

# Vegvesenet fornøyd etter testing av ny kontraktsform, men den vil ikke bli brukt ofte



**DÅRLIG.** Strekingen E6 Fjerdingen-Grøndalselv er svingete, i dårlig stand, og den oppfyller ikke dagens krav til veibredde for europavei. Rett etter påske startet byggingen av ny E6 som er planlagt for 90 km/t. Foto: Geir Skjold-Johnsen, Statens vegvesen

Statens Vegvesen beskriver testingen av en ny veiutviklingskontrakt der entreprenør har sittet i fører-sete for reguleringsarbeidet som en suksess. Vegvesenets direktør for kontrakt og marked tror imidlertid ikke det blir mange slike veikontrakter.

**Ådne Homleid**  
ah@bygg.no

## KONTRAKTSFORMER

Det er et drøyt år siden Letnes Entreprenør AS vant konkurransen om E6-parsellen Fjerdingen - Grøndalselv i Trøndelag. Den elleve kilometer lange strekingen er en del av det nesten ti mil lange utbedringsprosjektet, E6 Grong til Nordland grense. Kontrakten Letnes Entreprenør inngikk med Vegvesenet beskrives som en ny veiutviklingskontrakt der både reguleringsplanlegging, prosjektering og utbygging inngår.

Nylig kom Vegvesenet med meldingen om at Grong kommune har vedtatt og godkjent ny reguleringsplan og Vegvesenet har fått nødvendig avtale om kjøp

av grunn langs traseen. Ifølge prosjektleder Harald Inge Johnsen i Statens vegvesen betyr det at prosjektet holder tidsplanen og at entreprenør kunne sette i gang anleggsarbeidene rett etter påske.

– Dette er svært gledelig, ikke minst fordi vi har planlagt og utviklet dette veiprojektet på en helt ny og effektiv måte, sier Johnsen.

Han berømmer statsforvalteren, fylkeskommunen, Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) og Grong kommune for meget godt samarbeid.

– De har fulgt opp og bidratt til at kontraktsformen så langt har vært en suksess, sier han.

### - Forutsetningene må være til stede

John Atle Haugland, direktør for kontrakt og marked i Statens veg-

vesens utbyggingsdivisjon, er fornøyd med at reguleringsprosessen har vært vellykket i E6-prosjektet, men han tror ikke det blir mange Vegvesen-kontrakter der entreprenør sitter i fører-setet i reguleringsplanarbeidet.

– Hvis forutsetningene er til stede, slik vi så de var ved E6-parsellen Fjerdingen - Grøndalselv, så er dette en modell vi kan komme til å bruke igjen. Når det er sagt så er det ikke så veldig ofte at forutsetningene er til stede, og signalene fra markedet tilsier at det er liten interesse for å bli trukket så tidlig inn fordi prosessen frem til byggestart tar for lang tid, sier Haugland.

### Gikk for helt ny vei

Ifølge Statens vegvesen skal E6 Fjerdingen - Grøndalselv i hoved-

sak bygges utenfor dagens E6-trase. Byggherren tror det å bygge ny vei vil gi færre overraskelser og færre utfordringer enn hvis løsningen hadde blitt å utbedre eksisterende vei, som grunnet svært varierende kvalitet ville medført betydelige utbedringer

– Kontraktsummen på 204 millioner kroner viser også at bygging av ny og bedre vei i alle fall ikke blir dyrere enn å utbedre eksisterende vei, konkluderer prosjektleder Harald Inge Johnsen.

### Ville ha løsninger på massebalanse

John Atle Haugland, sier E6-prosjektet i Trøndelag egnet seg godt for den nye kontraktsformen fordi det var et relativt lite og enkelt prosjekt der trasevalget var lite omstridt og mer eller mindre gitt. Han





Prosjektleder Harald Inge Johnsen i Statens vegvesen.

Foto: Statens vegvesen



John Atle Haugland, direktør for kontrakt og marked i Statens vegvesens utbyggingsdivisjon.

Foto: Statens vegvesen

legger også vekt på viktigheten av en tett og god dialog med statsforvalter, kommune og grunneiere, og at disse var positive til veien og veivalget.

– Massebalansen og ivaretagelse av eksisterende myrområder sto veldig sentralt i prosjektet og de viktigste grunnene til at vi ønsket å kjøre konkurransepreget dialog med tre prekvalifiserte entreprenører i forkant av planfasen. Leverandørenes forslag ble bearbejdet og tilpasset i dialogfasen, der også kommune og sektormyndighet deltok. Valgt metode gav oss et godt grunnlag for å både sammenligne tre akseptable løsninger, og ved valg av leverandør ble det lagt vekt på flere kriterier enn bare pris. Denne prosessen bidro til vi følte vi at vi satt igjen med det beste alternativet, sier Haugland.

Ettersom dette prosjektets verdi var under en milliard kroner, får også Statens vegvesen større fleksibilitet med hensyn til gjennomføring.

### Tenker ikke annerledes en Nye Veier

– Nye Veier har signalisert at de går bort i fra kontrakter der entreprenør tas inn allerede på reguleringsstadiet. Tenker Statens vegvesen annerledes?

– Nei, jeg tror egentlig ikke det. Prosjektet hvor vi har prøvd dette ut kan ikke sammenlignes med de store og komplekse prosjektene hvor Nye Veier har testet dette, sier Haugland.

Han mener gode forslag til nye løsninger som ligger utenfor rammene i reguleringsplanene er dilemma i de aller fleste konkurransene Vegvesenet kjører med totalentreprise. Ifølge Vegvesen-direktøren kommer det frem gode forslag til endringer av reguleringsplanene i konkurransene, men de greier ikke å få med seg godkjenningssprosess av nye reguleringsplaner.

– I denne kontrakten har Vegvesenet gjennomført en anskaffelse der reguleringsplanene med de

optimaliserte løsningene/tilbudene ikke var godkjent når kontrakt ble signert. Dette var mulig fordi kontrakten inneholder termineringsbestemmelse som Statens vegvesen kunne benytte dersom nye reguleringsplaner ikke ble godkjent. Dette gjorde at entreprenør kunne gi fastpris på oppdraget. Dette prosjektet skiller seg også noe fra andre lignende prosjekt ved at man her i større grad har lyktes å trekke veksler på både tekniske løsninger i reguleringsplanen og totalpris ved utforming av løsningsforslag og valg av leverandør, sier han.

### Vil utnytte kompetansen

Haugland vektlegger at Vegvesenet generelt er opptatt av å bruke kontraktsformer og konkurransemodeller der kompetansen til entreprenørene blir utnyttet på best mulig måte.

– I mange tilfeller kan det være vanskelig å ta inn entreprenører allerede i planfasen fordi det er mye som er uavklart og fordi entreprenør mener prosessen tar for lang tid. I E6-prosjektet tok det et drøyt år fra kontraktinngåelse til anleggsarbeidene startet. Der tror vi at vi fant en god balanse mellom tidsbruk og resultat, fastslår Haugland.

### – Viktig med flere kontraktverktøy

– Hvorfor velger Statens vegvesen å ha denne kontraktsformen i verktøykassa. Som du sier, er forutsetningene sjelden til stede og entreprenørene viser liten interesse for å ta reguleringsansvar?

– Det er viktig for Statens vegvesen å ha flere ulike kontraktverktøy. Hovedmålsettingen vår vil alltid være å få til best mulig konkurranse om prosjektene våre. Det betyr at vi må bruke den kontraktsformen som er best tilpasset markedet, størrelsen, kompleksiteten og risikoen i prosjektet, sier Haugland.