

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Organisering av vegsektoren

Innspill til Samferdselsdepartementets utredning av organisering av vegsektoren, jfr. departementets brev av 7. juni 2022 og innspillsmøte 23. juni 2022.

Underskrevne pensjonister fra sentrale stillinger i Statens vegvesen vil gjerne bidra med noen synspunkt og forslag i denne viktige saka.

På møtet 23. juni nevnte statsråd Nygaard at bakgrunnen for at regjeringen vil utrede organiseringen av vegsektoren, er en situasjon hvor flere utbyggere og veieiere kan ha medført økte kostnader og en fragmentering av fagmiljøet.

Utvikling etter år 2000 som har bidratt til fragmenteringen:

1. Mesta

I 2002 ble Mesta dannet som et statseid aksjeselskap av samme type som andre selskap som arbeidet i vegsektoren. Produksjonsressursene i Statens vegvesen ble overført til Mesta med virkning fra 1. januar 2003. Er det blitt mer konkurranse? Neppe. Mesta har sluttet med asfalt og større anleggsdrift. Spesielt innenfor asfaltsektoren bidro Statens vegvesen til en positiv utvikling både faglig og økonomisk. Statens vegvesen mistet et viktig virkemiddel for å påvirke konkurransen ved å bruke egendrift til å utfordre de private entreprenørene, Samtidig mistet Vegvesenet mye kompetanse. Produksjonskompetanse er også viktig for byggherrekompetanse.

2. Nye Veier

Statlig aksjeselskap opprettet i 2016 med ansvar for utbygging og drift av en del av riksvegnett, og med andre og mer rasjonelle rammebetingelser enn Vegvesenet.

Ifølge Erna Solberg og andre sentrale politikere bygger Nye Veier raskere og billigere enn Vegvesenet. Dette kan neppe/ikke dokumenteres, jfr. Taale Stensbyes foredrag under Arendalsuka 2021, se vedlegg. Tallene er kommentert av Nye Veier, men ikke imøtegått. Nye Veier sier at

prosjektene ikke er sammenlignbare. Det er vanskelig å finne prosjekter som er mer sammenlignbare.

Samferdselsdepartementet bør informere om at det ikke kan dokumenteres at Nye Veier er mer effektiv enn Vegvesenet, gitt de rammebetingelser som gjelder for Vegvesenet.

Det må være urasjonelt med to organisasjoner for innkjøp og anskaffelser for den viktigste delen av vegnettet. Kompetansen er nå delt i to, og det er fare for at ingen blir skikkelig gode. Det er også uheldig at staten opererer med to atskilte utbyggingporteføljer som framstår som ukoordinerte. Entreprenørene blir sannsynligvis dyrere fordi tilbyderne til en viss grad har delt seg i to. Det blir også vanskelig å få en samlet styring og strategi for utbygging og drift av riksvegnettet. Når det gjelder spørsmål om behov for prioriteringer, omprioriteringer og politisk styring viser vi til Kjell Inge Davik sitt innlegg på innspillsmøtet 23. juni.

3. Fylkesvegnettet

Vi har ment at det ville ha vært mest rasjonelt med et to-delt vegnett – et statlig vegnett hovedsakelig for transport og et kommunalt vegnett i hovedsak for atkomst. Utbygging av vegnettet måtte skje i nært samarbeid med fylkeskommunene.

Men fra og med 2010 ble ca. to tredjedeler av riksvegnettet («øvrige riksveger») omklassifisert til fylkesveger. Denne delen av vegnettet vil i liten grad bli erstattet av nye veger, men vil ha et stort utbedringsbehov. Har fylkeskommunenes økonomiske evner til dette? Vi ser ofte spørsmål øremerkede ekstrabevilgninger. Har staten i realiteten likevel fortsatt ansvaret?

4. Sams/delt vegadministrasjon

Fra og med 2020 er ordningen med «sams vegadministrasjon» for riks- og fylkesveger som har vært praktisert i over hundre år, endret ved at fylkeskommunene fikk sin egen administrasjon for fylkesvegnettet.

Stillinger og personer ble overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. Denne endringen må ha ført til oppsplitting av fagmiljø og større behov for lederstillinger og administrasjon.

Ved egne administrasjoner for riks- og fylkesveger er det også blitt oppdelte driftskontrakter. Dette må i mange tilfeller være urasjonelt, jfr.

Bjørn Snorre Laksforsmo sitt innlegg på innspillsmøtet 23. juni (brøytebiler med pløgen oppe).

Vår konklusjon er at utviklingen etter 2002 har ført til en fragmentering av vegsektoren. Opprettelsen av Nye Veier og sjølstendige fylkesvise vegadministrasjoner kan ha hatt og kan få noen fordeler når det gjelder utviklingen av vegsektoren. Men disse fordelene vil en også kunne oppnå innen en mer samlet organisasjon som er åpen for forandringer. Det kan ikke være rasjonelt med 17 vegeiere (Statens vegvesen, 15 fylkeskommuner og Nye Veier) med hver sin vegadministrasjon i tillegg til noen OPS-selskap.

Framtidig organisasjon

En lærdom vi har fått er at når noe skal gjøres bedre, er det lett for at det også blir mer komplisert med mer byråkrati. Dagens organisering av veg- og jernbanesektoren er gode eksempel på dette. Hollerutvalgets forslag fra 1994 til organisering av Statens vegvesen var et eksempel på en mer komplisert organisasjon. Etter forslag fra Vegvesenet godkjente Samferdselsdepartementet en enklere organisasjon. Produksjonsvirksomheten ble utviklet slik at det var enkelt å danne Mesta i 2002.

Vårt forslag nå er at når vegsektoren skal vurderes på nytt, bør en prøve å gjøre organiseringen så enkel og oversiktlig som mulig.

Fylkeskommunen. Sams eller delt vegadministrasjon?

Vi mener som nevnt at det var et feilgrep å utvikle ordningen med sams vegadministrasjon. Men med den sterke interesse det har vært fra fylkeskommunene for å få sin egen vegadministrasjon, antar vi at det ikke er politisk aktuelt nå å gjeninnføre ordningen med sams vegadministrasjon. Ulempene med mange vegadministrasjoner må vi redusere med samarbeid, se nedenfor.

Nedklassifiseringen av riksveger i 2010 mener vi gikk for langt. En del fylkesveger, spesielt vegruter som går gjennom flere fylker, mener vi har riksvegfunksjon. Vi nevner fylkesveg 17 i Nordland («kystriksvegen») og fylkesveg 40 Larvik–Geilo. Vi går ikke nærmere inn på dette spørsmålet her. Men vi foreslår at det blir en ny gjennomgang av hva som skal være riksveger og fylkesveger.

Byggherrefunksjonen

Vi mener staten må ha én byggherreorganisasjon i vegsektoren. Det må være en organisasjon som utnytter det beste i Statens vegvesen og Nye Veier. Det kan skje ved at

- Nye Veiers utbyggingsfunksjon innlemmes i Vegvesenets utbyggingsdivisjon. Denne enheten må få større frihet enn nå når det gjelder langsiktig budsjettering samtidig som det blir lettere politisk å foreta nødvendige omprioriteringer.
- Nye Veiers driftsfunksjon inngår i Vegvesenets driftsdivisjon.

eller

- Det dannes et statlig aksjeselskap eller foretak hvor Nye Veier og en stor del av Vegvesenets utbyggings- og driftsfunksjon inngår. Vi antar dette kan være et selskap som kan sammenliknes med Bane Nor. Vegselskapet kan etter nærmere retningslinjer få ansvaret for utbygging og drift av riksvegnettet. Selskapet kan også utføre oppgaver for fylkeskommunene, eventuelt kan selskapet eies av staten og fylkeskommunene i fellsskap og få ansvaret både for riksveg- og fylkesvegnettet. Finansieringen av et vegselskap vil være et viktig spørsmål, men vi går ikke nærmere inn på det her. Bruk av vegselskap er vanlig i mange land. *Men vi kjenner ikke til slike selskap i Norden bortsett fra internasjonale prosjekt som Øresundforbindelsen og Fehmaren Belt.*

Et vegselskap eid av staten og fylkeskommunene med ansvar for riks- og fylkesvegene kunne virke fristende for oss som tidligere har gått inn for en sams vegadministrasjon og en todeling av det offentlige vegnettet (riksveger og kommunale veger).

Overføring av ansvaret for en større del av vegnettet til fylkeskommunene som også har fått ansvaret for administrasjonen av fylkesvegene, må være etter et ønske om desentralisering ved å knytte vegansvaret og vegforvaltningen til det lokalpolitiske nivået. Sjøl om det kan finnes eksempler på uheldig detaljstyring fra politisk hold, mener vi at det i Norge er naturlig og en fordel med et nært forhold mellom politiske organer og vegadministrasjonen. Dette gjelder både

lokalt og sentralt. Med et vegselskap – enten det er eid av staten eller staten og fylkeskommunene i fellesskap – blir det større avstand mellom det politiske nivå, fagmyndigheten og produksjonen enn om utbygging og drift blir direkte underlagt Vegdirektoratet og den enkelte fylkeskommune slik som i dag. Det vil også med et vegselskap medgå større ressurser til administrasjon (antall stillinger og lønn). **Vi vil derfor ikke foreslå at det opprettes et vegselskap.**

I et forholdsvis lite land med få store entreprenører og konsulentfirmaer, og hvor utbyggingen skal skje etter plan- og bygningsloven, bør staten ha én byggherreorganisasjon. Statens vegvesen og fagavdelingene for vegsektoren i fylkeskommunene bør fortsatt være oppdragsgivere for utbygging og drift av vegnettet. Dette vil være på linje med det som er vanlig i de andre nordiske landa.

Statens vegvesen bør få større frihet slik at de årlige budsjetter ikke hindrer rasjonell anleggsdrift. Vi mener at det i Sverige er ordninger som gjør dette mulig.

Samarbeid mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene.

I områder hvor det går riksveger vil både Statens vegvesen, fylkeskommunene, stundom OPS-selskap og Nye Veier hvis selskapet skal fortsette som egen enhet, ha driftskontrakter. Dette kan føre til uensartet standard og urasjonell utnyttelse av produksjonsapparatet, jfr. Bjørn Snorre Laksforsmo sitt innlegg på innspillmøtet 23. juni. For å løse dette problemet, bør vegeierne vurdere om det kan være hensiktsmessig med felles driftskontrakter og samarbeid om tilsyn med vegnettet. Utlån av personell vegeierne imellom kan også være hensiktsmessig.

Egen produksjonsvirksomhet i offentlig regi?

Vi ser ikke bort fra at det kan være hensiktsmessig for fylkeskommuner delvis å utføre anleggsarbeid, drift og vedlikehold i egen regi slik det var for Statens vegvesen før vi fikk Mesta.

Slik ansvarsdelingen for det offentlige vegnettet nå er blitt, ser vi det ikke hensiktsmessig for staten på nytt å etablere en egenproduksjon for riksvegene. Men formen for bortsetting av arbeid bør diskuteres. Et annet spørsmål er om Mesta kan brukes mer strategisk for staten i utviklingen av og konkurransen i vegsektoren.

De større driftsselskapene leier delvis inn private maskineiere for å utføre arbeid. Statens vegvesen og fylkeskommunene bør der en finner det hensiktsmessig, kunne foreta denne innleien direkte og administrere arbeid som de større driftsselskapene utfører. Dette kan være nyttig både for kompetanseutvikling og konkurransen.

Utviklingsarbeid

Statens vegvesen bør i samarbeid med fylkeskommunene ta ansvar for forskning og utviklingsarbeid i vegsektoren. Dette bør skje både i egenregi og i samarbeid med undervisningsinstitusjoner, konsulenter og entreprenører. Med den utviklingen som har vært i vegsektoren, er konsulenter og entreprenører blitt mer og mer dominerende og har bidratt til en positiv utvikling. Men det er viktig at Statens vegvesen som en som byggherre, fortsatt engasjerer seg sterkt i den organisatoriske og teknologiske utvikling.

Vedlegg: På rett veg med Statens vegvesen. Billigere, bedre og raskere v/prosjektleder Tale Stensbye. Foredrag holdt under Arendalsuka 2021.

10. august 2022

Med hilsen

Kjell Sture Bjørvig Stein Fyksen Taale Stensbye Olav Søfteland

På rett veg med Statens vegvesen

Billigere, bedre og raskere

v/ prosjektleder Taale Stensbye



Statens vegvesen



- Norges største landbaserte byggherre
- Ansvar for å planlegge og bygge de største og mest kompliserte vegprosjektene
- Hovedkontor i Bergen
- Divisjonen har omtrent 900 medarbeidere lokalisert over hele landet



- Portefølje på 150 prosjekter **over hele landet**
- Alle typer vegprosjekter
- Store byprosjekter/byvekstavtaler
- Kompliserte fjordkryssinger
- Tunneloppgradering

- *Nytte opp – kostnad ned*
- *Nye gjennomføringsmodeller*
- *Tidlig involvering av entreprenør*
- *SVV og OPS-Offentlig privat samarbeide*



Første «nye» OPS-prosjektet ble åpnet sommeren 2020



Statens vegvesen

- Landets største vegkontrakt gjennom tidene (5,5 mrd kr)
- Tidlig involvering av entreprenørene og lang samhandling
- Bygd på rekordraske 2 år og 2 mnd. – Åpnet 3 mnd. før tiden
- Kostnadsbesparelse på 20 % eller 1,5 mrd. kr
- CO2-utslippet redusert med 30 %
- Bærekraftcertifisert på excellent nivå (Ceequal)
- Samfunnsnyttien økt med 30 %

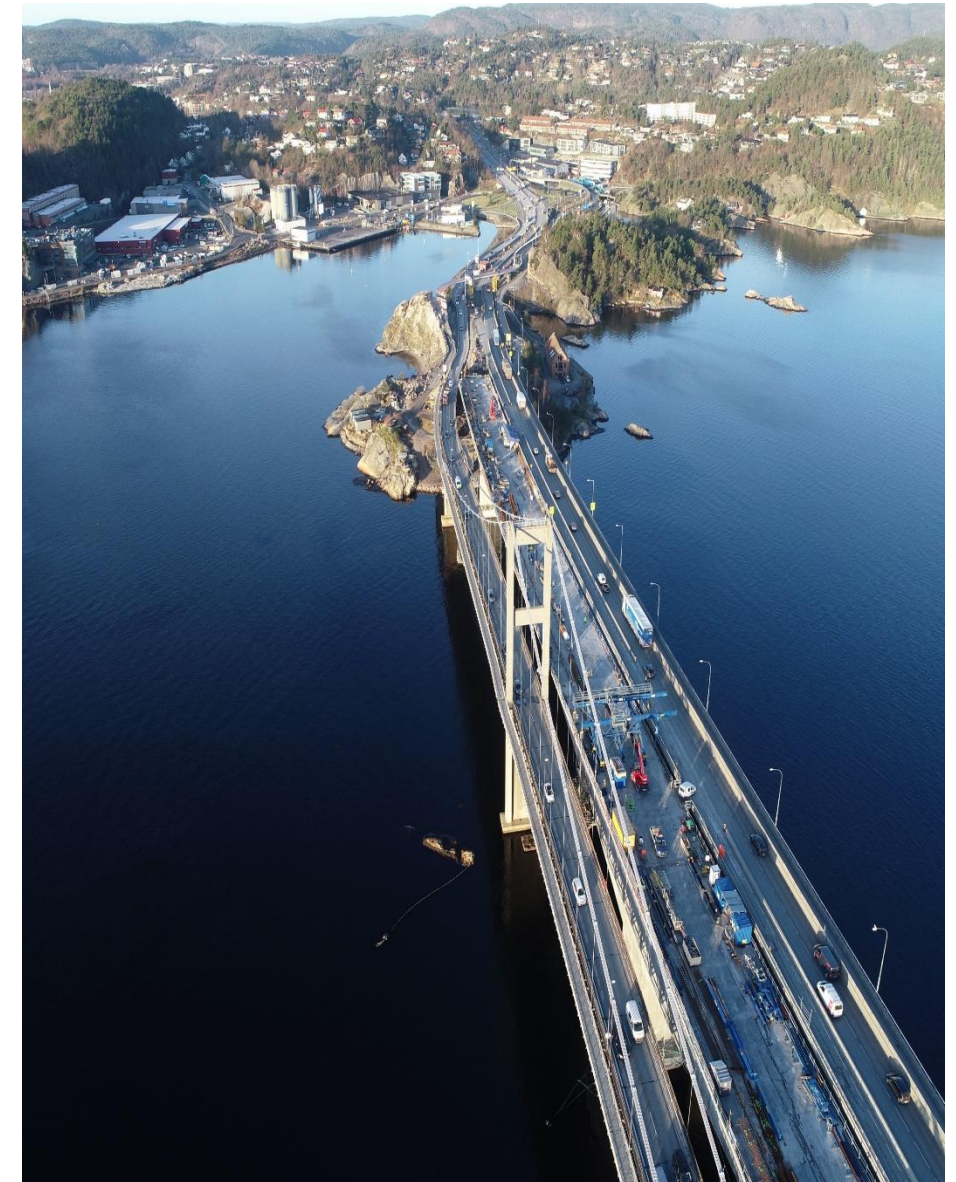
«Best Transportproject 2019 in Europe»

Kostnadseffektive motorveger (meterkostnad - kr)

- *SVV/Rv 3/25 (4-felt/16 km) :* **163 000**
- *SVV/E6 Gardermoen – Kolomoen/44 km-etappe 1,2:* **112 000**
- *SVV/ Gardermoen – Kolomoen / 66 km-etappe 1,2,3:* **196 000**
(mange tunneler og bruer)
- *Nye veier /E6 Kolomoen-Moelv /42 km* **: 200 000**
- *Nye Veier/Anslag egen portefølje (700 km/188 mrd):* **268 000**

Konklusjon

**Gjennomføringsmodellen avgjørende,
ikke
om det er SVV eller Nye Veier som bygger**





Takk for oppmerksomheten

