



Statens vegvesen

Fjordkryssingar og kontraktsformer



Kjartan J Hove, Statens vegvesen Region vest

- Ferjefri E39 omfattar både nybygging og ombygging av eksisterande vegnett
- Ferjefri E39 – med sine underprosjekt – etablert for å kunne gi politikarane grunnlag for alternative løysingar





Generell overordna status, prosjektstruktur

- Dei ulike prosjekta er kome ulikt i forhold til gjennomføring. Oppgåvene i forhold til «sjølv» fjordkryssingane er identifisert og dei fleste av prosjekta er i fase/trinn 2 som går på planlegging
- For oppgåver mellom fjordane har vi prosjekt i alle fire trinna
- Kryssing av Boknafjorden/Rogfast er i fase 3 og er den av dei «store» kryssingane som er starta opp.

Kontraktar på Ferjefri E39

- Kontraktane på Ferjefri E39 vil i hovedsak vere knytta til to regionar i Statens vegvesen, vest og midt
- Kontraktane på Ferjefri E39 vil vere ulike både i storleik og kompleksitet
- Kontraktane på fjordkryssingane vil gjennomgåande vere større i avtalesum enn dagens gjennomsnitt i regionane
- Kontraktane vil vere spesielle for kvar kryssing
- Kontraktane vil gå over fleire år





Kontraktstrategi/anskaffingsmetodar



Foto: Svein Reidar Dale

- Statens vegvesen sin anskafelse skal følgje «Lov om offentlig Anskaffelse»
- Kontraktform blir valt i kvar enkelt prosjekt
- Kontraktstruktur ønskjer vi tilpassa den bransjen vi utfordrar

- Markedet for Ferjefri E39 – prosjekta kan grovt delast i to; tradisjonell veg/tunnel og spesielle konstruksjonar
- Det tradisjonelle markedet (konsulent/entreprenør) er gjensidig kjent med einannan
- Markedet for spesielle konstruksjonar av denne dimensjon er meir utfordrande – og meir ukjent for Statens vegvesen





Det tradisjonelle «veg»-markedet

- Arbeidet med Ferjefri E39 omfattar både nye strekningar og konstruksjonar, men og utbetring langs eksisterande veg
- Byggjekontraktane vil for det meste vera former for totalentreprise, men med vurdering av kvart tiltak
- Det er, og vil bli, avtalar på konsulentkjøp. Det kan vere som avrop på rammeavtalar, men og konkurransar på enkeltoppgåver og/eller på prosjekt.
- Alle avtalar skal gå etter Lov om offentleg Anskaffelse og vil vere bygd opp omkring Statens vegvesen sin «prosesskode» og basert på Norsk Standard



- Tidsperspektiv for gjennomføring av Ferjefri E39 går over flere år.
- Kontraktsform vil kunne bli endra – utfordring/spørsmål vil vere knytta opp mot
 - Finansielle rammer, erfaring kostnader/prisar
 - Handtering av byggherrerisiko
 - Interesse frå markedet, kan variere på kort og lang sikt
 - Utlandet – alltid interessert?

Spesielle konstruksjonar og kompetanse

- Markedsvurdering
 - Kjøp av kompetanse/konsulentar
 - Konstruksjonar og teknisk kunnskap
 - Spesiell kompetanse (maritime operasjonar)
 - Korleis sikre at ulike aktørar blir involvert
- Kontraktar
 - Kven vil vere kontraktspart?
 - Kva er forventninga – korleis utfordra aktørar til å bruke sin kompetanse?
 - Risikodeling i prosjektet
 - Finansering
 - Kontinuitet





- Kontraktsformer i veg- og anleggsbransjen
 - Gjennomføringsentrepriser
 - Totalentrepriser (Design Build)
 - Totalentrepriser med drift (Design Build Operate)
 - OPS

 - Kombinasjonar av desse

- Vi ønsker kontraktsformer som gir innovasjon, som gir rom for gode, sikre, funksjonelle løysingar. Kontraktsformer som bransjen kjenner seg «trygg» på

- Konkurransen vil vere internasjonal, vil det påvirke akseptabel risikofordeling, arbeidsvilkår og sosial dumping?

NTP av april 2017 held oppe målet om å bygge ut E39 til ferjefri standard



- Konkurransar knytta til Ferjefri E39 vil bruke TED som basis for kunngjering av oppgåver
- Lov om offentlig Anskaffelse er ikkje til hinder for innovative avtalar

Ferjefri E39

- Teknologisk muleg
- Planmessig muleg
- Finansielt utfordrande





Statens vegvesen

