

28 JUN 2016

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep  
0030 OsloDato: 22.06.2016  
Deres ref.:  
Vår ref.: AAaMiddelthuns gate 27  
Postboks 5485 Majorstuen  
0305 OsloTel: 23 08 75 00  
Fax: 23 08 75 30  
E-post: firmapost@eba.no  
www.eba.no

Org. nr. 971 031 735

## Høringsuttalelse fra Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg (EBA)

EBA er en bransjeforening i Byggenæringens Landsforening (BNL) som arbeider for å bedre rammebetingelsene til entreprenørene i bygg- og anleggsbransjen. Våre medlemsbedrifter omsetter for til sammen 75 milliarder kroner og har til sammen 25 tusen ansatte. Det norske samfunnet er helt avhengig at disse bedriftene kan utføre prosjekter som utgjør viktige bidrag til samfunnsutviklingen. Både for bransje og samfunn er det helt avgjørende at det legges til rette for en smart samferdselsutbygging som er preget av langsiktighet og forutsigbarhet. I dag vet vi at det tar for lang tid å planlegge prosjektene og at det ofte blir forsinkelser og overskridelser.

EBAAs forventninger til NTP er at satsingen på vei og jernbane videreføres med økte bevilgninger i en ramme på 780 milliarder og at det følges opp med årlige bevilgninger i statsbudsjettene.

### **Valg av gjennomføringsmodeller og entreprisformer er en viktig faktor for å få til en raskere og smartere utbygging.**

EBA mener at totalentreprise med ansvar for drift og vedlikehold (for eksempel i 10 år) er en foretrukket entreprisform. Det er ikke bare fordelaktig for våre medlemmer, men avgjørende med hensyn til planlegging, fremdrift og gjennomføring av prosjekter i anleggssektoren.

Med denne entreprisformen kan entreprenøren starte prosjekteringen tidligere, men også starte selve arbeidet før prosjektplanen er klar. Med kontroll på hele planprosessen vil risikoen for feil i prosjekteringen reduseres betraktelig. Gjennom optimalisering av entreprenørens kompetanse, maskiner og gjennomføringsevne, vil det utvilsomt bli lavere kostnader. Dette forsterkes ved at organiseringen på byggherresiden vil kunne reduseres i en slik entreprisform, i motsetning til en utførelsesentreprise.

Kontroll over planlegging og prosjektering gjør i tillegg at entreprenøren legger inn løsninger som gjør prosjektet enklere å drifte i etterkant. Dette gjøres for eksempel ved å øke kvalitet på veilegеме, bygge tunnelåpninger som forenkler vedlikehold og vask eller legging av asfalt som forlenger levetida til dekket.

I dag er milliarder av kroner gjenstand for tvister og krangler mellom byggherre og entreprenører. Dette skyldes spesielt forhold knyttet til prosjektering. Med totalentreprise vil denne problematikken langt på vei forsvinne. Legger vi til kortere byggetid og lavere kostnader, er det ingen tvil om at Totalentreprise med ansvar for drift og vedlikehold er en foretrukken entrepriseformen. Samlet ansvar for utbygging, drift og vedlikehold gir samlet et stort potensial for gevinster over prosjektets levetid ved at konsekvensene for drift og vedlikehold blir tatt hensyn til ved valg av utbyggingsløsninger.

### **Sammenhengende utbygging**

EBA er overbevist om at sammenhengende utbygging er det beste alternativet ved større prosjekter. Dette vil føre til betydelige besparelser knyttet til rigging, organisering samt bruk og flytting av maskiner og mannskap. Det vil også føre til bedre flyt og mindre administrasjon per krone. Hvis vi legger til de fordeler en sammenhengende utbygging vil føre til for veibrukere og andre lokale interessenter, så blir regnestykket enkelt.

Sammenhengende utbygging vil føre til økt forutsigbarhet, forutsigbar finansiering og bedre likviditet for entreprenøren. God økonomi vil føre til at hele prosjektet flyter bedre. Størrelsen på kontraktene må tilpasses det Norske anleggsmarkedet. EBA har laget et Samfunnsregnskap som viser at verdiskapningen er betydelig større ved valg av norske leverandører. Det er derfor viktig at det legges til rette for en konkurranse der norske entreprenører konkurrerer på like vilkår med utenlandske aktører. Med en slik satsing som det er i kommende NTP er det viktig at samferdselsprosjektene brukes til å utvikle det norske leverandørmarkedet og utvikle entreprenører som kan konkurrere internasjonalt i framtida.

Norske entreprenører vil utvikle kapasitet og kompetanse i tråd med behovet under forutsetning av forutsigbarhet og langsiktighet.

### **Drift og vedlikehold av vei**

Det bør innføres et minstekrav til standard for de viktigste veiene. Det vil forenkle vedlikeholdet og føre til et sikrere og mer miljøvennlig veinett. Bevilgningen til drift og vedlikehold må økes slik at forfallet stanses og tas inn i løpet av NTP perioden. En effektiv måte å få utfør opprusting av veiene er å ta opprustingsarbeidene inn i driftskontraktene. Det vil føre til rasjonell og rimelig administrasjon, effektiv og rimelig utførelse og kompetanseheving hos både bestiller og entreprenør. Økte bevilgninger til asfalt må følges opp som en del av satsing på vedlikehold.

### **Jernbane**

Gjennomføring av jernbanereform er viktig for utvikling av leverandørmarkedet. EBA mener det må konkurranseutsettes prøvestrekninger i løpet av 2017. Det er viktig at det settes ut hele strekninger og at ikke entreprenørene og egenproduksjon i Jernbaneverket/Infrastrukturforetaket er på samme strekning. Norske entreprenører har kompetanse til å utføre alle arbeidsoppgaver på jernbanen.

Bevilgningene til fornyelse og vedlikehold av jernbanen må fortsette å øke for å stoppe forfallet og ta igjen etterslepet.

De store utbyggingsprosjektene i InterCity utbygginga og Ringeriksbanen må tilrettelegges slik at de er tilpasset det norske leverandørmarkedet.

### **Klima -og miljø**

For å nå målene om utslippsreduksjon må det satses på biodrivstoff og biogass som erstatning for fossilt drivstoff i transport- og anleggsbransjen. Konkrete tiltak kan være

krav til miljøstyring i prosjektene, økt gjenbruk av materialer (asfalt, stein), kortreiste materialer, lavtemperaturasfalt, tørking av tilslag, etterspørre EPDer.

EBA mener det vil være en fordel dersom samme enhet på byggherresiden har ansvar for både vei og bane. En enhet som ikke er avhengig av årlige tildelinger, vil bety mye - ikke minst for fremdrift i prosjektene. Det vil forenkle koordinering og samordning betraktelig.

EBA støtter NHO i presisering av:

- Mer effektiv planlegging
- Bedre koordinering
- Rendyrking av roller
- Økt forutsigbarhet
- Velfungerende leverandørmarked
- Redusert politisk innblanding

Regjeringen har tidligere sagt at planleggingstiden skal halveres. Forbedringspotensialet er stort. EBA støtter i denne saken NHO, som mener at følgende tiltak må iverksettes:

- Bedre koordinering av planarbeidet i staten
- Bruk av tidsfrister for når de ulike stadiene i planleggingen skal være ferdig
- Økt bruk av statlige reguleringsplaner for prosjekter av nasjonal betydning
- Økt bruk av eksterne konsulenter til detaljplanlegging
- Effektivisering av innsigelsesordningen

I dag behandles og finansieres transportårer- og former ulikt. Vei- og banefinansiering bevilges over statsbudsjettet og gjennom bompenger. Ulike finansieringsformer på ulike nivå øker risikoen for lite samsvar innenfor de ulike transportsektorene.

Mer effektive planprosesser vil være en viktig bidragsyter til økt forutsigbarhet, færre utsettelse og kortere byggetid.

Når det gjelder prioritering av samferdselsprosjekter, så støtter vi oss til NHO som mener at satsingene må konsentreres om:

- Prosjekter som sikrer gode koblinger mellom byområder og store bo- og arbeidsmarkedsregioner
- Nasjonale og internasjonale transportkorridorer for person- og godstransport
- Prosjekter som sikrer robust kollektivtransport

Vennlig hilsen

**ENTREPRENØRFORENINGEN – BYGG OG ANLEGG**



Arne Aakre