

Statsråd,

Takk for invitasjonen og anledningen til å komme med våre innspill og prioriteringer til en gjennomgang av veisektoren.

Statens vegvesen har over 150 års erfaring med veibygging og vedlikehold i Norge. Dette er erfaring og kompetanse vi i Parat mener den norske stat ikke har råd til skylle bort med badevannet. Det er ikke slik at det som blir billigst i dag, nødvendigvis er billigst i et livsløpsperspektiv.

Vi mener det er rom for transportøkonomiske besparelser, miljøgevinster, trafiksikkerhetsgevinster - og vi kan spare ressurser på veibygging og vedlikehold - om vi får flyttet større deler av godstrafikken over på sjø, og jernbane. Når vi skal diskutere organiseringen av veisektoren, må vi etter Parats syn ta inn over oss at alt henger sammen med alt - både vei, bane, sjø og lufttransport.

En av de områdene vi ser kan skape unødvendig byråkrati og utfordringer i vegsektoren er at det tidvis fremstår som om Vegvesenet og Nye-veier AS konkurrerer og er uenige i stort sett alt.

Det er vanskelig å se at norsk vegadministrasjon skal være tjent med flere store aktører til å administrere, bygge og vedlikeholde norske veier.

Når det oppleves som uoversiktlig for ansatte hos de ulike aktørene, kan vi lett tenke oss hvordan dette oppfattes av «vegfarende» i trafikken. Organiseringen av vegsektoren bør oppfattes som ens, i det minste den offentlige delen av dette.

Nye Veier er gode på mye av det de gjør, akkurat som Statens Vegvesen er gode på det de gjør. Etter Parats oppfatning mangler det en god plattform for samarbeid mellom disse aktørene, man har ikke evnet å hente ut potensialet for effektivisering – og vi stiller spørsmål ved om det kanskje kunne være en gevinst å vurdere å slå disse aktørene sammen til en felles og slagkraftig aktør?

Etter vår oppfatning ville dette kunne bidra til effektivitet og bedre forutsigbarhet, samtidig som større og sterkere fagmiljøer vil være viktig både for de ansatte – men også for at etaten skal bevare og utvikle kompetanse.

Kompetanse, langsiktighet og forutsigbarhet er etter vår oppfatning tre nøkkelord når det kommer til utvikling av veisektoren. Når prosjekter igangsettes må aktørene i sektoren kunne tenke helhetlig – transportsektoren må sees som en helhet. Veibyggingen må baseres på faglige råd, og en reell kost / nytte vurdering – hvordan kan vi få mest og best mulig vei, ut av de ressursene som er tilgjengelig?

Men som jeg innledet med, alt henger sammen med alt. Organiseringen av veisektoren må sees i sammenheng med vei, bane, sjø og lufttransport.

Helt konkret vil vi derfor be om en egen utredning, som blant annet vurderer;

- Kan norsk vegadministrasjon hente gevinster ved en sammenslåing av statens vegvesen og Nye-Veier AS?
- Kan vedlikeholdsetterslepet innhentes av gevinstene ved en sammenslåing?
- Kan det for å unngå dobbelt jobb hentes gevinst på å forenkle definisjon av vedlikehold og drift, og ansvarsområder?
- Vil et mer effektivt og bedret vedlikehold av eksisterende vegnett kunne bidra til at behovet for ny utbygging av nye veier blir mindre?

- Kan enhetlig saksbehandling være et effektiviseringstiltak?
- Tidligere var det regioner, som nå har blitt til divisjoner. Er vi tjent med det og i så fall hva er gevinsten?
- Tilslutt er konkurranse på vegutbygging formålstjenlig og bidrar det til økt sikkerhet på norske veier?