

Samferdselsdepartementet  
Hans Einar Nerhus, Siri Hall Arnøy  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Middelthuns gate 27  
Postboks 5485 Majorstuen  
0305 Oslo

Tel: 23 08 75 00  
Fax: 23 08 75 30  
E-post: firmapost@eba.no  
www.eba.no

Org. nr. 971 031 735

Dato: 08.08.2022  
Deres ref.: 22/967  
Vår ref.: Arne Aakre

## Innspill til framtidig organisering av veisektoren

EBA er landets viktigste og største bransjeorganisasjon for entreprenører innen vei og jernbane.

### Riktig prosjektstørrelse og forutsigbarhet skaper kapasitet og kostnadseffektivitet

EBA ønsker at regjeringen skal sikre fortsatt sammenhengende utbygging av vei og bane. Rv 3/25, E16 Åsbygda - Olum, E6 Helgeland, E6 Kolomoen – Moelv og til sommeren Nordøyvegen, er alle eksempler på veistrekninger som er åpnet før tida og til avtalt pris, eller faktisk også lavere enn anslått kostnad.

En sammenhengende utbygging av infrastrukturen i Norge er viktig av hensyn til både verdiskaping og sysselsetting – og det gir store samfunnsgevinster. Ved å se lange strekninger i sammenheng kan man oppnå bedre utnyttelse av masser, kortreiste masser, redusere inngrep og oppnå store miljøgevinster.

For å bygge kapasitet og kompetanse, er det helt avgjørende at det er forutsigbarhet om når prosjektene kommer i markedet. Prosjekter som kommer ut i markedet, men så trekkes tilbake og utlyses flere ganger er sløsing med ressurser som det allerede er knapphet på.

### Fragmenterte byggherremiljøer gir mindre vei for pengene

Deler av fylkesveinettet er i dårlig forfatning og har store vedlikeholdsbehov. Det er en utfordring å løse innenfor dagens rammer for finansiering. For mange av fylkeskommunene som har ansvaret for utbygging, drift og vedlikehold av fylkesveinettet, blir oppgaven for stor. Organiseringen bidrar også til fragmentering av byggherremiljøer og økte administrative /byggherrekostnader. Dersom oppdelingen av noen fylkeskommuner slik vi nå står foran medfører en ytterligere oppsplitting av fylkesadministrasjonen og vegnettet er dette en utvikling EBA er bekymret for. Både fordi det gir flere, mindre enheter, og fordi det er en lei tendens til å at det utvikler seg egne standarder og normer som ikke harmonerer med de nasjonale. Dette er ineffektivt og kostnadsdrivende.

Sams veiadministrasjon var et fylkesavgrenset samarbeid som bidro til en bedre samordning av prosjekter og ressurser. At dette nå er avvirket kan ikke bety at man ikke skal prøve å få til behovsprøvd samarbeid for rasjonell drift og vedlikehold. Slike samarbeid må også kunne inkludere Nye Veier.

Riktig kompetanse og sammensetning av team er viktig for å for å få de samfunnsmessige gevinster av investeringene og nå de mål som settes for sektoren. Når det er kamp om ressursene, kan det virke mot sin hensikt å spre ressursene på flere organisasjoner. Sentral/god fag- og bestillerkompetanse er viktig.

### **Konkurransen på byggherresiden stimulerer utvikling og innovasjon**

EBA har siden starten ment at det var en god løsning å etablere Nye Veier slik at det ble skapt en konkurranse på byggherresiden. Fram til i dag er EBA av den oppfatning at Nye Veier også har bidratt til å gjøre Statens vegvesen bedre. Nye Veier har utfordret de tradisjonelle tildelingskriterier og behovsprøvd drift. Trolig med blandede resultater, men slik vil det være for de som tørr å prøve noe nytt.

Et viktig forhold er hva slags rammebetingelser veieier har. Forutsigbare bevilgninger og langsiktige omforente planer gir økt forutsigbarhet og mer vei og bane for pengene.

### **Divisjonaliseringen av Statens Vegvesen har bidratt til positiv utvikling**

Statens Vegvesen gjennomførte i kjølvannet av regionreformen en divisjonalisering med utbygging i en divisjon og drift og vedlikehold i en divisjon. Det har gitt en mer enhetlig organisering. Dette er EBA svært positiv til, selv om potensialet sikkert ikke er tatt ut enda. Enda tettere dialog med markedet for å oppnå klimakrav og sikre god gjennomføring av prosjektene er noe bransjen gjerne vil bidra til.

### **Spesielt for drift og vedlikehold:**

Stordriftsfordeler henger ikke bare sammen med geografi, men også innhold og oppgaver. Fra et økonomisk-, miljø- og oppetidsperspektiv henger drift og vedlikehold meget tett sammen. Hvis vi i større grad bruker drift- og vedlikeholdskontraktene til å utføre nødvendig vedlikehold kan vi oppnå betydelige stordriftsfordeler:

- Samproduksjon som gir lavere pris, mindre kjøring samt mindre stengt veg
- Mindre administrasjon fra byggherre da det bli en profesjonell entreprenør som koordinerer
- Dette igjen gir mer midler til ytterligere «lett vedlikehold» som bidrar til å ta vare på verdiene som i dag finnes
- Systematisk «lett vedlikehold» bidrar til mindre «tungt vedlikehold» og i verste fall dyre investeringer.

Det å ikke ta seg tid eller råd til forløpende «lett» vedlikehold medfører at vi havner i en ond sirkel hvor det totale vedlikeholdet av eksisterende vegnettet blir dyrere.

Forutsetninger som skal til for at en byggherre skal lykkes med drift og vedlikehold:

- Alle byggherrer må gis økonomisk forutsigbarhet med tanke på vedlikehold. Ikke bare fra år til år. Helst for hele kontraktsperioden som normalt er 5 år. Vedlikehold må ikke lide på grunn av tøff vinter.
- Tidlige avklaringer til hvem som har ansvar for hvilke geografier
- Samarbeid der det er naturlig og rasjonelt må ligge i ryggmargen
- Bruk mulighetene som finnes gjennom drift og vedlikeholdskontraktene til å lukke vedlikeholdsetterslepet.

**Minimalisering av klimautslipp og naturinngrep må være førende for alle valg**

Politisk kan et viktig bidrag til reduksjon av klimautslipp og reduserte kostnader være så enkelt at det reguleres mer områder for massehåndtering og deponi.

Samtidig er det viktig at det planlegges og gjennomføres vei- og baneprosjekter på en slik måte at det bygges for å spare natur, myr og matjord. Og det er ikke gitt at det er noe motsetning mellom dette og å spare kostnader. Snarere tvert imot.

Veisektoren/veibransjen skal framover bidra til å redusere utslipp av klimagasser fra transportsektoren. For å lykkes med det må veiene utvikles og vedlikeholdes for å møte fremtidens behov. Det må legges til rette for teknologier som autonom kjøring og trådløs lading. Det betyr en god infrastruktur som det kreves god kompetanse for å bygge og vedlikeholde.

**Veistandarden er avgjørende viktig for trafikksikkerheten**

Denne våren og sommeren har det vært mange og alvorlige trafikkulykker. Årsaken til ulykkene kan være holdninger og valg som gjøres av trafikantene, men det er viktig å ha en veiinfrastruktur som er sikker, godt vedlikeholdt og tilpasset trafikantenes ferdighetsnivå.

**Godt samarbeid mellom byggherre og entreprenør gir mer veg for pengene**

EBA mener det er viktig at byggherrer fortsetter med den gode trenden om tidliginvolvering av entreprenørkompetansen. Det gir raskere gjennomføring og mer vei og bane for pengene.

Fortsett også med den gode trenden som er etablert med god dialog mellom byggherrer og entreprenører. Det er viktig for å oppnå god HMS og seriøsitet, for å få til innovasjon og oppnå ambisiøse klimamål.

Vennlig hilsen

**ENTREPRENØRFORENINGEN – BYGG OG ANLEGG**



Arne Aakre