



NyeVeier

Erfaring med samspillstrategier

Bjørn Børseth – Direktør kontrakt og marked

Tema

- Hvorfor samspill og hvilke erfaringer har vi?
- Hva har vi oppnådd og erfart?
- Hva gjør vi nå?



Meld. St. 25

(2014–2015)

Melding til Stortinget

På rett vei

Reformer i veisektoren

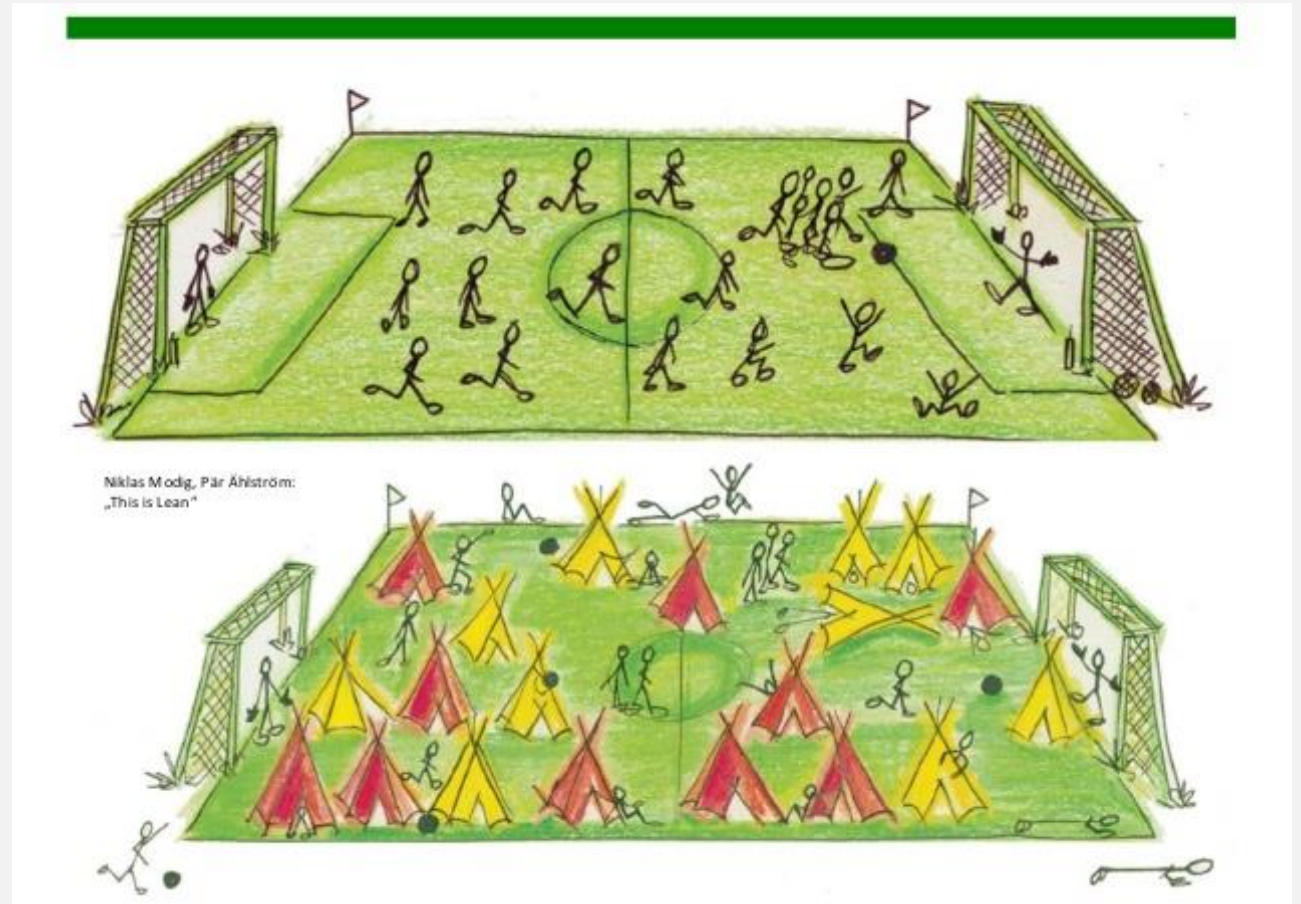
1 Innledning og bakgrunn

Regjeringen vil sørge for gode velferdstjenester til innbyggerne og konkurransekraft for næringslivet. En vesentlig forutsetning for dette er en effektiv infrastruktur av høy kvalitet. Regjeringen vil gjennomføre nødvendige investeringer for å realisere en stor satsing på infrastruktur. **Nye virkemidler skal tas i bruk for å gjøre utbyggingen raske og mer effektiv.**

Bakgrunn og mandatet til Nye Veier

Hvorfor samhandling som egen strategi?

- Troen på at samhandling med leverandør gir:
 - Mer vei for pengene
 - Bedre måloppnåelse
 - Raskere ferdigstillelse
- Og markedet ønsket det..
 - Nye Veier er en endringsagent

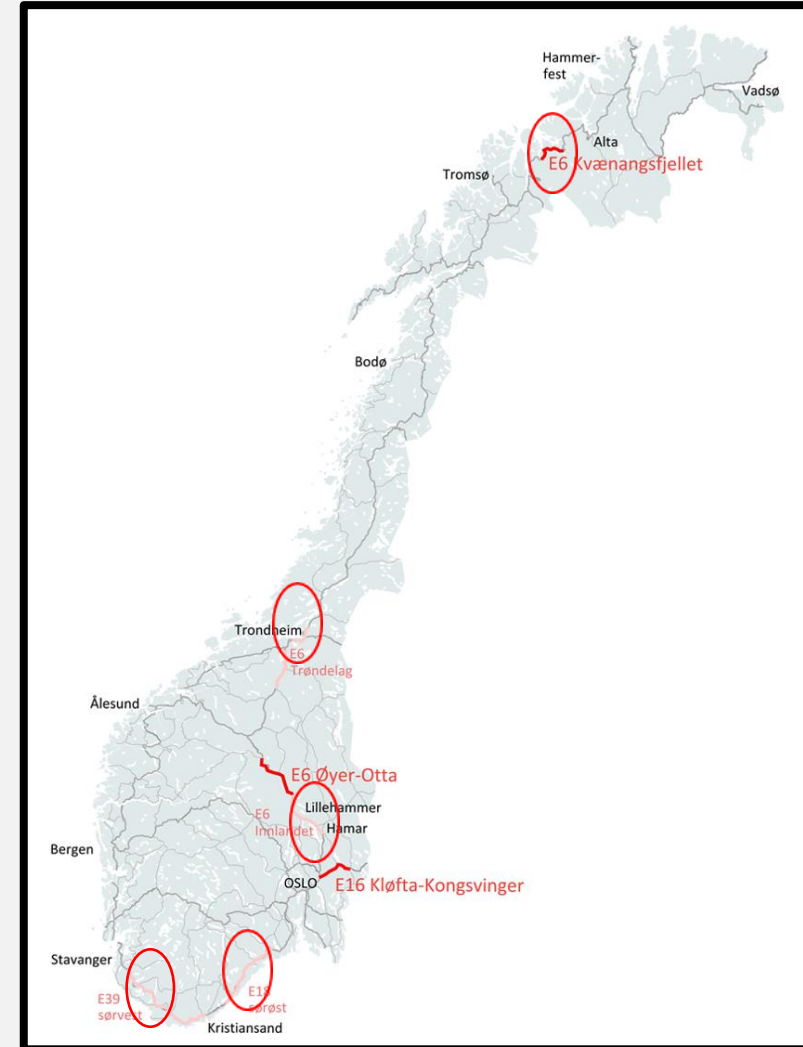


Bilde fra boka Dette er Lean – Niklas Modig

Hva har vi oppnådd på litt over 5 år?



- **50% av prosjektene er tidlig involvering**
 - 8,5 av 17 kontrakter
 - 4 i bygging – samhandlingsfasen avsluttet
 - 2,5 i samhandling
 - 2 kansellert før bygging startet
 - Prosjekter i hele landet
 - 8 ulike leverandører – 50% utenlandske



Eksempler



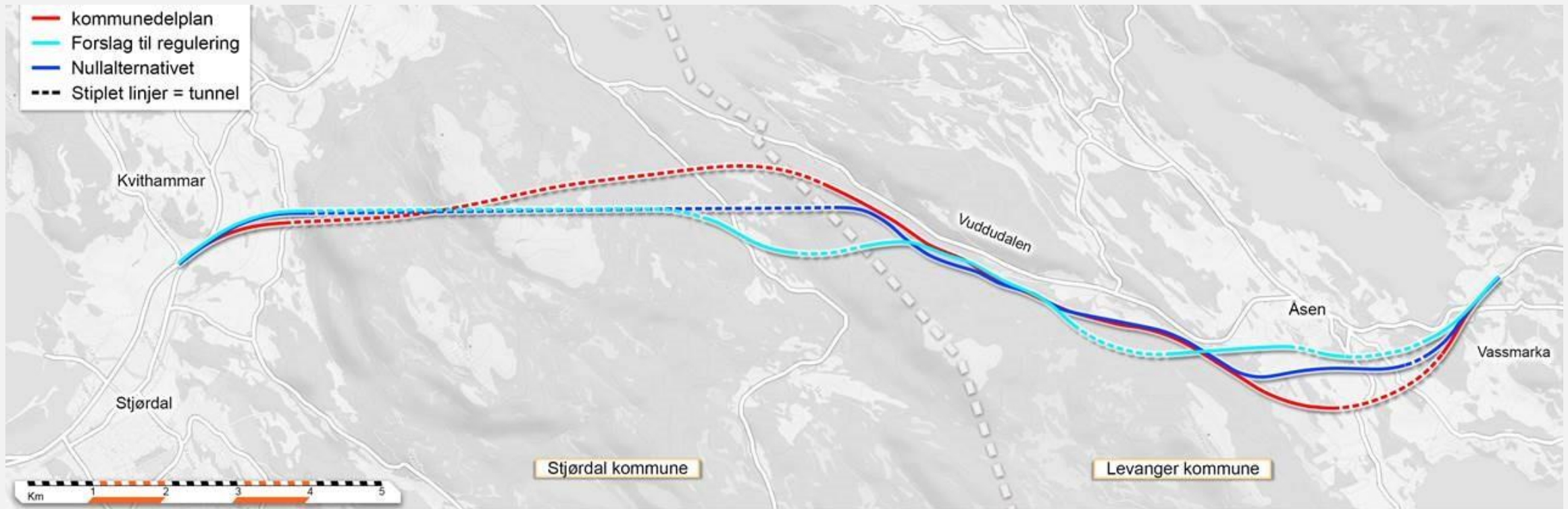
E6 Kvithammar-Åsen

E6 Ranheim-Værnes

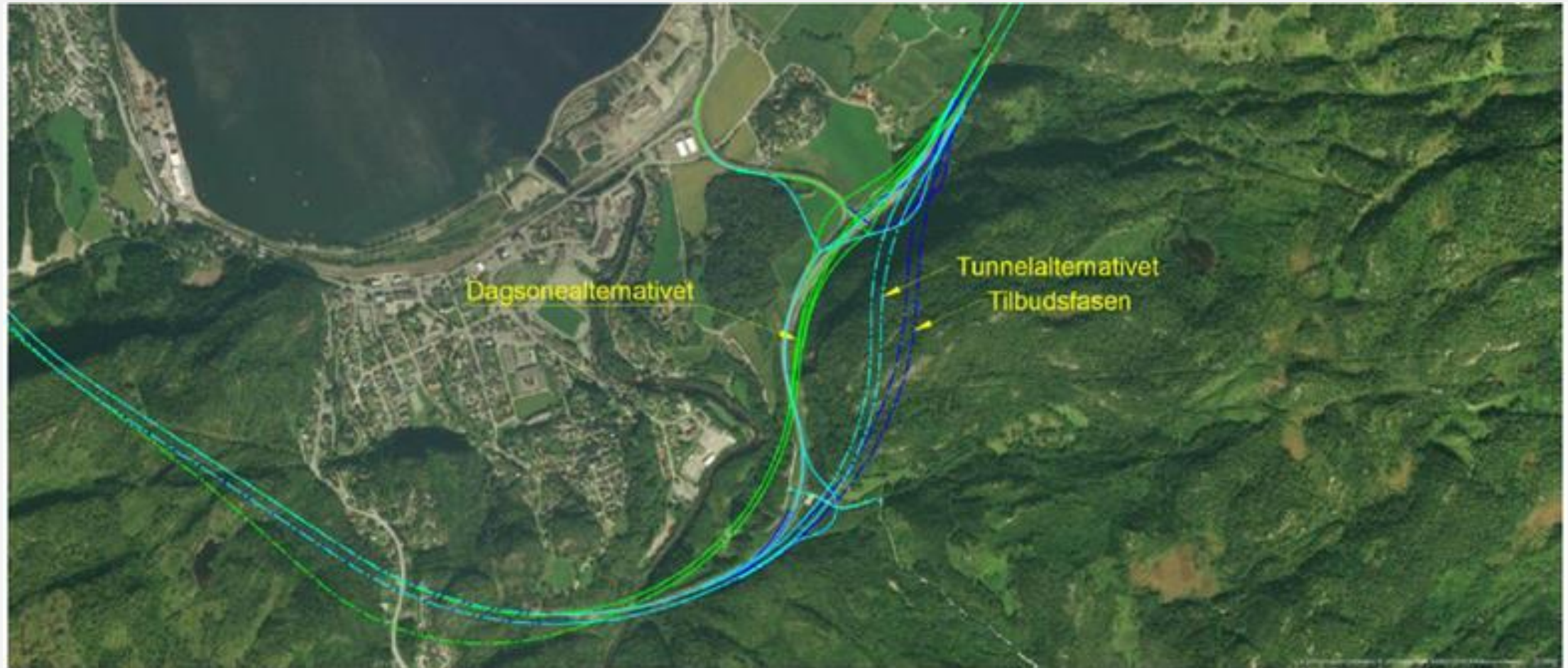
E6 Roterud-Storhove

E39 Mandal øst –Mandal by

E6 Kvithammar - Åsen



E6 Ranheim - Værnes



Figur 2. Figur som viser dagsonealternativet (grønn), dagens vei, tunnelalternativet tilbudsfasen (blå) og tunnelalternativet godkjent av Vegdirektoratet (cyan).

E6 Roterud -Storhove



E39 Mandal øst – Mandal by



Erfaringer så langt

- Usikkerheten øker med tidlig involvering
 - Også risikoen – ikke bare mulighetene
- Reguleringsplaner er vanskelig å forutse
 - Både i omfang og tid
- Vanskelig å anslå kontaktens størrelse så tidlig
 - Over 40% økning fra KS1 til KS2 jfr tidligere Concept utredning
- Leverandørene er ikke modne for denne type kontrakter
 - Utførelseskontrakter har vært standarden
 - TE ønsker heller ikke å regulere



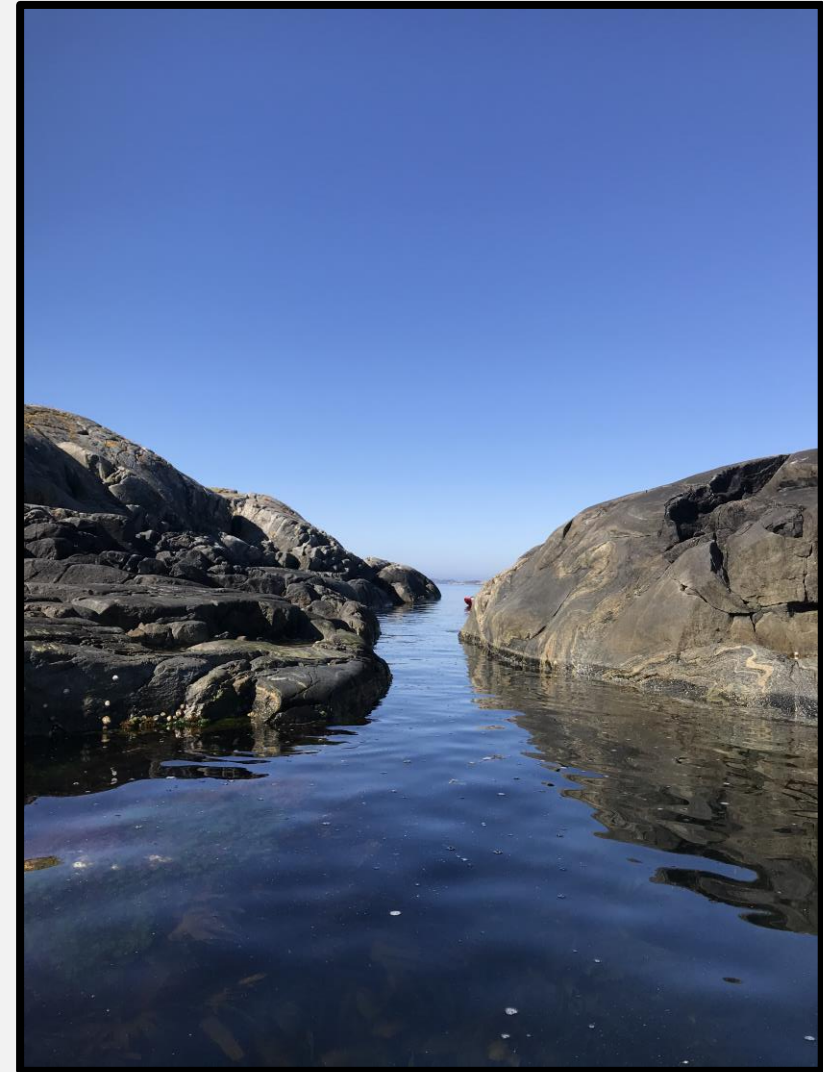
Morten Welde

Kostnadsutvikling i store statlige investeringsprosjekter fra KS1 til KS2

- Liten transparens
- Mangelfull estimering /estimering av prosjektet «som det er»
- Lokale ønsker og planmyndighet uten kostnadsansvar
- Prosjektoptimisme
- Bypakker med mange prosjekter er krevende å kostnadsestimere
- Ulik grad av modenhet før prosjektene blir gjenstand for KS1
- Lang tid
- Svake insentiver til å redusere planleggingstiden
- Kostnadsøkning fra KS1 til KS2 har ingen konsekvenser
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet har liten betydning
- Økte bevilgninger skjuler kostnadsvekst
- De som får nytten er ikke de som betaler
- Teknologisk utvikling
- Endret/ulik bemanning
- Svak eierstyring

Oppsummert

- Har ikke fått mer vei for pengene med (for) tidlig involvering av totalentreprenør
- Har ikke oppnådd ønsket konkurranse på pris
- Har bundet oss for tidlig til en entreprenør – kan være vanskelig å snu
- Har ikke oppnådd tidsbesparelse – regplan tar lengre tid enn planlagt



Hva gjør vi fremover?

- Regulerer selv med våre rådgivere
 - Krever entreprenørkompetanse i teamet til rådgiver
- Bruker tradisjonelle totalentrepriser
 - Fastpris
 - Optimaliseringsforslag
- Klargjørings- og optimaliseringsfase
 - Valgt entreprenør må overbevise oss om at de er klar til prosjektering og bygging
 - Avklarer sammen hvilke optimaliseringer vi skal gå for
- Evaluerer det vi har gjort
 - Vil alltid jobbe for å forbedre oss



Figur 5 Illustrasjon som viser begge bruene. Regulert løsning er den høytstående brua og forslag til ny løsning er den lavere løsningen

E39 Lyngdal øst – Lyngdal vest