

Innovation inden for drift og vedligehold

**Fra anlæg til
vedligeholdelse**

Entreprenørbranchen har altid været innovativ

For vores vedkommende startede det hele i 1941 med gravning af tørv i den Sønderjyske hede

- Det var hårdt manuelt arbejde
- Og det var der rigeligt af
- Vores medarbejdere var klart den vigtigste ressource
- Efterfulgt af hest og vogn til transport



Vi graver stadigvæk – men heldigvis er værktøjet blevet større

Goddag alle sammen - jeg er:

- Michael Stisen
- Jeg er 2 meter høj
- Divisionsdirektør i Arkil A/S – Vejservice
- Formand for Interessegruppen for Konkurrenceudsættelse, Dansk Byggeri

- Jeg har arbejdet med park- og vejdrift siden 2008

- Har bl.a. fortid inden renovationsbranchen (dagrenovation o.lign.)

Lagkageprincippet

Inden for park- og vejdrift er udbud normalt kendetegnet ved:

- En meget detaljeret liste af ydelse
- Kommunernes trængte økonomi medfører at der bestilles enkelttydelser frem for helheder
- Entreprenørerne må konstant indtage en afventende rolle
- Ydelser er mere adskilte end sammenhængende
- Mere brandslukning en forebyggelse og vedligeholdelse
- En yderst effektiv adskillelse af anlæg og drift

“Innovation” i dag er derfor

- Mest kendetegnet ved at producere billigst muligt
- Levere den aftalte kvalitet – og til tiden
- Levere de ydelser der er mest nødvendige
- Ændre på anlægget når det er muligt og decideret uhensigtsmæssigt

- Og så naturligvis et godt samarbejde om at få mest værdi for pengene

- Men når de økonomiske rammer er begrænsede, så er det det umuliges kunst at få det hele til at hænge sammen.

Hvorfor er det svært i dag

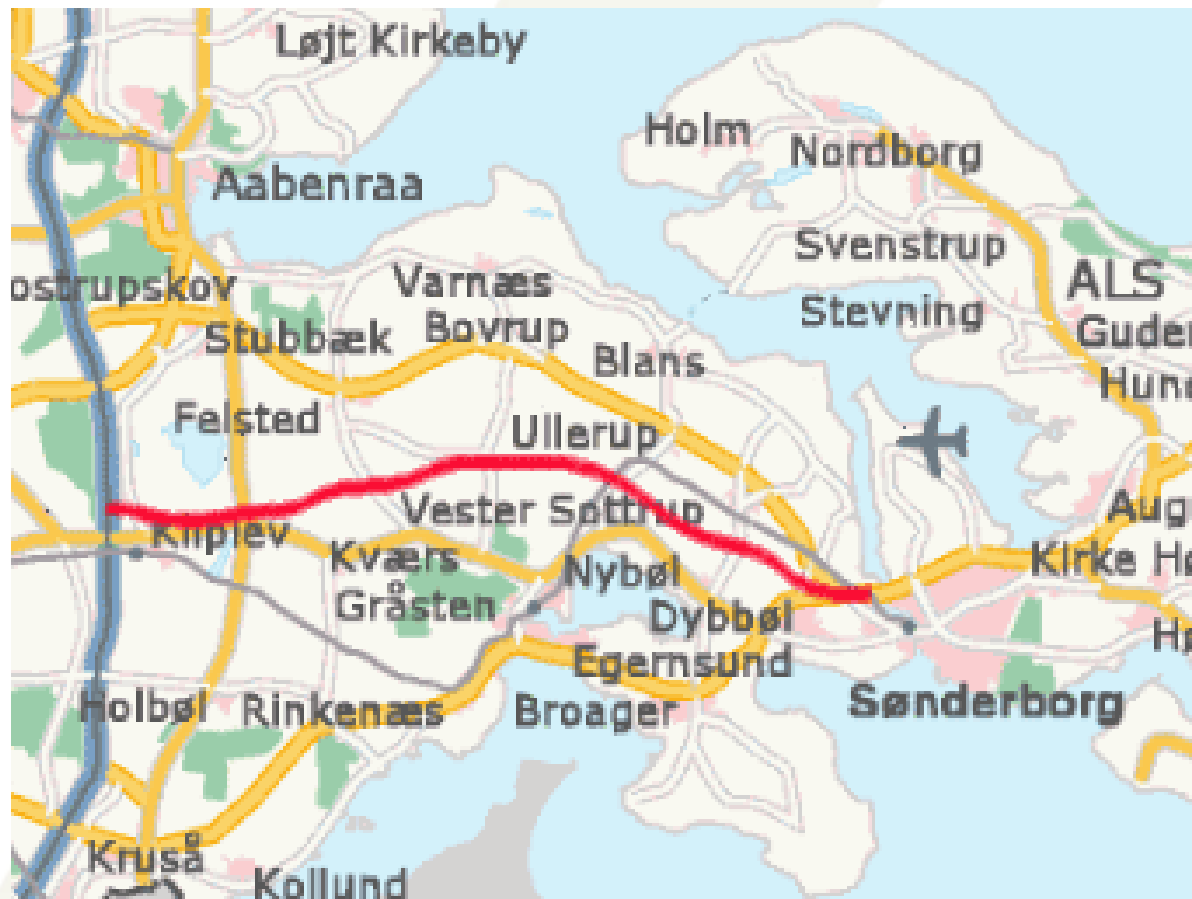
Det er der formentligt flere forklaringer på, men det kunne bl.a. skyldes at:

- Der er alt for sjældent et økonomisk råderum til at afprøve nyt
- Der er ofte for meget detaljestyring fra bestiller side
- Entreprenøren kan kun planlægge fra dag til dag
- Og ikke mindst fordi at der ikke har været tradition for, at tage driftsfolk med ind i planlægnings- og anlægsfasen

Sådan behøver det måske ikke at være

- Vi bør overveje om de nu værende rammer er tidssvarende eller tilstrækkelige (økonomi, samarbejde osv.)
- Når vi inden for de nuværende rammer ikke formår at yde det vi kan, har lyst til og som vi i fællesskab burde kunne levere!
- Ikke mindst - når vi ikke skal forvente at de økonomiske rammer udvides væsentligt
- Det vil jeg prøve at belyse med 2 eksempler:
 - OPP – Motorvej Tinglev-Kliplev
 - Pilotprojekt inden for vejdrift

OPP – Motorvejen Kliplev-Sønderborg



OPP – Motorvejen Kliplev-Sønderborg

- Begrænset udbud. Licitation den 17. november 2009
- 3 konsortier afgav tilbud
- en udbudsform, der for første gang er afprøvet i forbindelse med anlæg af veje i Danmark
- Helt enkelt går dette OPP projekt ud på at bygge en ny vejstrækning
- Og efterfølgende selv vedligeholde den og hele hele anlægget i 27 år
- Og først derefter aflevere den til Staten (efter 30 år) – i "samme stand"

OPP – Motorvejen Kliplev-Sønderborg

Årlige driftssummer:

- KMP 15.731.000
- Vejcon 13.203.198

Hvorfor er det et godt eksempel?

- Nu er det bevist at OPP tankegangen kan bruges i relation til park- og vejdrift
- Og ikke mindst at der er entreprenører der vil være med på den form for udbud
- Når entreprenøren skal vedligeholde et anlæg i næsten 30 år, så er det tvingende nødvendigt at sammentænke anlæg og drift
- Drift og vedligeholdelse kan tænkes i helheder
- 27 år med helhedsdrift giver ubegrænsede muligheder for at eksperimentere, afprøve ny metoder, udforske, afsondre, undersøge, "lege" – et vidunderligt laboratorium for innovation.

Hvis nogen skulle være i tvivl om opgavens størrelse:

Så rummer opgaven hele paletten:

- Akutberedskab, vejtilsyn, afvanding, bassiner, renhold, beplantning, græs, ukrudtsbekæmpelse, broer, bygværker, flora- og faunapassager, kantpæle, skilte, autoværn, rækværker, hegn, vejbelysning, nødtelefoner, vintertjeneste, belægning, slidlag, striber
- All inklusive!

Pilotprojekt inden for vejdrift (OPS?)

Forsøget går ud på:

- Alt hvad der kan udføres på tilstand skal udføres på tilstand
- Resten udføres på udførsel
- Sammenligne med reference projekt

- Formål:
- Afprøve om det er muligt at "få mere drift for samme penge" (alternativ at få udført de samme ydelser billigere)
- Minimere administrative omkostninger

Pilotprojekt inden for vejdrift

På samme måde som OPP Kliplev-Sønderborg er hele ideen - at give entreprenøren:

- Mulighed for foretage helhedsorienteret drift
- Bedre muligheder for at planlægge, optimere, udføre
- Foretage ændringer der kan optimere driften (tænke anlæg ind i drift)
- Forebyggelse frem for brandslukning
- Friere rammer frem for at diktere
- Fastholde en god og ensartet kvalitet frem for at gå på kompromis

Opsamling

Det er vores klare opfattelse at

- Hvis vi vil udvikling (og innovation) inden for park- og vejdrift, er det ikke nok at anvende lagkageprincippet
- Innovation kræver råderum – både økonomisk, organisatorisk og tidsmæssigt
- Der skal samarbejdes mere på tværs (eksempelvis anlæg – drift)

Men, det er ikke sikkert at det bliver billigere

- Mere drift koster flere penge – men ved at uddelegere får man i det mindste mere for pengene
- Så kunsten består i at definere opgaverne så alle interessenter er tilfredse (eller i det mindste accepterer niveauet) – inden for den mulige økonomiske ramme
- Når vi nu ikke har råd til det hele, så er det bedre at bruge pengene til det vi ønsker eller kan blive enige om – brandslukning er ikke løsningen
- Det kræver nye strategier
- Og det kræver modet til at redefinere hvor grænsen om hvad det offentlige skal yde - og ikke mindst – hvad der ikke skal ydes! Og melde det klart ud.

Hvis innovationen skal tilbage til park- og vejdrift, så er vores råd:

- Indarbejd en helhedstanke i park- og vejdrift
- Såvel i selve driften som i samarbejde og involvering af alle interessenter
- Giv entreprenørerne så stort råderum som muligt
- Indfør længere kontraktperioder
- (funktionslignende kontrakter)

- Definere rammerne så bredt som muligt, undgå "bestiller diktatur" og "kontrol-bureaukrati" og uddeleger ansvaret