

Erlend Ballangrud Borgli

Rammebetingelser av betydning for involvering av entreprenør i Statens vegvesens vegprosjekter

Rapport nr. 3

Oslo, 01.10.2021



Optimaltid – Rett kompetanse på Rett oppgave til Rett tid

Optimaltid-prosjektet 2020-2024

Involvering av rett kompetanse på rett tidspunkt har stor betydning for offentlige investeringer. Det gir bedre løsninger, lavere driftskostnader og grunnlag for effektiv gjennomføring.

Fremtidens transportsystemer må bli mer bærekraftige og de offentlige midlene må utnyttes best mulig. Dette kan bli resultatet hvis den riktige kompetansen blir engasjert inn i prosjektene på det tidspunktet da deres bidrag har mest å bety for utfallet, samtidig som både regelverk og andre rammebetingelser hensyntas. Det er ingen enkel sak å vurdere hva som er rett tidspunkt og det mangler foreløpig en systematikk for dette.

Optimaltid-prosjektet skal utvikle en slik metode og prøve den ut i fem ulike prosjekter for å dokumentere effekten. Arbeidet krever ny kunnskap om virkningen av tidlig involvering av partene. Den resulterende metoden skal gjøres tilgjengelig gjennom et verktøy eller en veileder som hjelper offentlige utbyggere å vurdere riktig tidspunkt for å engasjere entreprenørkompetansen i infrastrukturprosjekter.

Optimaltid-prosjektet støttes av Norges forskningsråd (NFR p. nr. 309726) gjennom programmet Transport 2025. Prosjektet eies av Statens vegvesen. I tillegg består konsortiet av Nye Veier, Bane NOR, Bodø kommune, Veidekke og WSP. NTNU er akademisk partner og står for metodeutviklingen, mens Prosjekt Norge er kanalen som gjør informasjonen lett tilgjengelig.

Innholdsfortegnelse

Optimaltid-prosjektet 2020-2024.....	i
1. Bakgrunn.....	1
2. Offentlig styring.....	2
3. Prosjektstyringsmodell, faser og beslutningspunkter i et vegprosjekt.....	3
3.1 Prosjektstyringsmodellen.....	3
3.2 Prosjektfaser og beslutningspunkter	4
3.2.1 Konseptvalgfasen	4
3.2.2 Kommunedelplanfase.....	5
3.2.3 Reguleringsplanfase.....	5
3.2.4 Byggefasen.....	7
3.2.5 Driftsfasen.....	7
4. Vegnormaler og retningslinjer	8
5. Regelverket om offentlige anskaffelser	10
5.1 Innledning	10
5.2 Anskaffelsesreglenes betydning for tidspunkt for involvering	10
5.3. Anskaffelsesregelverkets betydning for hvordan leverandørene involveres.....	10
5.3.1. Innledning	10
5.3.2 Involvering av markedet før gjennomføring av konkurranse.....	10
5.3.3. Involvering gjennom konkurranser	11
5.3.3.1. Innledning	11
5.3.3.2. Konkurranspreget dialog	11
5.3.3.3. Konkurranse med forhandling	11
5.3.4. Involvering gjennom kontrakt.....	11
5.4. Sammenfatning – regelverkets påvirkning	12
6. Oppsummering.....	13
Referanseliste.....	14

1. Bakgrunn

Statens vegvesens («SVV») vegprosjekter er underlagt rammebetingelser som har betydning for *om og når* man kan ta et prosjekt ut i markedet. Med rammebetingelser menes her ulike rettslige, politiske og økonomiske føringer som påvirker hvilke valg som tas til hvilken tid og som derfor har betydning for om og når SVV kan involvere entreprenører i et vegprosjekt.

I det følgende pekes det på noen av disse rammebetingelsene. Dette er ikke en uttømmende oversikt, slik at det vil kunne være andre rammebetingelser og forhold som kan ha betydning i denne sammenheng som ikke er nevnt her.

Videre gis det noen overordnede betraktninger rundt anskaffelsesregelverket som rammebetingelse for *hvordan* SVV kan involvere entreprenører i sine prosjekter.

Rammebetingelsene som er beskrevet i denne rapporten er vinklet spesifikt for Statens vegvesen. I litt ulik grad vil de ulike rammebetingelsen også gjelde for andre aktører i offentlig sektor.

2. Offentlig styring

SVV er etat under og fagorganet til Samferdselsdepartementet. Dette innebærer at det er Samferdselsdepartementet som har den overordnede styringen av SVV i alle vegsaker og oppgaver av nasjonal karakter.

Samferdselsdepartementets styring av SVV er nedfelt i «Instruks for Statens vegvesen» av 17. desember 2019.

Instruksen beskriver Statens vegvesens samfunnsoppdrag samt rolle- og ansvarsfordelingen mellom Samferdselsdepartementet og etaten. Instruksen inneholder krav til intern styring og kontroll samt at den beskriver styringsdialogen mellom departementet og etaten.

Målene og resultatkravene tildeles SVV gjennom stortingsvedtak, Nasjonal transportplan, retningslinjer for arbeid med gjennomføringsplan, statsbudsjettet og tildelingsbrev.

Samferdselsdepartementet utøver styring og kontroll av SVV gjennom styringsdialog, rapportering, samt styrings- og oppfølgingsmøter.

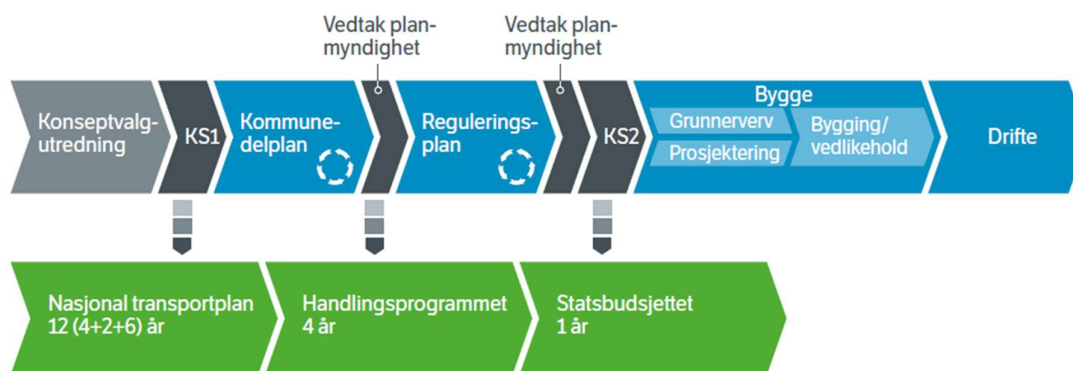
3. Prosjektstyringsmodell, faser og beslutningspunkter i et vegprosjekt

3.1 Prosjektstyringsmodellen

SVV gjennomfører vegprosjekter i henhold til SVVs prosjektstyringsmodell som er implementert gjennom Håndbok R760 *Styring av vegprosjekter*. Prosjektstyringsmodellen gir føringer for hvordan SVV identifiserer, planlegger, gjennomfører og avslutter prosjekter.

Håndbok R760 bygger på relevante lover og regler, herunder blant annet regelverket for økonomistyring i staten og Finansdepartementets Rundskriv R-108/19 «*Statens prosjektmodell – Krav til utredning, planlegging og kvalitetssikring av store investeringsprosjekter i staten*». Prosjektstyringsmodellen beskriver de ulike fasene og beslutningspunktene i et vegprosjekt og er derfor egnet til å belyse ulike rammebetingelser som gjelder gjennom «livsløpet» til et vegprosjekt.

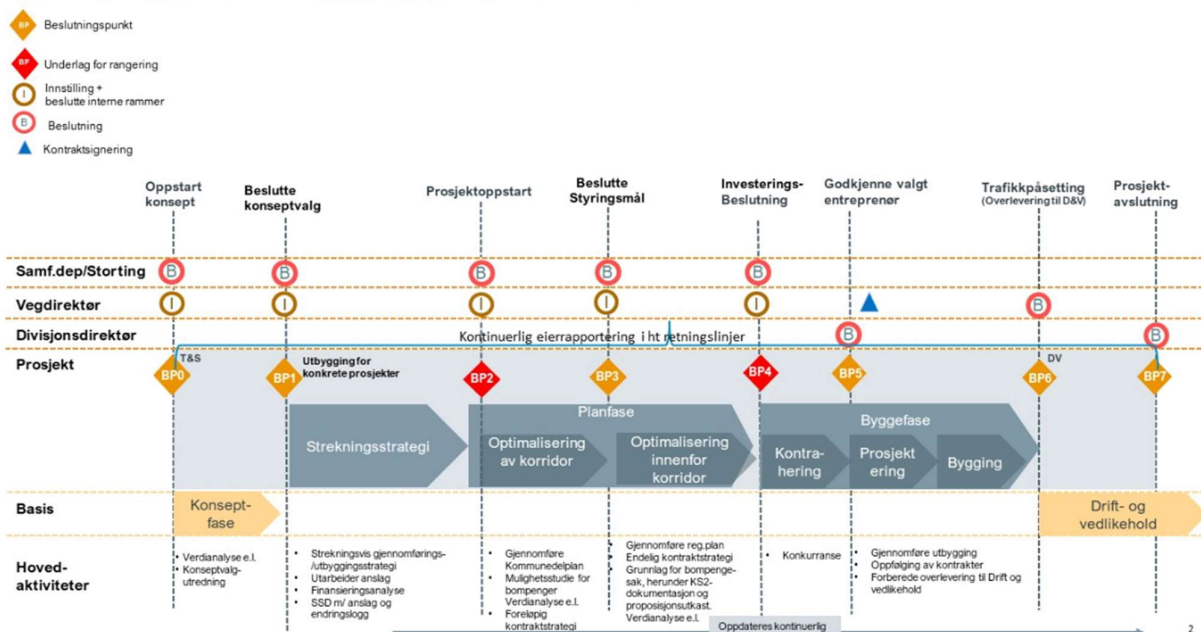
Figuren under er hentet fra Håndbok R760 og viser hvilke faser og beslutningspunkter et vegprosjekt kan gå gjennom. Prosjekter over KS2-terskelverdi, dvs. prosjekter > NOK 1.mrd, skal gjennom alle faser og beslutningspunkter i modellen. Alle prosjekter uavhengig størrelse skal gjennom reguleringsplan- og byggefase. Figuren viser i øverste linje hvilke faser, politiske vedtak og ekstern kvalitetssikring (KS1 og KS2) et vegprosjekt kan gå gjennom. Den nederste linjen viser sammenhengen mellom de politiske styringsdokumentene og fasene i et vegprosjekt.



Figur 1: Sammenheng mellom de politiske styringsdokumentene og et vegprosjekts faser. SVVs prosjektfaser i blått.¹

¹ Statens vegvesens Håndbok R760 Styring av vegprosjekter s.8

Eierstyringsmodell utbyggingsprosjekter > 1mrd. kr



Figur 2: Eierstyringsmodell for Statens vegvesen

3.2 Prosjektfaser og beslutningspunkter

3.2.1 Konseptvalgfase

For statlige investeringsprosjekter med antatt investeringskostnad over NOK 1 mrd. skal det gjennomføres en konseptfase og utarbeides en konseptvalgutredning (KVU). Denne skal deretter kvalitetssikres eksternt (KS1) før konseptvalget besluttes av Regjeringen.² En konseptvalgutredning er en statlig faglig utredning hvor hensikten er å vurdere alternative måter (konsepter) å løse samfunnets transportbehov på.

R-108/19 stiller krav til at KVU bygges opp med en problembeskrivelse, en behovsanalyse, strategiske mål (samfunns mål og effektmål), rammebetingelser for konseptvalg, mulighetsstudie, alternativanalyse og eventuelle føringer for forprosjektfasen.³

SVV utarbeider konseptvalgutredningen på oppdrag og etter mandat fra Samferdselsdepartementet. Her legges det stor vekt på å gjennomføre en åpen prosess med bred deltakelse fra kommuner, fylkeskommuner, interesseorganisasjoner og næringsliv. KVU-rapporten sendes på høring, slik at de ulike interessene kan uttale seg. Utarbeidet KVU oversendes til Samferdselsdepartementet.

Samferdselsdepartementet får KVU kvalitetssikret av eksterne konsulenter gjennom prosessen som er benevnt som KS1. Deretter fattes det en beslutning om konseptvalg av Regjeringen. I beslutningen om konseptvalg kan det være gitt føringer for den videre

² Jf. Finansdepartementets rundskriv R-108

³ Jf. Finansdepartementets Rundskriv R-108/19 punkt 5.

prosjektgjennomføringen. Dette vil i så fall være rammebetingelser som SVV må forholde seg til ved gjennomføringen av prosjektet. Utredningene og etterfølgende kvalitetssikring skal gi grunnlag for beslutning om man skal starte planlegging etter plan- og bygningsloven (kommunedelplan, eventuelt reguleringsplan). Etter KS1 og regjeringens beslutning fastsettes estimert kostnad (P50) av Samferdselsdepartementet, som en økonomisk rammebetingelse for det videre prosjektet.

3.2.2 Kommunedelplanfase

Når det er besluttet at man skal gå videre med konseptet, prosjektet er tatt inn i NTP, det er bevilget midler og SVV har blitt tildelt oppdraget, går prosjektet over i planfasen. Planfasen innledes vanligvis med at det må utarbeides en kommunedelplan med konsekvensutredning.

En kommunedelplan gir rammene for et vegprosjekt og avklarer vegtrasé og standard. Kommunedelplanen skal utarbeides ut fra vegnormalene og andre håndbøker, og ved behov må det eventuelt søkes fravik fra disse.

Kommunedelplanen bygger på avklaringer gitt i NTP eller i konseptvalgutredninger. Planprosessen reguleres av plan- og bygningsloven med tilhørende forskrifter. Kommunedelplanprosessen er en bred prosess som involverer en rekke ulike interesser og hvor disse får anledning til å høres/involvere seg. Kommunedelplanen angir hovedtrekkene for arealdisponeringen og legger rammer for den detaljerte arealavklaringen som skjer gjennom reguleringsplan.

SVV utarbeider og legger frem et forslag til kommunedelplan for planmyndigheten (forslagstiller).

Planmyndigheten, dvs. myndigheten til å behandle og vedta planen tilligger, den enkelte kommune i første instans. I enkelte tilfeller kan kommunedelplanleggingen gjennomføres som statlig plan. I slike tilfeller er det Kommunal- og distriktsdepartementet som er planmyndighet.

SVV er juridisk bundet av kommunedelplanen og videre planlegging og gjennomføring av prosjektet må følgelig skje innenfor rammen av kommunedelplanen.

Ved oppstart av kommunedelplanfasen fastsettes KVVU-estimat (P50) av Samferdselsdepartementet. Disse gir økonomiske rammebetingelser for det videre arbeidet med kommunedelplanen. Videre må det fattes beslutning fra SD om oppstart av reguleringsplanfase. På dette stadiet er det stor usikkerhet om prosjektkostnaden.

3.2.3 Reguleringsplanfase

En reguleringsplan er en arealplan for et område med tilhørende reguleringsbestemmelser og beskrivelser som angir bruk, vern og utforming av fysiske omgivelser.

Reguleringsplanprosessen følger reglene i plan- og bygningsloven. Planprosessen er en bred prosess som involverer de ulike interesser som er berørt av vegprosjektet. Reguleringsplanen

detaljerer de beslutninger om vegtrase og vegstandard som er gjort i kommunedelplan og er juridisk bindende for SVV. Reguleringsplanen skal utarbeides ut fra vegnormalene og andre håndbøker, og ved behov må det eventuelt søkes fravik fra disse.

En vedtatt (godkjent) reguleringsplan er en forutsetning for å erverve grunn.⁴ For å kunne vedta ekspropriasjon kan ikke reguleringsplan være eldre enn 10 år.⁵

Det stilles normalt relativt strenge krav til detaljering av reguleringsplanen. Generelt vil derfor en reguleringsplan medføre relativt store begrensninger på fleksibiliteten og mulighetsrommet til å gjøre endringer i prosjektet byggefasen uten at det utløser behov for dispensasjon eller reguleringsplanendringer.

Detaljert regulering gir lite rom for å utnytte entreprenørens kompetanse til å optimalisere. Tidlig entreprenørinvolvering kan derfor medføre et ønske om å ha større frihetsgrader for tilpasning for å utnytte entreprenørens spesifikke kompetanse. Dette kan oppnås gjennom lavere detaljeringsgrad i reguleringsplanen. Gitt det tilfellet at planen er lavere detaljeringsgrad vil dette imidlertid kunne ha betydning for hensynet til berørte interesser. Lavere detaljeringsgrad vil kunne medføre en lengre saksbehandlingstid i byggefasen ettersom alle konstruksjoner i et slikt tilfelle må byggemeldes.

Ved oppstart av reguleringsplanfasen fastsettes Styringsmål (P50) av Samferdselsdepartementet. Disse gir økonomiske rammebetingelser for det videre arbeidet med reguleringsplanen.

SVV utarbeider og legger frem et forslag til reguleringsplan for planmyndigheten.

Planmyndigheten ligger normalt hos kommunen(e) med mindre reguleringsplanleggingen gjennomføres som statlig plan. I sistnevnte tilfelle vil det være Kommunal- og distriktsdepartementet som er planmyndighet.

Reguleringsplanen er juridisk bindende for SVV og gir klare føringer for byggingen av vegprosjektet, samt for senere utbedringstiltak i drift- og vedlikeholdsfasen for vegen. Dersom det er behov for å gjøre tiltak som ligger utenfor rammen av en vedtatt reguleringsplan, kan disse bare gjennomføres etter dispensasjon fra planmyndigheten eller eventuelt etter en endring av reguleringsplanen. I henhold til gjeldende plankrav, skal reguleringsplan være vedtatt to år før det gis oppstartsbevilgning.

⁴ Se Statens vegvesens håndbok R730 Etske retningslinjer for grunnverv, s.9

⁵ Jf. Forskrifter om eigedomsinngrep etter veglova av 11. september 1981 nr.8603 § 3

3.2.4 Byggefasen

Etter gjeldende ordninger er en vedtatt reguleringsplan en forutsetning for at det kan gjennomføres KS2. KS2 er en forutsetning for at det kan fattes investeringsbeslutning, samt bevilges finansiering til prosjektet.⁶ Styringsramme (P50) og kostnadsramme (P85) fastsettes av Stortinget etter at disse verdiene er beregnet av SVV og kvalitetssikret i KS2-prosessen.

Det er først når det foreligger investeringsbeslutning at SVV har midler til å konkurranseutsette prosjektet. Altså er tidlig entreprenørinvolvering i prinsippet et unntak fra normal prosedyre per i dag.

Byggefasen er den fasen hvor vegprosjektet realiseres. Byggefasen består av flere delfaser, herunder grunnervervsfasen, prosjekteringsfasen og byggefasen, hvorav de to sistnevnte faser kontraktmessig kan gjennomføres hver for seg og etter hverandre i tid (utførelsesentreprise, hvor SVV først prosjekterer/får arbeidene prosjektert og deretter inngår kontrakt om utførelsen), eller samtidig (totalentreprise, hvor entreprenør har ansvar for både prosjektering og utførelse).

Bygging skal utføres innenfor de rammer som følger av den økonomiske bevilgningen, av reguleringsplanen og innenfor rammen av de vegnormaler og andre relevante håndbøker, samt øvrige rammebetingelser som gjelder for det aktuelle vegprosjektet.

SVV realiserer prosjektet, noe som blant annet innebærer at SVV:

- Gjennomfører grunnerverv
- Prosjekterer (egenregi eller ved bruk av konsulent) dersom kontrakten gjennomføres som utførelsesentreprise (også noe prosjektering ved bruk av totalentreprise)
- Anskaffe og inngå byggekontrakt med entreprenør
- Gjennomføre bygging
 - Følge opp kontrakt med entreprenør

3.2.5 Driftsfasen

Når prosjektet er ferdig bygget settes det på trafikk og man går da over i driftsfasen, dvs. den fasen hvor man henter ut effektene av vegen. I denne fasen gjennomføres det nødvendige arbeider for å opprettholde vegens funksjon gjennom ulike type driftskontrakter som SVV utarbeider grunnlaget for, anskaffer og følger opp.

⁶ Samferdselsdepartementet har åpnet for at SVV kan prøve ut såkalt «tidlig involvering» i prosjektene E6 Megården – Mørsvikbotn og E39 Ådland – Svegatjørn, se Meld. St. 20 (2020-21) Nasjonal transportplan 2022-2033 pkt. 4.4.

4. Vegnormaler og retningslinjer

Av andre rammebetingelser som har sentral betydning for involvering av entreprenører er det hensiktsmessig å peke på vegnormalene og retningslinjene til SVV.

Vegnormaler er en samlebetegnelse for normaler i SVVs håndbokserie som inneholder krav til bl.a. vegbygging, vegutforming, tunneler, bruer og ferjekaier, rekkverk og trafikksikkerhetsutstyr. Vegnormalene er gitt med hjemmel i vegloven § 13 og er et viktig styringsverktøy og et hjelpemiddel ved utforming og dimensjonering av offentlig veg- og trafikkanlegg.

Blant vegnormalene har vi blant annet:

- N100 Veg og gateutforming
 - Denne vegnormalen stiller krav til utforming av veger og gater. Den beskriver en standard for utforming av gater, en standard for utforming av nye veger og en standard for utbedring av eksisterende vegstrekninger. Vegnormalen setter krav til veger og gaters linjeføring og tverrprofil, samt krav til kryss og avkjørsler, forbikjøring, løsninger for gående og syklende, kollektivanlegg for buss, vegbelysning og vegens sideanlegg. Den tar også for seg linjeføring på bru og gjennom tunnel.
- N200 Vegbygging
 - Retter seg mot alle som planlegger, dimensjonerer og bygger veger og inneholder krav og føringer for:
 - Geoteknisk og geologisk prosjektering, løsninger og byggemetoder for underbygning, vegfyllinger, skjæringer og skråninger.
 - Dimensjonering, materialvalg og utførelse for håndtering av overvann og drensvann
 - Dimensjonering, materialvalg og utførelse av vegoverbygning (vegfundament og vegdekke)
 - Vegutstyr og miljøtiltak.
 - Normalens krav og anbefalinger bygger i stor grad på erfaring og på en helhetlig vurdering av de totale kostnadene for samfunnet, trafikksikkerhet, helse og arbeidsmiljø, ytre miljø, klimapåvirkning, jordvern, trafikkberedskap og fremkommelighet.
- N400 Bruprosjektering
 - Gjelder blant annet for:
 - Prosjektering av bruer, ferjekaier og andre bærende konstruksjoner i det offentlige vegnettet.
 - Prosjektering av bruer og bærende konstruksjoner med privat tiltakshaver, hvor konstruksjonen går over, under eller langs det offentlige vegnettet.
 - Alle faser i konstruksjonens byggetid og brukstid, inkludert produksjon, transport og monteringsfase for bærende elementer. Videre gjelder

normalen for reparasjons- og vedlikeholdstiltak som påvirker konstruksjonens bæreevne og pålitelighet, samt for forsterkning og ombygning.

- N500 Vegtunneler
 - Gjelder for alle typer vegtunneler på det offentlige vegnettet.
 - Vegnormalen gjelder for planlegging og prosjektering av nye vegtunneler. Bestemmelsene gjelder både vegtunneler i berg og andre bærende konstruksjoner med funksjon som vegtunnel.
 - Gir krav til geologiske forundersøkelser, ytre miljø, geometrisk utforming, sikkerhet og beredskap, skilt og signaler, tunneldriving og bergsikring, tunnelkledninger, drenering, vegfundament og vegdekke, tekniske anlegg og sikkerhetsdokumentasjon.
 - Planlegging og prosjektering skal gjøres på grunnlag av analyse av levetidskostnader som beregnes ut fra dimensjonerende brukstid, opptidsbegrensninger, sårbarhets- og sikkerhetsvurderinger, samt drift og vedlikehold.

Vegnormalene er kravdokumenter. For å kunne fravike normaler må det foreligge en godkjenning fra Vegdirektoratet som sitter på myndigheten til å godkjenne fravik fra normalene.

Videre vises det SVVs retningslinjer. Disse gjelder kun for riksveg og for SVV, og er hjemlet i lovverk eller etter instruks fra Vegdirektørene. Retningslinjene gjelder også for konsulenter og entreprenører som utfører oppdrag for SVV.

Her nevnes for eksempel

- Håndbok R761 Prosesskode 1 med standard beskrivelse for vegkontrakter
- Håndbok R762 Prosesskode 2 med standard beskrivelse for bruer og kaier.

Mer informasjon om SVVs vegnormaler og retningslinjer finnes her: [Vegnormalene | Statens vegvesen](#).

5. Regelverket om offentlige anskaffelser

5.1 Innledning

Som offentlig oppdragsgiver er SVV underlagt regelverket om offentlige anskaffelser.⁷ Regelverket innebærer at SVV, i likhet med andre offentlige oppdragsgivere, er forpliktet til å gjennomføre konkurranser for å kontrahere entreprenører til sine oppdrag.

Anskaffelsesregelverket kommer til anvendelse når SVV skal inngå (anskaffe) kontrakter om varer, tjenester eller bygge- og anleggsarbeider over kr. 100 000.⁸ Det gjelder ulike regler avhengig av hva som skal anskaffes og hvor stor verdi det er på det som skal anskaffes.

5.2 Anskaffelsesreglens betydning for tidspunkt for involvering

Utgangspunktet er at anskaffelsesreglene ikke legger særlige føringer for hvilket tidspunkt man skal involvere entreprenør. Det er først og fremst når det kommer til selve inngåelsen av kontrakt med/anskaffelsen av en entreprenør, herunder hvordan entreprenører skal involveres, at anskaffelsesreglene gir føringer for hvordan dette kan gjøres.

5.3. Anskaffelsesregelverkets betydning for hvordan leverandørene involveres

5.3.1. Innledning

Etter anskaffelsesregelverket er det i utgangspunktet tre hovedkategorier av leverandørinvolvering.

- Kontakt med markedet før gjennomføring av konkurranse
- Gjennom konkurranser
- I kontrakt

Nedenfor gis en kort gjennomgang av hver av kategoriene.

5.3.2 Involvering av markedet før gjennomføring av konkurranse

For det første gir forskriften adgang til å gjennomføre forberedende undersøkelser, for eksempel markedsundersøkelser, hvor oppdragsgiver kan gi markedet informasjon om sine planer og behov. Oppdragsgiver kan også søke eller motta råd fra uavhengige eksperter, myndigheter, leverandører eller andre i markedet, og disse rådende kan benyttes i planleggingen og gjennomføringen av konkurransen forutsatt at rådene ikke har konkurransevridende effekt eller bryter med likebehandlingsprinsippet.⁹

For å hindre konkurransevridning og brudd på likebehandling, er det stilt krav om at oppdragsgiver treffer egnede tiltak.¹⁰ Dette kan for eksempel være å sørge for at alle leverandører som deltar i den senere konkurransen får den samme relevante informasjonen som

⁷ Lov om offentlige anskaffelser av 17. juni 2017 nr.73 og Forskrift om offentlige anskaffelser av 12. august 2016 nr. 974

⁸ Jf. Anskaffelsesloven § 2 og anskaffelsesforskriften § 1

⁹ Jf. Anskaffelsesforskriften § 12-1

¹⁰ Jf. Anskaffelsesforskriften § 12-2

kan være utvekslet med enkelte leverandører i markedsdialogen, eller fastsette lengre tilbudsfrister for å utjevne fordeler enkelte leverandører har hatt.

Anskaffelsesregelverket gir en forholdsvis vid adgang for oppdragsgivere til å ha kontakt med markedet før man lyser ut en konkurranse, men setter samtidig rammer og føringer for hvordan denne kontakten kan skje. Regelverket vil følgelig ha påvirkning på hvilken måte oppdragsgiver kan involvere leverandørmarkedet. En annen side av dette er også at disse reglene kan ha betydning for i hvilken grad leverandørene ønsker å involvere seg, for eksempel av hensyn til å unngå å komme i en inhabilitetssituasjon.

5.3.3. Involvering gjennom konkurranser

5.3.3.1. Innledning

Anskaffelsesforskriften bestemmer hvilke anskaffelsesprosedyrer (konkurransformer) oppdragsgiver har lov til å bruke når SVV skal inngå kontrakt med/anskaffe en leverandør. Her finnes det ulike anskaffelsesprosedyrer å velge mellom, men i denne sammenheng er det mest nærliggende å peke på de mer dialogbaserte anskaffelsesprosedurene konkurransepreget dialog og konkurranse med forhandling.

5.3.3.2. Konkurranspreget dialog

Konkurranspreget dialog er en prosedyre som gir oppdragsgiver mulighet til å gå i individuell dialog med leverandører for å identifisere og fastslå hvordan oppdragsgivers behov best kan løses når det for eksempel kommer til tekniske løsninger, prosjektgjennomføringen, juridiske og finansielle forhold.¹¹ Den konkurransepregede dialogen kan med andre ord benyttes for å involvere markedet i å finne løsninger på konkrete utfordringer som oppdragsgiver kanskje ikke vet hvordan han skal løse selv, eller hvor oppdragsgiver ønsker hjelp til å finne den beste løsningen.

5.3.3.3. Konkurranse med forhandling

Konkurranse med forhandling er en prosedyre som gir oppdragsgiver mulighet til å forhandle med leverandørene om innholdet i tilbudene. Innholdet i tilbudene avhenger av hvilke tildelingskriterier som benyttes og innholdet av forhandlingene avhenger av hvordan leverandørene svarer ut tildelingskriteriene i sitt tilbud. Tildelingskriteriene er derfor svært sentralt i en konkurranse med forhandling. Gjennom tildelingskriteriene kan oppdragsgiver involvere leverandørene for å dekke oppdragsgivers behov og gjennom forhandlingene kan oppdragsgiver gi tilbakemeldinger til leverandørene som sikrer at de leverer sitt beste tilbud opp mot tildelingskriteriene.

5.3.4. Involvering gjennom kontrakt

Den siste kategorien er at leverandørinvolveringen skjer gjennom en kontrakt. Anskaffelsesregelverket er ikke til hinder for at en oppdragsgiver og en leverandør inngår kontrakt om for eksempel å utvikle et prosjekt sammen. Det er imidlertid noen rammer i

¹¹ Se anskaffelsesforskriften § 23-8 (2)

anskaffelsesregelverket for hvordan kontraktsvilkår i en slik situasjon skal utformes¹² og som nevnt ovenfor må selve anskaffelsen av en leverandør skje i henhold til regelverket.

5.4. Sammenfatning – regelverkets påvirkning

Gjennomgangen ovenfor viser at anskaffelsesregelverket har betydning for hvordan SVV kan involvere entreprenører i et prosjekt. Som det går frem åpner anskaffelsesregelverket for at SVV kan involvere entreprenører på ulike måter og på ulike stadier av et prosjekt. Samtidig legger regelverket føringer for hvordan denne involveringen kan skje. De rammebetingelsene som anskaffelsesregelverket gir for hvordan SVV kan involvere entreprenørene må ses i sammenheng med rammebetingelsene for om og når SVV kan involvere entreprenører som vist i punkt 5.3.2.2, 5.3.2.3 og 5.2.3.4 ovenfor.

¹² Se anskaffelsesforskriften § 19.1

6. Oppsummering

Som gjennomgangen ovenfor viser, så er et vegprosjekt underlagt flere rammebetingelser, herunder politiske, økonomiske og juridiske betingelser, som påvirker om og når det kan være aktuelt å involvere entreprenører, og i forhold til hva entreprenørene kan involveres i. I tillegg gir anskaffelsesregelverket føringer for hvordan man kan involvere entreprenør.

Rammebetingelsene involverer ulike beslutningstakere og regelverk på ulike nivåer til ulike tidspunkt.

Proessen fra idestadiet og frem til et prosjekt kan realiseres over mange år og det er mye usikkerhet, for eksempel knyttet til politiske prosesser.

For optimaltid-prosjektet er det verdt å peke på at disse rammebetingelsene legger føringer for utviklingen av et prosjekt. For entreprenørinvolvering konkret påvirker disse rammebetingelsene om SVV kan gå ut i entreprenørmarkedet, når SVV kan gå ut i entreprenørmarkedet og hva SVV kan gå ut i entreprenørmarkedet med. De påvirker også hvordan/på hvilken måte SVV kan involvere entreprenør.

Noen rammebetingelser vil være absolutte, slik som for eksempel bevilgninger. At prosjektene har finansiering, er åpenbart en forutsetning for å kunne ta et prosjekt ut i markedet. Med dagens rammebetingelser får SVV finansiering i store prosjekt vanligvis først etter KS2 og KS2 gjennomføres som hovedregel først etter vedtatt reguleringsplan.

Denne gjennomgangen tar for seg flere rammebetingelser, men det kan også være andre rammebetingelser kan ha betydning for involvering av entreprenør.

Referanseliste

Finansdepartementet. 2019. Rundskriv R-108/19 *Statens prosjektmodell – Krav til utredning, planlegging og kvalitetssikring av store investeringsprosjekter i Staten*

Kommunal og moderniseringsdepartementet. 2018. *Reguleringsplanveileder*.

Marianne Dragsten. Universitetsforlaget 2020. *Anskaffelsesloven med forskrift – Kommentartutgave*

Meld. St. 20 (2020-21) *Nasjonal transportplan 2022-2033*

Lovdata. www.lovdata.no

Statens vegvesen. www.vegvesen.no

Statens vegvesen. 2020. *Håndbok R760 Styring av vegprosjekter*

Statens vegvesen. 1999. *Håndbok R730 Etiske retningslinjer for grunnerv*