ein teikningskurs på kr 20.000,-
5. Innskote kapital utover pålydande verdi blir avsett til overkurs i selskapet si balanse
6. Direkte berørte kommunar/fylkeskommunar blir tilbudd styreplass, dei andre blir vararepresentantar eller observatørar til styret.

Etter ekstraordinær generalforsamling har Os, Fitjar, Tysnes, Stord, Bømlo og Austevoll kjøpt seg inn i selskapet med 5 aksjar kvar. Med dette har NHO 100 aksjar og Stord Næringsråd 1 aksje. Etter det fylkesrådmannen får opplyst, vil nokre fleire kommunar vurdere å kjøpe seg inn i selskapet i løpet av hausten. Fleire kommunar har takka nei, dels ut i frå at dei ligg lokalisert utanom direkte nærleik til traseen, og dels ut i frå at dei på prinsipielt grunnlag ikkje går inn i denne type selskap. Det siste gjeld m.a. for Bergen kommune.

## Status for E39 Stord-Os

Kommunedelplan for strekninga E39 Stord-Os har vore på høyring, og fylkesutvalet gav høyringsfråsegn 22 februar (PS 28/2017). Ei tilleggsutgreiing for to nye alternativ for kryssing av Bjørnafjorden vart vedteke av fylkesutvalet 31 mai (PS 151/2018). Ettersom planen er utforma som statleg plan, skal Kommunal- og moderniseringsdepartementet gjere vedtak av endeleg kommunedelplan. Det er venta at departementet vil gjere dette i løpet av hausten 2018. Etter det startar arbeidet med reguleringsplanlegging.

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det lagt inn 14 mrd statlige kroner til prosjektet E39 Stord-Os (i siste del av planperioden (2024-29), og 5 mrd til «anna finansiering» (i praksis bompengar) i planperioden. Det er lagt opp til at prosjektet om det er planavklart, kan starte opp i slutten av første periode (2018-23) gjennom bruk av bompengelån.

## Organisering av påverknadsarbeidet innan samferdsel i Hordaland fylkeskommune

Det har tradisjonelt vore vanleg å opprette pådrivarselskap for store samferdselsprosjekt. I tillegg til å drive politisk påverknad, vart det tidlegare vanleg at selskapet utarbeida bompengesøknad for så å verte omdanna til bompengeselskap som hadde ansvar for innkrevjing av bompenger. Denne modellen vart endra gjennom Stortinget sitt vedtak til Meld. St. 25 (2014-2015) På rett vei – Reformar i veisektoren. Dei regionale bompengeselskapa får med dette ansvar å stå for innkrevjing av bompengar. Odda Vegfinans AS er i dag det einaste selskapet med fylkeskommunen medeigarskap som har ansvar for bompengesøknad.

Grunna reforma av bompengesektoren, vart det i staden for selskap oppretta kontaktutval. Kontaktutval kan bli sett på som ei form for prosjektorganisering for å arbeide fram samferdselsprosjekt. Kontaktutvala kan inneha både rolla som pådrivar mot sentrale styresmakter, og rolla som å utforme ein bompengesøknad. Alternativt kan eit kontaktutval inneha ein av desse rollane.

To av kontaktutvala som har vore oppretta, kontaktutval for Hordfast og kontaktutval for E16/Vossebana vart primært tiltenkt ei rolle som partnerskapsorgan med pådrivarfunksjon opp mot sentrale styresmakter, og etter kvart få ansvar for å utarbeide bompengesøknad. Det har ikkje vore aktivitet i desse to

kontaktutvala i 2017 og 2018. Kontaktutvala for Nordhordlandspakken og Sotrasambandet har i hovudsak arbeida med å utarbeide bompengesøknad.

Utanom dette deltek Hordaland fylkeskommune saman med fylkeskommunar, kommunar og lokalt næringsliv i fleire pådrivarselskap/organisasjonar. Desse arbeider for at eit prosjekt eller strekning vert prioritert i Nasjonal transportplan og i påfølgjande statsbudsjett på riksveg eller jernbanenettet. Dette er følgjande selskap/organisasjonar, som alle er fylkesovergripande:

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

Påverknadsarbeidet for ferjefri E39 har vore ivaretatt av Vestlandsrådet.

I samband med førebuingane til Nasjonal transportplan 2018-29 tok fylkesordførar initiativ til å opprette ei styringsgruppe for NTP-arbeidet i Hordaland for å samordne arbeidet mellom dei sentrale aktørane i fylket. Gruppa bestod av fylkesordførar, opposisjonsleiar, leiar av samferdselsutvalet i fylkeskommunen, byråd for byutvikling i Bergen kommune, næringspolitisk sjef i Bergen Næringsråd, regiondirektør i NHO Hordaland samt distriktssekretær i LO Hordaland.

Styringsgruppa utarbeida eit felles innspelsdokument som låg til grunn for prioriteringane frå alle dei fem aktørane til grunnlagsdokumentet til samferdselsetatane for NTP 2018-29, som vart sendt til høyring våren 2016 (Jf. PS-sak 59/2016 i fylkestinget 14. juni 2016).

### **Fylkesrådmannen sine vurderingar**

Kjøp av aksjar i Hordfast AS reiser ei rekkje prinsipielle spørsmål, særleg til korleis fylkeskommunen og andre sentrale aktørar i fylket bør organisere sitt påverknadsarbeid og arbeid med å få fram finansieringsopplegg inklusiv bompengesøknad for store statlege prosjekt. Fylkesrådmannen ønskjer difor å drøfte kjøp av aksjar i relasjon til korleis fylkeskommunen organiserer partssamarbeid opp mot sentrale styresmakter.

Bompengesøknader skal fremjast og vedtakast lokalt og regionalt, også for riksvegprosjekt. Både kontaktutvalsmodellen og selskapsmodellen er moglege måtar å organisere arbeidet både med påverknadsarbeid generelt og med å fremje bompengesøknader.

Fylkesrådmannen meiner samstundes at oppretting av ei rekkje selskap og /eller kontaktutval gjer at det kan oppstå fragmentering av påverknadsarbeidet opp mot statlege styresmakter. Ved at mange ulike selskap/aktørar arbeider for sine prosjekt, kan det lett oppstå uklarheit om kva som er fylket sine prioriteringar. Det er difor etter fylkesrådmannen si meining viktig at det vert ei overordna styring, prioritering og koordinering av påverknadsarbeidet innan samferdsel i fylket. Dette kan styrkje Hordaland sin posisjon i forhold til statlege midlar. Fylkeskommunen bør som regional utviklingsaktør ta ei leiarrolle i dette arbeidet, og også ha ansvar for å vurdere samferdselsprosjekt i eit heilskapleg og sektorovergripande perspektiv.

Som ledd i dette arbeidet må det utviklast arenaer for medverknad frå andre aktørar i fylket som arbeider med samferdselsrelaterte spørsmål. Det må vere fylkeskommunen sitt hovudansvar å utvikle dette.

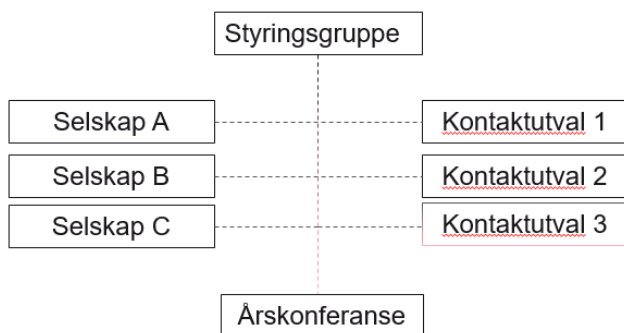
Ut i frå dette meiner fylkesrådmannen at det bør vurderast å vidareføre samarbeidet som vart etablert i samband med førre NTP-prosess med ei felles styringsgruppe for arbeidet med store samferdselsprosjekt. Ei slik styringsgruppe bør ha ansvar for å fremje fylket sine interesser og prioriteringar, og å koordinere påverknadsarbeidet. Vidare bør ei slik gruppe følgje med i nasjonal samferdselspolitikk med sikte på å arbeide for gode rammevilkår. Ei slik styringsgruppe vil ikkje nødvendigvis vere eit konsensusorgan, men vil uansett vere ein arena for dialog.

Styringsgruppa bør kunne opprette og leggje ned selskap eller kontaktutval for einskildprosjekt etter behov og gje dei mandat. Val av selskapsform eller kontaktutvalsform kan bli fastsett ut i frå aktørane sine ønsker og kva som er føremålstenleg i det einskilde tilfellet. Det einskilde kontaktutvalet/selskapet kan vere interessehevdningsselskap og/eller ansvarlege for å utforme bompengesøknad. Fylkeskommunen bør vere representert i alle selskap/kontaktutval for å sikre kontakten mot fylkespolitiske organ.

Ei slik styringsgruppe kan bestå av dei same aktørane som i førre runde, dvs. Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune, Bergen næringsråd, NHO og LO. Fylkesrådmannen meiner at kommunane i fylket bør kome sterkare inn i arbeidet, t.d. ved at regionråda oppnemner kvar sin politiske representant.

For å få breiare forankring for arbeidet både frå næringsliv, organisasjonar og alle kommunar i fylket, bør det vurderast å opprette ein årleg samferdselskonferanse.

Prinsipielt kan ein modell sjå slik ut:



I ein slik modell vil det etter fylkesrådmannen si meining vere fullt ut mogleg å integrere inn Hordfast AS, samstundes som andre selskap/kontaktutval kan opprettast/vidareførast.

Måten ein organiserer partssamarbeidet med store samferdselsprosjekt bør vere avklart før ein går inn i nye einskildselskap som Hordfast AS. Fylkesrådmannen vil difor tilrå at fylkeskommunen ikkje kjøper aksjar no. Det må først etablerast ein struktur der ein drøftar med sentrale partar dei overordna prioriteringane. Dette kan ikkje gjerast i selskap knytt til einskildprosjekt.

Grunna danninga av Vestland fylkeskommune, må også Sogn og Fjordane fylkeskommune trekkjast inn i dette arbeidet. Høyring av samferdselsetatane sitt neste grunnlagsdokument for NTP vil føregå våren 2020, altså etter danninga av Vestland fylkeskommune.

Fylkesordførar inviterer til eit dialogmøte fredag 5. oktober der organisering av partssamarbeidet innan samferdsel vert drøfta. Etter dette kan det vere grunnlag for ein vidare dialog om organisering av dette arbeidet med ulike partar. Ein organisering må vere på plass i god tid før neste NTP-prosess kjem opp på den politiske dagsorden.

Fylkesrådmannen meiner vidare at det vil vere uheldig å gå inn i eit selskap der det offentlege er i mindretal. I dag har altså NHO saman med Stord næringsråd 101 aksjar i selskapet, mens kommunane i området har til saman 30 aksjar. Sjølv om eventuelt fylkeskommunen og nokre fleire kommunar kjem inn i eigarskapen, vil næringslivet vere den dominerande aktøren. Kommunar og fylkeskommunar må vere dei dominerande aktørane i eit slikt selskap, særleg grunna at selskapet er tiltenkt å utforme bompengesøknad.. Det må etter fylkesrådmannen si meining vere eit krav om at selskapet blir omstrukturert med tanke på at det offentlege skal ha fleirtal før eventuelt fylkeskommunen bør gå inn i selskapet.

Fylkesrådmannen vil rå til at kontaktutval for Hordfast førebels ikkje vert lagt ned formelt. Det kan vere aktuelt å kalle inn til eit møte i kontaktutvalet for å drøfte den framtidige organiseringa av påverknadsarbeidet knytt til utvikling av E39.