



Transport- og kommunikasjonskomiteen
Stortinget
0026 OSLO

Dato: 20.05.2015
Vår ref.: 2015/3190-10
Saksbehandlar: bjomidt
Dykkar ref.:

Innspel til høyringskonferanse om Meld. St. 25 (2014-2015)

Om utbyggingsselskapet for veg

Etableringa av eit utbyggingsselskap for veg er eit spennande og interessant grep for å styrka gjennomføringskrafta i vegsektoren. Oppstartsporteføljen må også inkludera viktige lengre samanhengande strekningar i Hordaland:

- E16 Bergen-Voss
- E39 Os-Stord (Hordfast)

Utbyggingsselskapet bør lokaliserast utanfor Oslo

Om bompengerforma

Eg viser til brev frå Samferdselsdepartementet frå 16.3.2015, med tilbakemeldingsfrist 30.4.2015. Fylkesutvalet handsama spørsmåla i brevet 22.4.2014, sak 101/15, «Ny organisering av bompengerverksemda – regionale Bompengeselskap» - og gav tilslutnad til mellom anna følgjande merknader frå fylkesrådmannen:

Konkurranseutsetjing

I Hordaland er bompengeselskapa sitt operatørarbeid og mykje av det praktiske arbeidet knytt til utstedarrolla konkurranseutsett til driftsselskap. Bompengeselskapa i fylket har ikkje bygd opp eigne driftsorganisasjonar «innomhus», slik som er vanleg på Austlandet og i Trøndelag. Vegamot AS og BT Signaal AS har konkurrert om å drifta innkrevinga for bompengeselskapa i fylket, med unntak av når bompengane vert krevd inn som eit påslag på ferjebilletten. Innkreving i bomstasjonar i Hordaland i regi av private operatørar, har vore kostnadseffektivt og gjeve relativt lågare innkrevingskostnadar samanlikna med dei bompengeselskapa som driftar «innomhus». Fylkesrådmannen er kjent med at bompengekonsernet Vegfinans AS ser for seg at det vert drifting «innomhus» for alle bompengeprojekta i Vegfinansområdet. Når driftsselskapet Vegamot AS i tillegg no er fusjonert inn i Trøndelag Bomveiselskap AS, vil dette ha betydning for marknadssituasjonen til aktørane som tilbyr driftstenester til bompengeselskapa.

Når marknaden for operatørtenester skrumpar inn, kan det også vera ein risiko for at driftsgrunnlaget for operatørmarknaden vert for lågt. Det er naudsynt for driftsselskap å ha ein kritisk masse for å kunna ha låge driftskostnader. Storleik og volum er også viktig for å få levert tenester av underleverandørar, og dra nytte av stordriftsfordelane. Det er derfor svært viktig at det vert stimulert til at det kan bli ein meir fungerande marknad for operatørtenester. I prinsippet bør marknaden for operatørtenester utviklast med føresetnad om at alle slike tenester må konkurranseutsetjast.

Geografisk avgrensing

Det har vore telefonsamtalar mellom Møre og Romsdal, Sogn- og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vest Agder, Telemark, Buskerud, Vestfold på fylkesordførarnivå om ei regionalisering av bompengeselskapa.

For Møre og Romsdal fylkeskommune ser det ut til at det er mest aktuelt å gå saman med fylkeskommunane i vegregionane midt og nord. Buskerud, Telemark og Vestfold er med i Vegfinans AS og er vendt austover. Det er derfor mest sannsynleg at fylkeskommunane i Hordaland, Rogaland og Sogn og Fjordane, ev. i lag med Agder går saman for å skipa eit regionalt bompengeselskap for Vestlandet og ev. Sørlandet. I høve til samarbeid og det å kunna samanlikna selskapa, bør gjerne selskapa vera omlag like store i høve til innkrevingsvolum.

Utstedarrolla

Ei negativ side ved å opna opp for eitt nasjonalt utstedarselskap, er at det kan bli byråkratisk og kostnadsdrivande å skilja det praktiske utstedararbeidet ut frå operatørarbeidet. Fylkesrådmannen peikar på at mykje av det praktiske arbeidet knytt til utstedarrolla er tett knytt saman med operatørarbeidet både operasjonelt og systemmessig. Fylkesrådmannen stiller derfor spørsmål om ei oppsplitting av arbeidet knytt til operatørrolla og utstedarrolla i sum vil kunna gje auka kostnader.

Med helsing

Mona Haugland Hellesnes
Fylkesvaraordførar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.