



Statens vegvesen



Økt verdiskapning – «Mer vei for pengene»

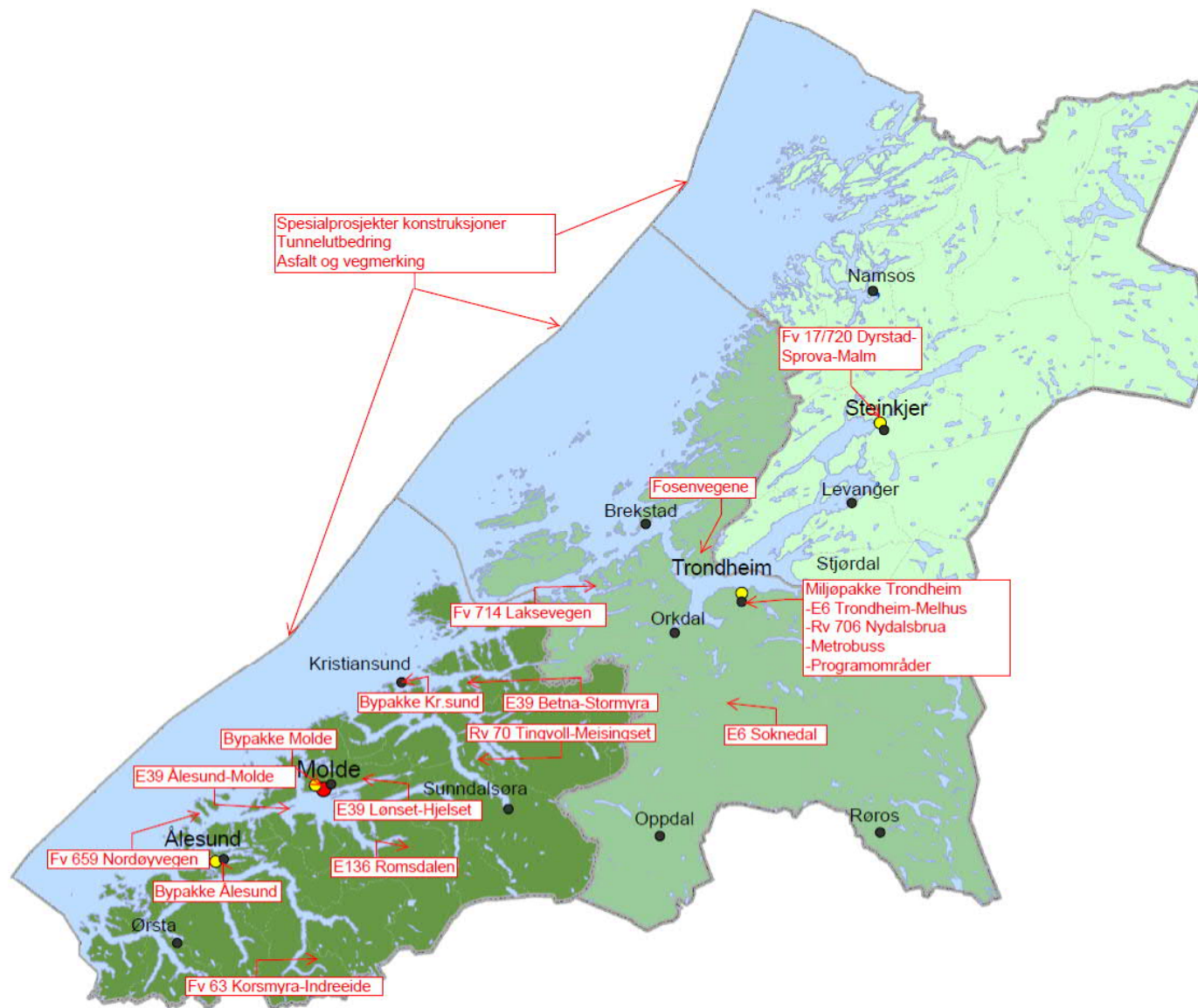
-Filosofi og erfaring med gjennomføring av prosjekter

Prosjektdirektør Ove Nesje
prosjektavdelingen Region midt

Bakgrunn

- Tidligere anleggsleder i Christie & Opsahl AS og Statens vegvesen Produksjon
- Leder av prosjektavdelingen i Statens vegvesen Region midt (SVV) siden 2009.
- Ansvarlig (prosjekteier) for gjennomføring av regionens store utbyggingsprosjekter på riks- og fylkesveinettet. Herunder SVV sine prosjekter i Miljøpakken for Trondheim, regionens asfalt- og veimerkingskontrakter og enkelte reguleringsplanprosjekter.
- Omsetning i 2019 er estimert til 5,5 mrd.

Prosjektportefølje



Krav om «mer vei for pengene»

- Politiske føringer for resultatmål i vegbyggingen har endret seg over tid.
- Tidligere var det mer fokus på fremdrift, landskap/miljø og samfunnsansvar (sektoransvar), dvs ansvaret for det helhetlige veinettet.
- Nye føringer fokuserer (nesten) utelukkende på prosjektkostnad.

Prosjektmål – hva betyr «mer vei for pengene»

- **Samfunns mål**
 - Utvikle felles bo og arbeidsmarked
- **Effekt mål**
 - Reisetid, ulykkesfrekvens
- **Resultat mål**
 - HMS
 - Økonomi (prosjektkostnad)
 - Fremdrift (oppstart, ferdigstilling)
 - Kvalitet(arbeidsomfang)

Vellykket kontraktstrategi gir «mer vei for pengene» -

SVV sin overordnede byggherrestrategi

- Opprettholde god konkurranse i anskaffelsene ved å ha en kontraktstruktur som retter seg mot alle segmenter i markedet.
- Prosjektspesifikk, målrettet og hensiktsmessig kontraktstrategi i alle prosjektfaser.
- Øke andelen totalentrepriser til 30-40% av årlig bevilgning innen 2020.
- Utføre de største kontraktene som totalentreprise med konkurransepreget dialog.
- Innrette forholdet mellom egenproduksjon og kjøp av rådgivningstjenester slik at egenproduksjon er størst i utrednings- og tidlig planfase, der rammene for nasjonal måloppnåelse legges.

Vellykket kontraktstrategi gir «mer vei for pengene» -

Prosjektspesifikke tilpasninger

- I kontraktstrategien ligger hvordan prosjektet deles opp i antall kontrakter, entreprisform(er), tildelingskriterier, kvalifikasjonskrav mm.
- Alle prosjekter er unike og det medfører ulik kontraktstrategi fra prosjekt til prosjekt.
- Prosjekt med én eller få entrepriser vs oppdelte/forberedende entrepriser.
- Begrenset mulighet for involvering av entreprenør(er) i reguleringsplan fasen.

Totalentreprise med konkurransepreget dialog



Ferjekaibygging



Fv 17/720 Østvik - Sprova - Malm



Fv 17/720 Beistadsundbrua



Bestadsundbrua – SRBG, Kinesisk entreprenør

- Bruentreprise der tildelingskriteriet var laveste pris på prosjektert løsning. Betydelig lavere enn nr 2.
- Utfordringer knyttet til språkkrav/kommunikasjon/HMS, men usedvanlig lydhør når forhold påpekes.
- Lokale UE og leverandører. Leie av rigg og matforsyning fra lokale aktører.
- Nye arbeidsmetoder og materialvalg. Prioriterer stålløsninger fremfor betong der det er aktuelt.

Armering før forskaling – SRBG Beistadsundsbrua



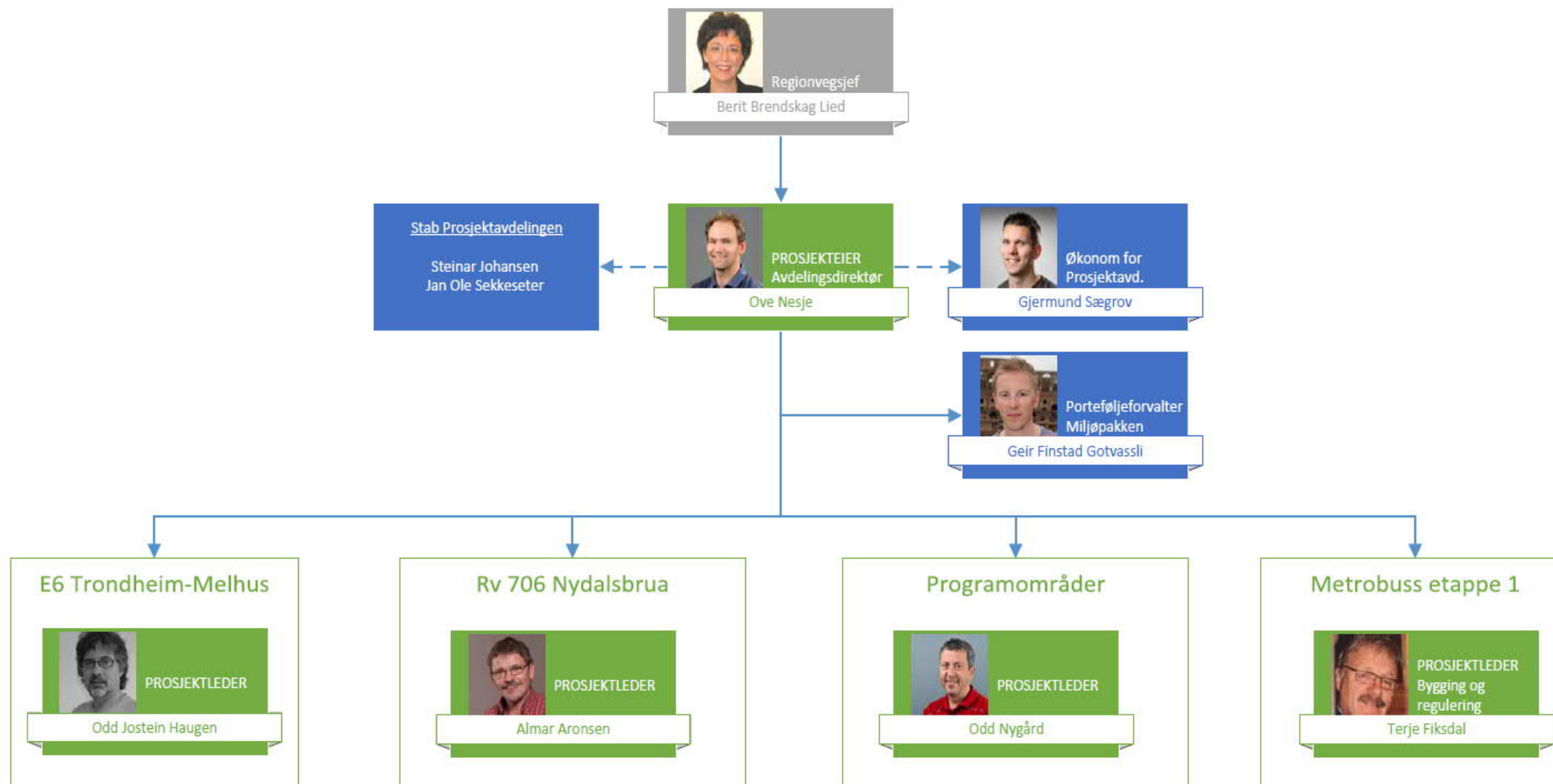
Støping av søyler i Beistadsundet



Miljøpakken for Trondheim

Prosjektavdelingen

Statens vegvesen
11.01.2019



Miljøpakken for Trondheim - kontraktstrategi

- Prosjektportefølje som har veldig store variasjoner av prosjekter og kontrakter.
- Til tider utfordrende politisk involvering. Både manglende beslutninger i store saker og krevende detaljstyring i små saker.
- Krever prosjektspesifikk tilnærming
- Totalentrepriser og totalentrepriser med samspill
- Kontrakter fra noen få millioner til 1,3 mrd.
- Oppdeling av prosjekt for raskere gjennomføring og effektgevinster.

Tvisteløsningsråd – Erfaring fra E6 Trondheim - Melhus

- Bestemmelse om tvisteløsning ved tvisteråd ble lagt inn i konkurransegrunnlaget i utgangspunktet et råd med 3 medlemmer. Endret til et 1-manns råd iht det som da var siste revisjon av kontraktsmalene. Partene foreslo samme person uavhengig av hverandre.
- Saker som er tatt opp i tvisterådsmøtene er klassifisert og behandlet i to kategorier:
 - Info: Informere Tvisterådet om en sak som er til diskusjon mellom partene
 - Sak: Partene er enige om å be Tvisterådet om uformelt råd. Skriftlig redegjørelse fra begge parter før Tvisterådesmøte.

Tvisteløsningsråd – Erfaring fra E6 Trondheim – Melhus

- Vi er ikke sikker på at et 1-manns råd er den beste løsningen dersom man ønsker et Tvisteråd. Det hadde vært mer betryggende dersom vi visste at rådene var blitt til ved en diskusjon mellom flere personer.
- I avtalen med Tvisterådet er det formulert slik at rådet skal «ta stilling til tvistespørsmålet og komme med forslag til hvordan saken kan løses». I praksis har dette fungert slik at begge parter har tatt til følge rådets anbefaling.
- Vi har en følelse av at rådene til en viss grad er fordelt til begge sider. Føler vi har tapt noen «soleklare» saker, men også vunnet noen veldig usikre saker. For prosjektet har disse sakene kanskje jevnet seg ut, men det er uheldig for saker som kan ha betydning også utover prosjektet.
- På grunn av praksis med å ta til følge rådets anbefaling og følelsen av (tilfeldig) fordeling, så er det ikke alle tvistesaker vi har villet ta opp i Tvisterådet.

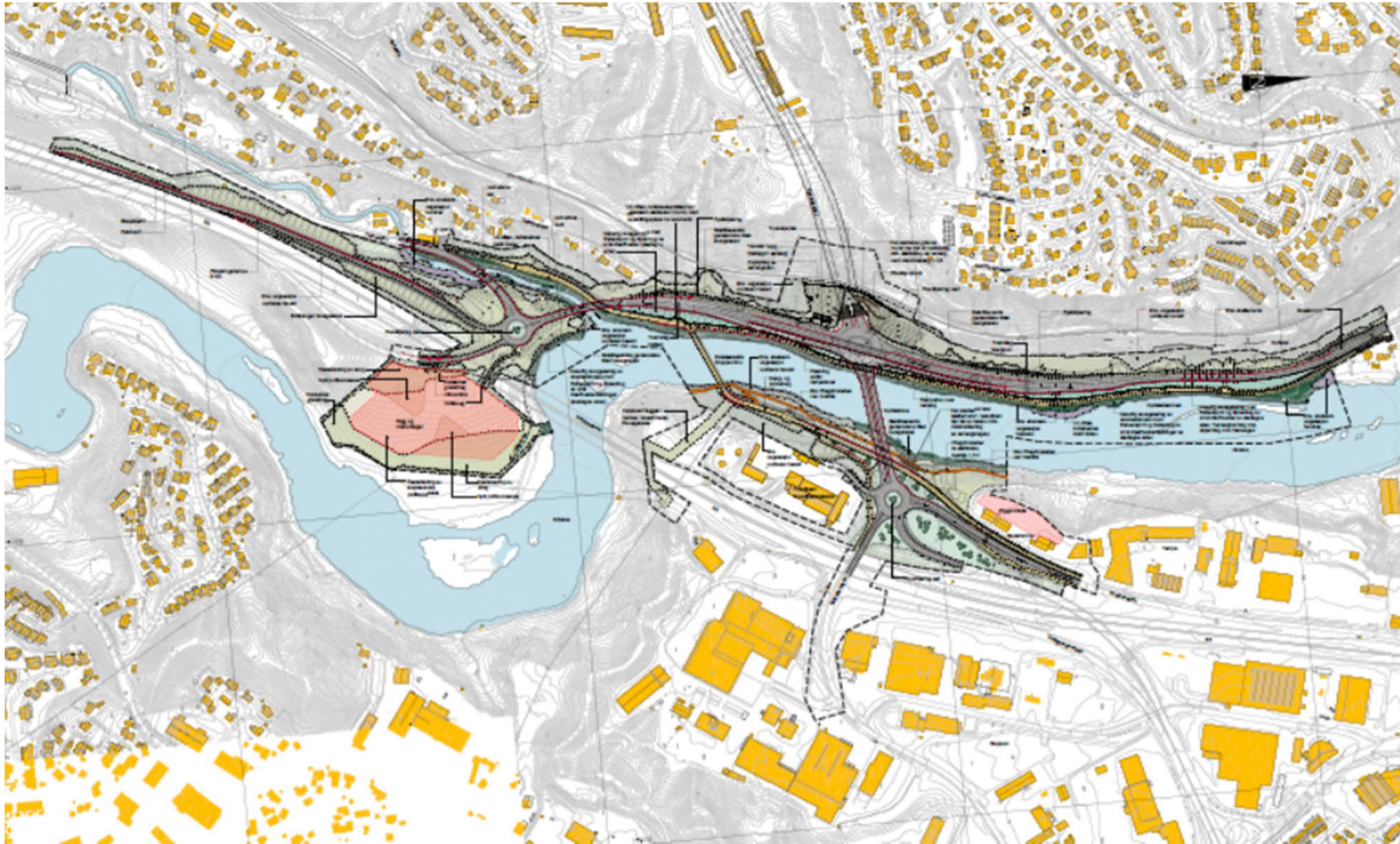
Metrobuss, fase 1



Rv 706 Nydalsbrua



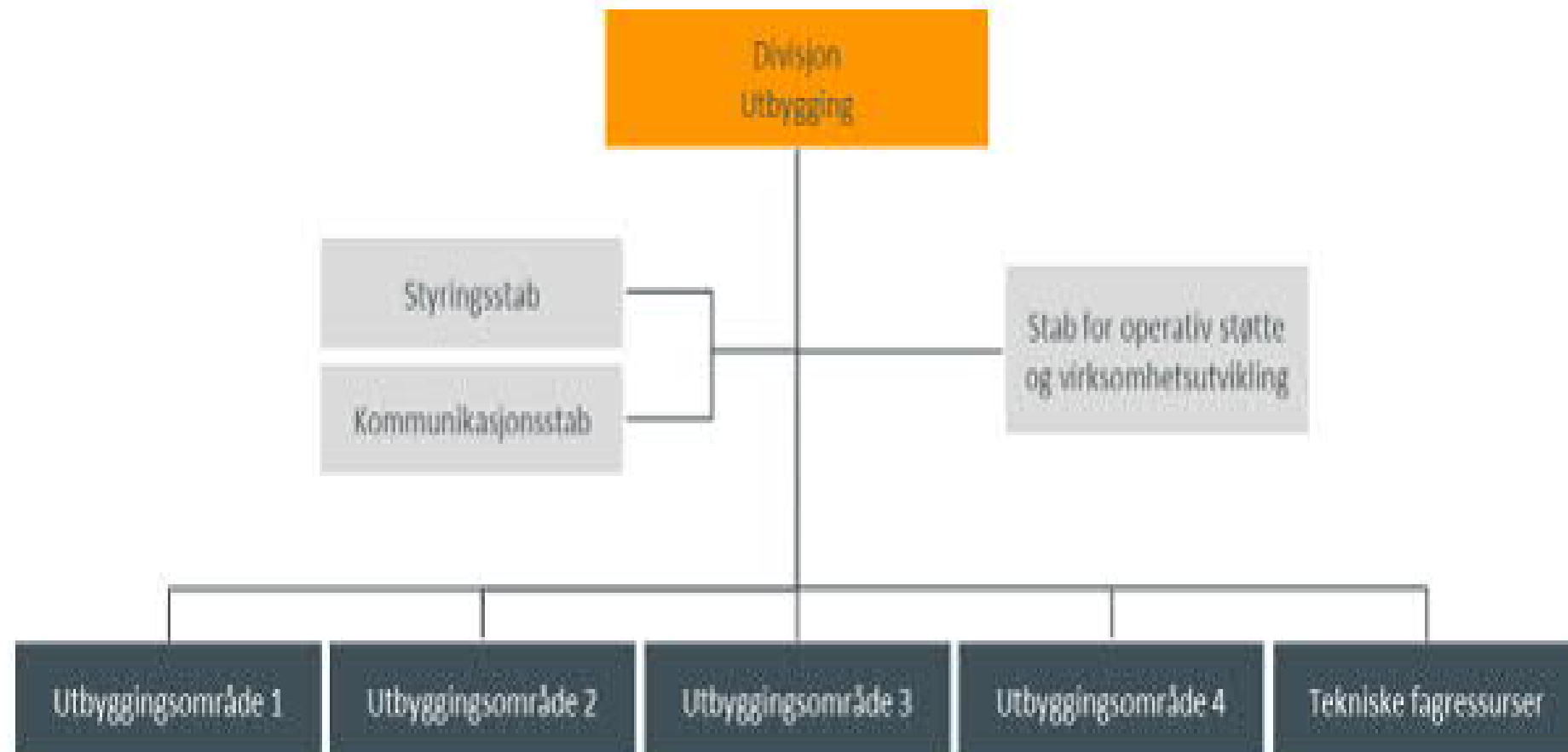
RV 706 Nydalsbrua med tilknytninger



Regionreform og omorganisering

- Fra sams og samling
 - Sams veiadministrasjon, fylkeskommunene etablerer egen veiadministrasjon fra 2020
- Fra regioner til divisjoner
 - Dagens regionbaserte organisering av SVV endres til en funksjonsbasert divisjonsmodell

Utbyggingsdivisjon



Fremtidige utbyggingsprosjekter

