

# Bilag til SSA-F

Bilag til forskningsavtalen

---

Statens standardavtale om forsknings- og  
utredningsoppdrag

## Innhold:

<b>Bilag 1: Oppdragsgivers beskrivelse av Oppdraget .....</b>	<b>3</b>
Avtalens punkt 1.1 Avtalens omfang.....	3
<i>Formål med oppdraget.....</i>	<i>3</i>
<i>Nærmere om oppdraget.....</i>	<i>4</i>
<i>Bakgrunn – Dagens organisering av veisektoren.....</i>	<i>4</i>
<b>Bilag 2: Oppdragstakers spesifikasjon av oppdraget.....</b>	<b>6</b>
<b>Bilag 3: Prosjekt- og fremdriftsplan.....</b>	<b>7</b>
Avtalens punkt 1.4 Fremdriftsplan og leveringsdag .....	7
<i>Tidsramme for Oppdraget .....</i>	<i>7</i>
<i>Oppdragstakers fremdriftsplan .....</i>	<i>7</i>
<b>Bilag 4: Administrative bestemmelser.....</b>	<b>8</b>
Avtalens punkt 1.5 Partenes representanter .....	8
<i>Bemyndiget representant (person eller rolle).....</i>	<i>8</i>
Avtalens punkt 1.6 Nøkkelpersonell.....	8
Avtalens punkt 3.5 Gjensidig informasjonsplikt .....	8
Avtalens punkt 3.7 Oppdragstakers bruk av underleverandører .....	9
Avtalens punkt 3.8 Oppdragsgivers bruk av tredjepart.....	9
<b>Bilag 5: Pris og prisbestemmelser.....</b>	<b>10</b>
Avtalens punkt 4.1 Vederlag .....	10
<i>Oppdragstakers Timepriser og andre prismodeller .....</i>	<i>10</i>
<i>C. Utlegg og reisekostnader mv. ....</i>	<i>10</i>
Avtalens punkt 4.2 Fakturering .....	10
<b>Bilag 6: Endringer i den generelle avtaleteksten.....</b>	<b>10</b>
<b>Bilag 7: Endringer i Avtalen etter avtaleinngåelsen.....</b>	<b>11</b>

# Bilag 1: Oppdragsgivers beskrivelse av Oppdraget

## Avtalens punkt 1.1 Avtalens omfang

### Formål med oppdraget

I Hurdalsplattformen heter det at regjeringen vil «*utrede hvordan utbygging, drift og vedlikehold av veier skal organiseres med bakgrunn i at stadig flere utbyggere og veieiere gir fare for økte kostnader, mer fragmenterte fagmiljøer og mindre sammenhengende utbygging*».

Oppdrag til ekstern utreder er avgrenset til å *vurdere om dagens organisering av veisektoren på statlig nivå samlet sett bidrar til effektiv ressursutnyttelse, politisk styring og ivaretagelse av de overordnede målene i Nasjonal transportplan (NTP)*. Det betyr at Samferdselsdepartementet (SD) legger opp til en bred evaluering av grepet med å etablere et eget veiselskap heller enn rene evalueringer av Nye Veier AS (NV) eller Statens vegvesen (SVV) opp mot hhv. selskapets formål<sup>1</sup> og instruksen til etaten<sup>2</sup>.

Departementet ønsker å få kartlagt hvilke effekter etablering av NV har hatt på veisektoren samlet sett, både gjennom det NV selv har gjort og gjennom endringene det har ført til hos SVV og eventuelt hos andre aktører i sektoren. Utreder skal vurdere måloppnåelse for alle de fem hovedmålene i NTP i perioden etter at NV ble etablert. I analysen av oppnåelse av de transportpolitiske målene, ber departementet om at utreder også vurderer alle relevante sideeffekter. For eksempel er det viktig å få fram informasjon, ikke bare på prosjektnivå, men også på et mer aggregert nivå, slik at man kan belyse effekten av å ha to byggherrer i samme geografiske område til samme tid. Andre eksempler kan være effekter på sektorens beredskapssevne, politisk styring på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå, bruk av data, innovasjon, rekruttering til sektoren osv. Utredningen skal forsøke å identifisere årsaker til eventuelle effekter.

Det vil også være nyttig å få belyse utviklingen i sektoren i løpet av NVs levetid, ikke minst for å belyse spørsmålet om det er sannsynlig at NV også i fremtiden vil bidra til utvikling og endring i sektoren og om ulike sammensetninger av NVs portefølje av utbyggingsprosjekter og drifts- og vedlikeholdsoppgaver er bedre / dårligere egnet for at NV skal kunne fremme utvikling i sektoren som helhet.<sup>3</sup> Departementet ønsker i denne sammenheng en drøfting av effektene ved å ha to store byggherrer *over tid*, herunder risikoen for fallende produktivitet ved å gå tilbake til *en* byggherre på riksveier.

NVs arbeid med drifts-, vedlikeholds- og utbedringsoppgaver er i startfasen og departementet har forståelse for at det vil være krevende å gjøre grundige analyser av hvordan dette eventuelt har påvirket sektoren per i dag, men departementet ønsker likevel at problemstillingen belyses.

---

<sup>1</sup> Formålet med opprettelsen av Nye Veier går fram av Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei og selskapets vedtekter*.

<sup>2</sup> Statens vegvesens virksomhet er fastsatt i [instruks-for-svv-med-endringer-fra-1-september-2021.pdf \(regjeringen.no\)](#).

<sup>3</sup> NORCE publiserte i september en rapport som tar opp noen av disse spørsmålene. Se [Nytt veiselskap har bidratt til innovasjon i den norske anleggsbransjen - Norce \(norceresearch.no\)](#).

Departementet startet arbeidet med tiltaket i Hurdalsplattformen ved å arrangere et åpent innspillmøte 23. juni 2022 om utredning av veisektoren. På innspillmøtet deltok blant annet SVV, NV og en rekke fylkeskommuner, fagforeninger og interesseorganisasjoner. Innspillene pekte i ulike retninger. Flere av innspillene tok opp spørsmålet om et eget utbyggingsselskap for vei er noe vi bør ha også i fremtiden. Det ble av flere pekt på at NV har hatt positiv måloppnåelse og levert resultater i form av kostnadsbesparelser og økt trafikantnytte. Problemstillinger som ble løftet var blant annet uklare roller for de ulike aktørene, behov for samordning og om et for ensidig fokus på effektivitet kan gå på bekostning av samfunnsområder som ikke kan prissettes. Andre innspill pekte på at to utbyggere sikrer konkurranse, nytenkning og innovasjon. Flere aktører trakk frem at NV har gitt mye læring og kostnadskutt både i SVV og NV, men stilte spørsmål ved om denne effekten nå er hentet ut og at det dermed ikke lenger er slik at fordelene med to statlige veiutbyggere veier opp for ulempene det fører med seg. Flere av deltagerne har sendt skriftlige innspill til departementet i etterkant av innspillmøtet som vil være tilgjengelige for utreder.

Utreder vil også finne nyttig informasjon i Concept arbeidsrapport 2020-7 «Lykkes Nye Veier med å redusere utbyggingstkostnaden i sine prosjekter?»

## Nærmere om oppdraget

Øvre kostnadsramme for kontrakten er 800.000 kr ekskl. mva. Utkast til endelig rapport skal leveres innen 11. desember 2023.

Oppdrag til ekstern utreder er som nevnt avgrenset til å *vurdere om dagens organisering av veisektoren på statlig nivå samlet sett bidrar til effektiv ressursutnyttelse, politisk styring og ivaretagelse av de overordnede målene i Nasjonal transportplan.*

Vi ber om tilbud på en ekstern gjennomgang som kartlegger om det har skjedd endringer i effektivitet og måloppnåelse i sektoren etter at NV ble etablert, samt andre sideeffekter. NVs oppdrag inkluderer både drift og vedlikehold, lengre strekninger med behov for utbedring og store utbyggingssjekter, og for alle disse områdene skal det vurderes om det er mulig å identifisere endringer. For eventuelle identifiserte endringer bør utredningen se nærmere på årsakssammenhenger og blant annet svare på følgende:

- Hvilke endringer og eventuelt hvor mye av disse kan tilskrives NVs tilstedeværelse?
- Hva er og har vært driverne bak eventuelle endringer?
  - Konkurransen?
  - Rammebetingelser og organisering?
  - Kulturendring?
  - Annet?
- Vurderes endringene som engangseffekter eller varige effekter? Er de avtagende / tiltagende over tid?

## Bakgrunn – Dagens organisering av veisektoren

Staten, fylkeskommunene og kommunene er veimyndigheter og har ansvaret for hhv. riksvei, fylkesvei og kommunalt veinett. Veisektoren på statlig nivå er organisert i en etat (Statens vegvesen (SVV)), et utbyggingsselskap (Nye Veier AS (NV)) og et tilsyn (Vegtilsynet (VT)). Det er totalt ca. 10 600 km riksvei. NV har byggeansvar for 1 269 km ny riksvei (pr. 31.12.2021) og driftsansvar for om lag 120 km eksisterende riksvei. Dette innebærer at SVVs ansvar for drift av vei i dag er langt større enn NVs ansvar. SVVs investeringsposter (kap. 1320, postene 29 og 30) er i 2023 på om lag 12,4 mrd. kr

mot NVs ramme på 6,1 mrd. kr. SVVs drift- og vedlikeholdsbudsjett er om lag 9,4 mrd. kr. Alle NVs kostnader til planlegging, utbygging og drift og vedlikehold dekkes innenfor selskapets ramme. Fylkeskommunene har ansvar for om lag 44 700 km fylkesvei.

SVV har gjennomgått en stor omorganisering som blant annet er knyttet til regionreformen. Fra 1.1.2020 ble fylkesveiadministrasjonen overført fra SVV til fylkeskommunene, og den tidligere ordningen med sams (felles) administrasjon av riks- og fylkesveier opphørte fra samme dato. SVV kalkulerte ressursbruken til den fylkeskommunale delen av sams vegadministrasjon til 1800 årsverk i 2018. Denne ressursbruken var utgangspunkt for fordeling mellom SVV og fylkene.

Samtidig med regionreformen gikk SVV fra en regional organisering med fem regioner og et stort direktorat til seks divisjoner og et betydelig mindre direktorat, der mange arbeidsplasser i tillegg er flyttet ut av Oslo. Fra ca. 7 300 ansatte i 2017 har SVV totalt ca. 4 900 ansatte i 2022. NV har ca. 185 ansatte i sin organisasjon.

I rollen som sektormyndighet har Samferdselsdepartementet (SD) ansvar for budsjett- og etatsstyring av SVV og VT samt avtalestyring av NV. Som avtalepart inngår SD utbyggingsavtaler med NV for hvert enkelt veiprojekt selskapet prioriterer for utbygging.

SD har også ansvaret for å forvalte statens eierskap i NV. Eierskapet utøves med utgangspunkt i regjeringens eierskapspolitikk, jf. Meld. St. 6 (2022-2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap*. Begrunnelsen for statens eierskap i NV er å ivareta nasjonal vei- og jernbaneinfrastruktur og bidra til raskere, mer effektiv og helhetlig utbygging av deler av riksvei- og jernbanenettet. Statens mål som eier er høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de vei- og jernbaneprosjekter selskapet har fått ansvar for.

SVVs aktivitet finansieres i de årlige budsjettene. NV finansieres også over statsbudsjettet, etter en modell der selskapet tilføres et fast årlig beløp og SD har fullmakt til å forplikte staten for fire ganger dette beløpet. Både SVV og NV får i tillegg tilførsel av bompenger til prosjektene som ikke inngår i statsbudsjettet. Begge virksomheters porteføljer fastsettes og revideres i forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP). Begge virksomhetene har system for porteføljestyring. NV bestemmer selv hvilke strekninger som skal bygges ut innenfor selskapets tildelte portefølje og vedtektsfestede kriterier. For SVV kreves det at Stortinget slutter seg til oppstart av prosjektene (over 1 mrd. kr) i porteføljen. NVs opprinnelige portefølje ble fastsatt i Meld. St. 25 (2014-2015) *På rett vei*, og har siden den gang blitt utvidet i flere omganger, slik at NV gradvis har fått ansvar for en større del av riksveinettet. NV har ansvar for utbygging, drift og vedlikehold av sine prosjekter. Derfor vil selskapet ha et stadig større ansvar for drift og vedlikehold etter hvert som selskapet fullfører strekninger, noe som igjen vil kreve en stadig større andel av NV sine midler.

#### **Avsluttende merknader**

- I tillegg til sluttrapport skal SD ha tilgang til analysegrunnlaget som er benyttet (databok).
- Som en del av oppdraget skal rådgiveren presentere sluttrapporten for SD.
- Underveis i oppdraget ønsker SD jevnlig å ha møter med rådgiveren, og departementet vil som et utgangspunkt delta i møter mellom rådgiveren og hhv. SVV og NV.

## Bilag 2: Oppdragstakers spesifikasjon av oppdraget

*Bilaget skal fylles ut av Oppdragstaker.*

# Bilag 3: Prosjekt- og fremdriftsplan

*Fylles ut av Oppdragstaker basert på de overordnede føringer Oppdragsgiver har gitt.*

## **Avtalens punkt 1.4 Fremdriftsplan og leveringsdag**

### **Oppstart**

Egendefinert av Oppdragstaker. Benyttes dette alternativ, skal Oppdragstaker fylle inn tekst:

### **Tidsramme for Oppdraget**

Oppdraget løper inntil 11.12.2023.

### **Oppdragstakers fremdriftsplan**

## Bilag 4: Administrative bestemmelser

*Administrative bestemmelser og andre opplysninger relevant for Partenes forhold. Fylles ut av Oppdragstaker basert på de overordnede føringer Oppdragsgiver har gitt i bilaget.*

### Avtalens punkt 1.5 Partenes representanter

#### Bemyndiget representant (person eller rolle)

Hos Oppdragsgiver:

- Navn: Karin Johanne Jacobsen
- Rolle: Utredningsleder
- Telefonnummer: 93 20 21 05
- E-post: [Karin-Johanne.Jacobsen@sd.dep.no](mailto:Karin-Johanne.Jacobsen@sd.dep.no)

Hos Oppdragstaker: [Sett inn navn/rolle og kontaktopplysninger for bemyndiget representant]

### Avtalens punkt 1.6 Nøkkelpersonell

Oppdragstakers nøkkelpersonell:

Navn	Stilling/Rolle	Prosentvis bidrag

### Avtalens punkt 3.5 Gjensidig informasjonsplikt

Frist for innkallelse til møter:

- Senest 1 uke før møtet.

Rutiner for gjennomføring av møter:

- Møter gjennomføres i departementets lokaler.

Det skal gjennomføres minimum 3 møter mellom Oppdragstaker og Oppdragsgiver: et oppstartsmøte, et statusmøte og et overleveringsmøte.



### **Avtalens punkt 3.7 Oppdragstakers bruk av underleverandører**

Oppdragstakers underleverandører som er godkjent av Oppdragsgiver skal angis her.

Navn	Kategori

### **Avtalens punkt 3.8 Oppdragsgivers bruk av tredjepart**

Oppdragsgivers tredjeparter skal angis her.

Navn	Kategori

## Bilag 5: Pris og prisbestemmelser

Oversikt over alle priselementer knyttet til gjennomføringen av denne Avtalen.

### Avtalens punkt 4.1 Vederlag

#### Oppdragstakers Timepriser og andre prismodeller

Vederlag for Oppdraget er avtalt som følger:

Fastpris

	Beløp	
Pris for Oppdraget	800 000 NOK	ekskl. merverdiavgift
Mva. 25 %	200 000 NOK	
Kontraktssum	1 000 000 NOK	Inkl. merverdiavgift

#### C. Utlegg og reisekostnader mv.

Reisekostnader og andre utlegg oppdragstaker måtte ha i forbindelse med gjennomføringen av oppdraget skal være inkludert i fastprisen, og kan ikke faktureres for særskilt.

### Avtalens punkt 4.2 Fakturering

Øvrige bestemmelser knyttet til betalingsplan og betalingsvilkår skal fremgå her. Eventuelle tillegsvilkår for bruk av Elektronisk Handelsformat (EHF), skal fremkomme her.

Oppdragsgivers EHF-adresse er: 972 417 904

Oppdragsgivers EHF-referanse er: 9240kjj

Faktura skal merkes med: Karin Jacobsen

## Bilag 6: Endringer i den generelle avtaleteksten

Punkt	Erstattes med

## Bilag 7: Endringer i Avtalen etter avtaleinngåelsen

*Her inntas endringsavtaler som eventuelt inngås etter avtaleinngåelsen.*

