

Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Oslo, 10.08.2022

Vår ref.: 129125/HS40

Deres ref.: 22/967-

Organisering av veisektoren

Innspill til Samferdselsdepartementet

For å sikre en bærekraftig velferdsstat er det viktig både å gjøre de riktige prioriteringene og gjennomføre vedtatte ambisjoner på en effektiv måte. I Hurdalsplattformen påpekes at «stadig flere utbyggere og veieiere gir fare for økte kostnader, mer fragmenterte fagmiljøer og mindre sammenhengende utbygging.» Arbeidsgiverforeningen Spekter mener det er fornuftig med en gjennomgang av organiseringen av veisektoren i lys av de siste årenes reformer og kommende finansielle utfordringer.

I den sammenheng bør det påpekes at etableringen av Nye Veier AS og regionreformens oppløsning av sams vegadministrasjon mellom Statens vegvesen og fylkene har hatt ulike effekter. Etableringen av Nye Veier har gitt mer helhetlig planlegging og utbygging, samt kostnadseffektivisering og innovasjon på strekningene som er del av Nye Veiers portefølje. De innovative metodene som Nye Veier har fått anledning til å ta i bruk, har vært så vellykket at både Statens vegvesen og Bane NOR har ønsket å ta dem i bruk hos seg – noe det har blitt åpnet for. I kontrast har regionreformens spredning av vegadministrasjonen på 11 ulike fylker gitt merkbare utfordringer – særlig i form av økte driftskostnader for veinettet. Det ble advart mot disse utfordringene både fra entreprenørbransjen og fagmiljøene i Statens vegvesen, og representanter for fylkene har i etterkant foreslått løsninger på disse utfordringene.

Innovasjon og kompetanse

De siste årene har veiformål vært tilgodesett med omkring 50 milliarder kroner i året, sammenlagt for statsbudsjettet og bompenger. Det er ikke nødvendig å ha hele dette beløpet samlet hos én aktør for å etablere og vedlikeholde faglig bærekraftige fagmiljø på bygging, drift og vedlikehold av vei. Tvert imot kan det være uheldig å samle en omsetning på 50 milliarder i et monopol som ikke utfordres utenfra, og dermed et alternativt miljø det kan måles mot.

Nye Veier AS har vært et viktig instrument for å få kontroll på kostnadsutviklingen i veisektoren. Nye Veier har bygget et nyskapende, effektivt kompetansemiljø på veibygging med base utenfor Oslo. Selskapet har hentet inn og utviklet systemer og kontrakter som nå brukes, kopieres og læres av hos andre norske aktører. Etableringen og driften av Nye Veier har gitt læring om hvordan nye metoder og ansvarsfordeling kan gi mer effektiv samferdselsutbygging, kunnskap som nå er tatt i bruk både hos Statens vegvesen og Bane NOR.

Nye Veier har i liten grad bidratt til oppsplitting av fagmiljø. Nye Veier AS har kun i begrenset grad rekruttert medarbeidere fra Statens Vegvesen og den tradisjonelle veisektoren, men hentet medarbeidere fra industri, olje og gass og slik rekruttert ny kompetanse til veisektoren. Nye Veier har også bidratt ved å være rekrutteringsvei for ansatte til Statens Vegvesen. Eventuelle negative effekter på kompetansetilgangen i sektoren synes dermed å være langt mindre enn de positive.

Rasjonell forvaltning, drift og vedlikehold

Oppsplittingen av sams vegadministrasjon mellom Statens Vegvesen og fylkene har ført til mindre rasjonell drift og økte kostnader. I fylkene gjør for eksempel separate brøytekontrakter mellom stat og fylke at sjåførene betales for å kjøre med plogen oppe på riksvei-strekninger mellom to fylkesveier og motsatt, i stedet for å brøyte. Representanter for ulike fylker har selv foreslått at det bør innføres en bedre samordning av driften mellom riks- og fylkesvei, for eksempel felles innkjøp/felles driftskontrakter, og at man bør se på om det er mulig å gjøre uten en ny flytting av det formelle forvaltningsansvaret.

I innspillsmøtet 23. juni ble det påpekt at det kan være noen utfordringer for effektiv drift gjennom at Nye Veier og Statens vegvesen har driftsansvar for hver sine deler av veistrekninger. Dette vil særskilt gjelde strekninger hvor Nye Veier ikke er ferdig med å bygge ut hele strekningen, slik at den er delt mellom nybygd vei under Nye Veiers ansvar og eldre vei under Statens Vegvesens ansvar. På samme måte som mellom fylker og Statens vegvesen, bør det vurderes om man kan samordne innkjøp av driftstjenester mellom Nye Veier og Statens Vegvesen/fylker der dette er formålstjenlig. Dersom det er rasjonelt med en form for arrondering eller makeskifte av områder for driftsansvar bør også det kunne tas med i en helhetlig vurdering.

Skillet mellom myndighetsutøvelse og utbyggingsansvar

Arbeidsgiverforeningen Spekter merket seg i innspillsmøtet 23. juni at flere av fylkene tok opp at de opplevde uklare grenser mellom Statens vegvesens roller som veimyndighet og utbygger. De ønsket et tydeligere skille mellom myndighetsutøvelse og utbyggingsansvar.



Utfordringen har også vært adressert i forbindelse med behandlingen av henholdsvis Nye Veiers og Statens vegvesen sine utbyggingsprosjekt.

Samferdselsdepartementet bør vurdere om man skal utrede hvorvidt det kunne vært en fordel å skille Veidirektoratets myndighetsrolle fra Statens vegvesens utbygger-rolle. Herunder kan det vurderes fordeler og ulemper med samling av myndighetsfunksjonene i samferdselssektoren i et Samferdselsdirektorat.

Med vennlig hilsen

Arbeidsgiverforeningen Spekter

Gunnar Larsen, direktør for kommunikasjon og sektorpolitikk