

# Store samferdselsprosjekter – særlige kontraktsmessige utfordringer

Arve Martin Bjørnvik

# 1. OM TEMA – AVGRENSNINGER

## 1.1 Generelt

## 1.2 ”Samferdselsprosjekter”

- Innbefatter både flyplasser, jernbane, t-baner, veger og en del mer
  - Fortsettelsen begrenset til vegsektoren
  - Kontraktsverket og byggespesifikasjonene som er utviklet på vegsektoren (SVVs håndbøker og prosesskoden) brukes også på andre deler av samferdselssektoren

# 1. OM TEMA – AVGRENSNINGER (FORTS.)

- To hovedtyper av prosjekter i vegsektoren;
  - Utbyggingsprosjekter og drift-/vedlikeholdsprosjekter
  - Utbyggingsprosjektene vi her skal se nærmere på

## 1.3 ”Store”

- Pågår et stort antall vegutbyggingsprosjekter til enhver tid
- Stor variasjon både i prosjektenes karakter, kontraktsverdier, teknisk kompleksitet, geografisk utstrekning med mer
- Håndbok 151: Prosjekter med en beregnet totalkostnad på mer enn 25 millioner = store prosjekter

# 1. OM TEMA – AVGRENSNINGER (FORTS.)

- I tilfeller der den beregnede totalkostnaden på prosjektet er høyere enn 750 millioner stilles det krav om ekstern kvalitetssikring av prosjektets kontraktsstrategi med mer
- Stort prosjekt = prosjekter som gjennomføres i regi av "Prosjektavdelingene" på regionnivå (retningsgivende grense på 200 millioner kroner)
- Tema i fortsettelsen er de teknisk mesk krevende prosjektene, de geografisk sett største (lengste) og de prosjektene med høy(est) kontraktsverdi

# 1. OM TEMA – AVGRENSNINGER (FORTS.)

- Typiske eksempler på store vegutbyggingsprosjekter:
  - Bjørvikaprojektet
  - Ulven-Sinsen-prosjektet
  - Fellesprosjektet ny E6/nytt dobbeltspor Dovrebanen
  - Vegpakke helgeland, fase 1-3
    - Fase 1 har en planlagt kostnadsramme på ca NOK 1,5 milliarder
    - Prosjektet innbefatter bygging av 35 kilometer med ny vei, inkludert en 11 kilometer lang tunnel (Toventunnelen), opprusting av eksisterende vei på Vefsnsiden på nærmere 3 kilometer
    - Prosjektet leder til ca 1 mil kortere reisevei fra ytre helgeland til innlandet og E6, og en betydelig sikrere veistrekning spesielt på vinterstid.

# 1. OM TEMA – AVGRENSNINGER (FORTS.)

## 1.4 ”Særlige kontraktmessige utfordringer”

- Mange særlige kontraktmessige utfordringer av ulik karakter og på mange plan i store vegutb.prosjekter
- I fortsettelsen: særlige kontraktmessige utfordringer knyttet til valg av kontraksstrategier i store vegutbyggingsprosjekter
- Prosjektstrategi: Hvorledes et utbyggingsprosjekt er tenkt organisert og inndelt geografisk
- Kontraksstrategi: samlebetegnelse på vurdering av entrepriseform, kontraktstype, kontraktsinndeling og samarbeidsformer

## 2. BESLUTNINGSPROSESSEN VED VALG AV KONTRAKTSSTRATEGIER

### 2.1 Generelt

- Fra 1. januar 2010 ble eierskapet til store deler av veinettet i Norge overført fra staten til fylkeskommunene
- I dag 20 vegeiere, 19 fylkeskommuner i tillegg til staten

## **2. BESLUTNINGSPROSESSEN VED VALG AV KONTRAKTSSTRATEGIER (FORTS.)**

### **2.2 Riksveier**

#### *2.2.1 Beregnet totalkostnad på mindre enn kr 750 millioner*

- Forslag fra prosjektleder sendes den aktuelle regionen i statens vegvesen for kommentarer og videre oversendelse til Vegdirektoratet
- I realiteten Vegdirektoratet som avgjør hvilken kontraktsstrategi som skal anvendes
- Formell beslutningskompetanse om kontraktsstrategi ligger hos Samferdselsdepartementet

#### *2.2.2 Beregnet totalkostnad på mer enn kr 750 millioner*

### **2.3 Fylkesveier**



# 3. OPPDELING I FLERE ENTREPRISER OG KONTRAKTER

## 3.1 Generelt

- Av de mest basale kontraktsmessige utfordringer på store anleggsutbyggingsprosjekter er spørsmålet om og evt. hvilken utstrekning et prosjekt skal deles opp kontraktuelt
- Gjennomføre prosjektet i én stor kontrakt - eller skal man dele dette opp i mange små eller noe midt imellom?

# 3. OPPDELING I FLERE ENTREPRISER OG KONTRAKTER (FORTS.)

## 3.2 Vegvesenets utgangspunkt

- Oppdeling av prosjekter skal være hensiktsmessig ut fra det som skal bygges, og under hensyntagen til markedssituasjonen og forholdene forøvrig
- Vegvesenet vil henvende seg til både store, små og mellomstore entreprenører

# 3. OPPDELING I FLERE ENTREPRISER OG KONTRAKTER (FORTS.)

## 3.3 Momenter i vurderingen av oppdeling

3.3.1 *Generelt*

3.3.2 *Ønsket om mangfold og god konkurranse*

3.3.3 *Kostnadsaspekt*

3.3.4 *Økt administrasjonsbehov ved flere mindre  
entrepriser*

3.3.5 *Mindre entreprenører – mindre tvister?*

3.3.6 *Styringsmuligheter*

# 4. ENTREPRISEFORM OG KONTRAKTSTYPE

## 4.1 Generelt

## 4.2 Utførelsesentrepriser med oppgjør etter enhetspriser og regulerbare mengder

- Mest brukte entreprisformen og kontraktstypen i store vegutbyggingsprosjekter

# 4. ENTREPRISEFORM OG KONTRAKTSTYPER (FORTS.)

## 4.3 Hovedbegrunnelsen for bruk av utførelsesentrepriser og enhetspriskontrakter

- Rimelig risikofordeling i denne type prosjekter
- Mer oversiktlige enn en del byggeprosjekter
- Relativt godt egnet på alle typer vegutbyggingsprosjekter
- Historisk forankret og styrt av tradisjon
- Følelse av styring med hva som bygges og leveres
- Sikkerhet for og kontroll med at veganlegg bygges i tråd med de spesifikasjoner og beskrivelser som vegvesenet over tid har utviklet

# 4. ENTREPRISEFORM OG KONTRAKTSTYPER (FORTS.)

## 4.4 Eksempler på kontraktmessige utfordringer i utførelsesentrepriser

### 4.4.1 Generelt

- Det at dette relativt sett kan oppfattes som enklere eller mindre kompliserte prosjekter enn en del byggprosjekter, betyr ikke antallet tvistesaker har vært lavt
- Mange forsøk gjort for å redusere tvistesakene, f eks konfliktløsningsråd (prosjektintegreert mekling)
- Hva har man tvistet om i prosjekter som har vært gjennomført som utførelsesentrepriser og med oppgjør etter medgåtte mengder?

## 4. ENTREPRISEFORM OG KONTRAKTSTYPE (FORTS.)

*4.4.2 Tidskonsekvenser av endringer og uforutsette forhold*

*4.4.3 Konsekvenskrav, plunder og heft krav*

*4.4.4 Uenigheter om hva (hvilke arbeider) som omfattes av de enkelte prosesser og som således er medtatt/ikke medtatt i den enkelte enhetspris (forståelsen av prosesskoden)*

*4.4.5 Hvilke prosesser som skal anvendes?*

## 4. ENTREPRISEFORM OG KONTRAKTSTYPE (FORTS.)

### 4.4.6 Forhåndsregulering av riggtilleggsdekning

- Egne bestemmelser om standardisert dekning til entreprenøren
- Hva inngår i grunnlaget for standardisert riggdekning?
- Borgarting lagmannsretts dom av 13. september 2010
  - Kun tilleggskrav som gjøres opp etter kontraktens enhetspriser, som skal inn i grunnlaget for regulering av rigg
- I tillegg ofte tvistet om hvorvidt det kan kreves riggkompensasjon utover det formelen gir



## 4. ENTREPRISEFORM OG KONTRAKTSTYPE (FORTS.)

### 4.5 Valg av standard kontrakt for utførelsesentrepriser på vegsektoren – 8405 eller 8406?

#### 4.5.1 *Generelt*

#### 4.5.2 *Vegvesenet har valgt 8406, ikke 8405, som sin standard for alle utførelsesentrepriser*

- Valget ble tatt på et tidspunkt da versjon 2 av 8405 ikke var kommet

## 4. ENTREPRISEFORM OG KONTRAKTSTYPER (FORTS.)

- I virkeområdebestemmelsen i 8405 annet avsnitt fremgår det:

*”Standarden er egnet for kontraktsforhold der prosjektets omfang eller organisering tilsier behov for formaliserte varslingsregler med strenge konsekvenser (preklusjon) for unnlatt varsling, eller utstrakt plikt til samordning med alle aktører i prosjektet. I kontraktsforhold hvor det på grunn av organiseringen eller omfanget av prosjektet ikke er slike behov, er NS 8406 Forenklet norsk bygge- og anleggskontrakt klart mer egnet.”*

## 4. ENTREPRISEFORM OG KONTRAKTSTYPE (FORTS.)

- I virkeområdebestemmelsen for 8406 annet avsnitt fremgår følgende:

*”Standarden bør ikke anvendes der mange entreprenører arbeider samtidig på byggeplassen. Standarden er egnet for kontraktsforhold hvor forholdene ligger til rette for at byggherrens økonomiske, fremdriftsmessige og kvalitetsmessige kontroll og oversikt kan gjennomføres uten formaliserte varslingsprosedyrer. I kontraktsforhold hvor det på grunn av organiseringen eller omfanget av prosjektet er behov for mer omfattende forpliktelser knyttet til varslings og samordning, er NS 8405 Norsk bygge- og anleggskontrakt mer egnet.”*

## 4. ENTREPRISEFORM OG KONTRAKTSTYPE (FORTS.)

- Begrunnelsen for valget er etter hva jeg skjønner sammensatt:
  - De fleste vegutbyggingskontrakter er små (ca 70 % av kontraktene har en kontraktsverdi på under 10 millioner kroner)
  - Også "store" vegutbyggingsprosjekter er, i alle fall av noen, ansett som "enklere" enn mange byggprosjekter
  - Erfaringen i tvistesaker viser at den av partene som har vært flinkest med formalitetene kommer best ut
  - Vegvesenet mener også at 8406 virker mer samarbeidsfremmende enn 8405 og den harmonerer bedre med bestemmelser om samhandling som er innført

## 4. ENTREPRISEFORM OG KONTRAKTSTYPER (FORTS.)

### *4.5.3 Laget tilleggsbestemmelser for HMS med mer*

- Skjedd i forståelse med bransjeorganisasjonene

### *4.5.4 I spesielle tilfeller hentes bestemmelser fra 8405*

- Spesielt aktuelt å supplere med varslingsregler
- Kun skjedd på et prosjekt så langt (Sydhavna E 18)
  - En "stylet" 8406 eller en 8405 "light"
  - Ikke helt i tråd med konsipistenes tanker om at standardene skal brukes uendret
- Ble vurdert også på fellesprosjektet med JBV langs Mjøsa

# 5. ALTERNATIV GJENNOMFØRINGSMODELL – TOTALENTREPRISE

## 5.1 Generelt

- Nylig kommet ny standard kontrakt for totalentrepriser
- Totalentreprise brukes mer og mer ellers i bransjen

## 5.2 Liten tradisjon for å bruke totalentreprise

### *5.2.1 Generelt*

- Lite brukt også på jernbane
- Noe brukt i vegutbyggingsprosjekter, hovedsakelig i region vest og midt

## 5. ALTERNATIV GJENNOMFØRINGSMODELL – TOTALENTREPRISE (FORTS.)

*5.2.2 Riktig av staten å sette bort prosjekteringsrisiko til andre?*

*5.2.3 Gir tregere oppstart fordi man må få bevilgningsvedtak som også omfatter prosjekteringskostnadene før prosjekteringen kan starte*

*5.2.4 Ikke egnet i en del av de største og mest kompliserte prosjektene*

*5.2.5 Begrenset tilgang på rådgiverressurser*

*5.2.6 Lunken interesse eller høyt priset prosjekteringsrisiko fra entreprenørene*

*5.2.7 Tradisjon og vane*

# 5. ALTERNATIV GJENNOMFØRINGSMODELL – TOTALENTREPRISE (FORTS.)

## 5.3 Prop. 1 S (2011-2012)

*”Auka volum innafor samferdselssektoren og andre delar av anleggsmarknaden gjer det nødvendig å leggje til rette for ein meir differensiert strategi for å sikre effektiv gjennomføring og dermed større kapasitet både gjennom å betre dei tradisjonelle kontraktformene, og å auke bruken av andre kontraktformer.”*

*”Saman med bransjeorganisasjonene søker derfor Statens vegvesen og Jernbaneverket å utvikle både utbyggings- og driftsoppdraga for å oppnå auka effektivitet og optimal risikofordeling. Bruk av totalentreprise, samhandlingskontraktar og kontraktstildeling etter konkurranseprega dialog, vil medverke til dette.”*



# 5. ALTERNATIV GJENNOMFØRINGSMODELL – TOTALENTREPRISE (FORTS.)

## 5.4 Forutsetninger

- Anlegget bør gå i jomfruelig terreng
- Det må foreligge frihet til å kunne velge løsninger
- Tilgjengelig prosjekteringskapasitet i markedet
- Prosjektene bør være av noe størrelse
- Reguleringsplan må foreligge
- Ikke for kompliserte prosjekter
- Grunnundersøkelser bør være gjort av SVV

## 5.5 Spørsmålet om bruk av utførelsesentreprise eller totalentreprise ikke et enten/eller men et både/og

# 6. SAMARBEIDSFORMER/SAMHANDLING PÅ VEGSEKTOREN

## 6.1 Generelt

- Også en del av det å fastlegge kontraktsstrategien for et vegutbyggingsprosjekt å avgjøre om og evt. i hvilken utstrekning det skal gjennomføres samhandling med entreprenøren
- Kontrakter med større eller mindre innslag av samhandling, partnering eller samspill mellom entreprenør (leverandør) og byggherre har vi hatt mange eksempler på, både offshore og på land
- Vanskelig ikke å være positiv til samhandling

## 6. SAMARBEIDSFORMER/SAMHANDLING PÅ VEGSEKTOREN (FORTS.)

- Det finnes eksempler på samhandlingsprosjekter som har fungert
  - Rehabiliteringen og utbyggingen av st. Olavs hospital i Trondheim
  - Usikkert om samhandlingsbestemmelsene var årsaken til at dette ble bra, eller om årsaken var et godt prosjekt med gode og kloke personer på begge side
- Også eksempler på at samhandlingsprosjekter ikke har fungert

## 6. SAMARBEIDSFORMER/SAMHANDLING PÅ VEGSEKTOREN (FORTS.)

- Veldig lenge "in" i offshoresektoren, men i dag er det trolig riktig å si at det råder en viss skepsis mot slike partneringskontrakter
- Blandede erfaringer med denne type bestemmelser til tross:
  - Vegvesenet har nylig innført samhandlingsbestemmelser i alle sine utbyggingskontrakter

# 6. SAMARBEIDSFORMER/SAMHANDLING PÅ VEGSEKTOREN (FORTS.)

## 6.2 Spesielt egnet på store vegutbyggingsprosjekter?

- Kan man ved samhandlingsbestemmelser skape økt motivasjon hos entreprenøren til å produsere bedre, billigere eller raskere?
- Vegutbygginger hevdes av noen å være mindre kompliserte prosjekter enn mange bygg
  - færre entreprenører jobber samtidig (færre grensesnitt)
  - regelmessig flere angrepspunkter å kunne arbeide fra
  - tekniske entrepriser ikke så kompliserte
- Generelt mindre behov for å trekke inn entreprenørene med mindre prosjektet er teknisk krevende mm.

# 6. SAMARBEIDSFORMER/SAMHANDLING PÅ VEGSEKTOREN (FORTS.)

## 6.3 Det er innført samhandlingsbestemmelser i alle vegvesenets utbyggingskontrakter

- C2 Spesielle kontraktsbestemmelser for statens vegvesen, punkt 8, 9 og C3 punkt 15
  - Formålet: oppnå felles kontraktsforståelse, felles målsetting og omforente samhandlingsprosedyrer
  - Når samhandlingen skal gjennomføres: etter kontrahering men før arbeidene igangsette
  - Hva samhandlingen skal gå ut på: deltakelse på oppstartsmøte og utvikling av bl.a. "felles kontraktsforståelse"
  - Samhandlingen skal gjennomføres uten at ansvars- og risikofordelingen i kontrakten endres

## 8 Oppstartsmøte og samhandlingsprosess

For å oppnå felles kontraksforståelse, felles målsetting og omforente samhandlingsprosedyrer, skal det avholdes oppstartsmøte og gjennomføres en samhandlingsprosess. Partene skal sette av tilstrekkelig tid til dette.

Samhandlingsprosessen skal hovedsakelig gjennomføres før arbeidene igangsettes.

Samhandlingsprosessen skal som minimum omfatte:

- Oppstartsmøte for at partene kan bli kjent med hverandre og med prosjektet
- Utvikling av felles mål for prosjektet
- Utvikling av felles kontraksforståelse
- Utvikling av samhandlingsprosedyrer, med krav og forventninger til partene
- Utarbeiding av prosedyrer for involvering av alle aktører (inkludert rådgivere, underentreprenører, m. fl.)
- Avklaring av organisering, roller og ansvar
- Avklaring av prosedyrer for konfliktløsning
- Avklaring av prosedyrer for kvalitetssikring, sikkerhet/helse/arbeidsmiljø (SHA) og ytre miljø (YM)
- Avklaring av rutiner og krav til dokumentasjon, rapportering, etc
- Gjennomgang av arbeidsoperasjoner, felles forståelse for omfang, krav og oppgjør
- Utvikling av åpen kommunikasjon med åpenhjertige og gjensidige tilbakemeldinger
- Gjennomgang og optimalisering av fremdrift
- Analyse og fastsettelse av konkrete utviklingsmuligheter og utviklingsmål

Dette skal gjennomføres uten at fordeling av ansvar og risiko i kontrakten endres i forhold til anbudskonkurransen.

## 9 Samarbeidsmøter

Samarbeidsmøter skal holdes 2 ganger pr år. I tillegg skal det holdes samarbeidsmøte når en av partene ber om at møte holdes. Første møte skal holdes innen en måned etter kontraktsinngåelse.

Hvis en av partene ber om det, skal representanter fra byggherrens og entreprenørens ledelse delta, i tillegg til partenes stedlige ledelse.

Samarbeidsmøtene skal inneholde en evalueringsprosess hvor partene evaluerer hverandre verbalt og skriftlig. Det skal drøftes forslag til forbedringer vedrørende samarbeidsform, samt søke å løse eventuelle kontraktmessige problemer.

Samarbeidsmøtet kan utvides med fagpersoner, eventuelt kan partene bli enige om at et engere utvalg legger fram uforbindtlig forslag for partene til løsning av konflikt.

## 6. SAMARBEIDSFORMER/SAMHANDLING PÅ VEGSEKTOREN (FORTS.)

### 6.4 Minst 2 utfordringer med samhandl.bestemmelser

*6.4.1 Entreprenøren og byggherren har i utgangspunktet motsatte interesser knyttet til det å gjennomføre et prosjekt*

- En sentral interesse for entreprenøren i et byggeprosjekt er å komme seg ut av det med størst mulig fortjeneste, mest mulig penger
- Byggherrens hovedinteresse er regelmessig å få gjennomført og ferdigstilt et best mulig byggeobjekt til lavest mulig pris



## 6. SAMARBEIDSFORMER/SAMHANDLING PÅ VEGSEKTOREN (FORTS.)

### 6.4.2 For lite tydelig regulering både av vilkårs- og virkningssiden

- Ikke tilstrekkelig avklart i bestemmelsen når samhandlingsforpliktelsene kan anses oppfylt
  - Hva om man ikke "utvikler en felles kontraktsforståelse"?
  - Har ikke entreprenøren da etterlevd sine samhandlingsforpliktelser?
  
- Hva er virkningen av at samhandlingsforpliktelsene etterleves, eventuelt ikke etterleves?

## 15 Forbedringer og utviklingsarbeider

Der partene har forslag til alternative løsninger som gir besparelser, uten verdiforringelse for prosjektet, tas dette opp skriftlig, på samarbeidsmøte eller på byggemøte.

Som incitament til endringer, utviklingsprosjekter mv som fører til besparelse i forhold til kontrakt, fordeles differensen mellom kontraktens utførelse og avtalt utførelse 50/50 mellom byggherre og entreprenør, etter at hver av partene har fått dekket sine utgifter til omprosjektering. Byggherren avgjør hvilke forslag som kommer til utførelse.

Der partene blir enige om at utviklingsarbeider skal gjennomføres, opprettes egne tilleggsavtaler om dette. Dette kan også være aktuelt for utviklingsarbeid dersom det ikke fører til besparelse for denne kontrakten.

Hvis anleggets tekniske verdi endres, skal denne endringen avregnes før besparelsen fordeles. Normal omprosjektering fra byggherrens side som følge av endrede krav, ønsker, avvikende grunnforhold mm omfattes ikke av denne avtalen.

## **6. SAMARBEIDSFORMER/SAMHANDLING PÅ VEGSEKTOREN (FORTS.)**

**6.5 Usikkert om samhandlingsbestemmelsene i vegvesenets kontrakter vil bidra til noe positivt for gjennomføringen av store vegutbyggingsprosjekter**