

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 29.06.2012
Deres dato
Vår referanse
Deres referanse

Høringsuttalelse til de statlige transportetatenes og Avinors faglige anbefalinger til regjeringens arbeid med Nasjonal Transportplan 2014 - 2023

Byggenæringens Landsforening (BNL) viser til etatenes planforslag til Nasjonal transportplan 2014 – 2023. Vi vil i det følgende kommentere forslaget og håper departementet vil ta med våre forslag i det videre arbeidet med meldingen til stortinget.

Vår uttalelse bygger på næringslivets omforente forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023 (Samferdselsløftet) og BNL-rapport nr.3, 2012, *Ti grep for raskere planprosesser*. Vi viser også til NHOs høringsuttalelse, som BNL stiller seg bak.

BNL er en paraplyorganisasjon for 13 bransjer, som representerer bedrifter innen industri, håndverk og entreprenører. BNL representerer således både viktige transportbrukere og den tyngre del av anleggsbransjen (EBA) som er helt sentral i å realisere et stort samferdselsløft.

KORT OM PLANFORSLAGET

BNL mener at etatenes planforslag gir en god beskrivelse av hvilke utfordringer samferdselssektoren står overfor. Etatenes forslag til nasjonal transportplan trekker også opp viktige strategiske grep som BNL gir sin fulle tilslutning til.

Særlig vil vi framheve:

- Satsing på byutvikling med høy grad av kollektivtransport.
- Behovet for å ta igjen år med oppbygget etterslep på så vel vei som bane.
- Etatenes tydelige erkjennelse av at de må rendyrke sin byggherre rolle ved bl.a. å ha en tydelig byggherrestrategi med dertil hørende tydelig leverandørstrategi. Dette er etter BNL sin oppfatning nødvendig for å sikre kapasitet og oppbygging av nødvendig kompetanse for å møte de oppgavene som forventes utført i neste planperiode.

BNL støtter også prioriteringen av vedlikehold i planforslaget. Men innen de rammer som er gitt av Samferdselsdepartementet blir det da ikke rom for høyst nødvendig satsing også på investeringer i infrastruktur. En politisk uttrykt ambisjon om en moderne infrastruktur innen 20 år, vil derfor dermed ikke være mulig å oppnå dersom bevilgningsrammene legges på pluss 45 % ift. dagens planramme.

BNL mener derfor at planrammen må økes med minst 65 %.

Infrastrukturens betydning for samfunnet

Norge har i dag en sterk urbaniseringstendens med en konsentrasjon av befolkningen i og rundt byer og regionale vekstsentra. Denne utviklingen gir en enorm trafikkvekst, særlig i Østlandsområdet, og vil skape store framkommelighetsproblemer med konsekvenser for hele landet. BNL mener det er nødvendig med en samferdselsinfrastruktur som kan møte den økte etterspørselen. Hvis ikke vil følgende kunne bli et sammenbrudd i transportsystemene på Østlandet.

Infrastrukturutvikling, bolig- og/ næringsutvikling har historisk sett ofte blitt planlagt mye hver for seg. Med forventninger om en sterk befolkningsvekst i årene som kommer mener BNL at det er behov for en tydeligere kopling mellom infrastrukturutvikling, bolig- og / næringsutvikling. Økningen i folketallet de neste årene ser ut til å komme i og rundt storbyene. I tillegg til en fortetting langs eksisterende transport årer er det viktig at infrastrukturbyggingen bidrar til å knytte bo og arbeidsmarkeder sammen. Veksten i transport i byområdene må for å være bærekraftig hovedsakelig tas med kollektivsatsing, der baneutbygging må bli bærebjelken.

Norske bedrifter har høye transportkostnader og det er flere grunner til dette. Store avstander og dårlig framkommelighet gir norsk næringsliv ulemper når varer skal leveres til de viktigste eksportmarkedene. Mangelfull satsing på utbygging av infrastruktur er én årsak til dette. Høye transportkostnader reduserer konkurransevnen til norsk næringsliv. Skal norske bedrifter fortsatt være konkurransedyktig i fremtiden, er det nødvendig med en økt satsing på samferdselsinfrastruktur.

Befolkningsveksten i bl.a. stor Oslo må løses med en tydeligere kopling av infrastrukturutvikling og bolig-/ og næringsutvikling gjennom to hovedgrep.

- a) Fortetting lang eksisterende banestruktur
- b) Der hvor det er areal til å bygge, sats på ny infrastruktur, eksempler(Fornebu, Hønefoss med Ringeriksbanen)
- c) Der det er bane, fortetting.(Eksempler Drammen, Asker, Bærum og Lillestrømområdet)

Manglende helhetlig utbygging av veinettet har ført til at det flere steder i landet er broer og tunneller som ikke er tilpasset veistandarden for øvrig. Samtidig er en del av de lokale tilførselsveiene av en slik forfatning at det er sterkt begrenset hvor store transportere som kan kjøre på dette veinettet. De siste årene har en del av disse flaskehalsene for transportere blitt utbedret, men for å styrke byggevare og treindustriens konkurransevne er det viktig å fjerne alle gjenstående flaskehals. En slik satsing vil også gi positive miljøeffekter gjennom at antallet transportere vil gå ned når industrien kan kjøre med like store transportere som industrien i våre naboland.

Endringer av transportregelverk

BNL foreslår at:

- En generell økning på offentlig vei til 25,25 meters maksimal vogntoglengde, med begrensning der hvor dette representerer risiko som ikke er akseptabel.
- En generell økning til 60 tonns totalvekt, med begrensning der hvor dette representerer risiko som ikke er akseptabel
- Generell tillatelse til minst 10 tonns akseltrykk, med begrensning der hvor dette representerer risiko som ikke er akseptabel
- Enklere tillatelse for egentransportørene til å ta kjøreoppdrag også for andre
- Kortere prøveperioder for nytt regelverk, ett år som ny norm

Hovedgrep for gjennomføring av et nasjonalt samferdselsløft

For å få til en kraftig økning i vedlikehold og investeringer av infrastruktur vil BNL særlig peke på 4 hovedgrep:

- Forutsigbar finansiering
- Mer effektiv planlegging – ti grep for raskere planprosesser
- Raskere og mer helhetlig utbygging
- Samarbeid med bransjene – langsiktig oppbygging av kompetanse og kapasitet

Erkjennelsen av at økt satsning på infrastruktur krever en nasjonal dugnad med helhetlige grep, forutsigbare rammevilkår og finansiering, så er det slik at forutsigbarhet i seg selv gir nødvendig kapasitet og mulighet for aktørene til å bygge opp nødvendig kompetanse.

Forutsigbar finansiering

I Jernbaneverkets konseptvalgutredning for Intercity-triangelet legges det frem planer for hvordan et fullt utbygd jernbanenett for Østlandsområdet kan stå ferdig innen 10 år, med en investeringskostnad for hele prosjektet på mellom 120-130 milliarder kroner. I planforslaget fra etatene vises det til at dersom den plantekniske rammen økes med + 45 % er det rom for å prioritere 35 milliarder kroner til Intercity-utbyggingen. Med en videreføring av + 45 % rammen utover 2023, kan man i 2026 ha tilstrekkelig utbygging til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg slik at man kan kjøre halvtimesfrekvens i grunnrute.

BNL mener det nå er helt avgjørende at det gjøres grep som sikrer en rask, helhetlig og effektiv utbygging av hele InterCity-triangelet (Lillehammer, Skien, Halden), og ikke en delvis utbygging slik som planforslaget legger opp til. En slik utbygging vil være en viktig brikke for å realisere større og mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. Et ferdig utbygd Intercity-triangel vil gi reduserte reisetider som gjør det mulig å bo på f.eks. Hamar og jobbe i Oslo. Dette vil kunne dempe noe av presset på boligprisene i Oslo-området og indirekte være med på å holde rentene lave. Dette er noe som vil ha positiv gevinst for næringslivet i hele landet.

I tillegg til utbygging av InterCity-triangelet er det viktig å satse på jernbaneprosjekter som for eksempel Grenlandsbanene, Ringeriksbanen, Trønderbanene og utbedring av infrastrukturen mellom Drammen og Kongsberg.

Statlig utbyggingsselskap

BNL mener at utbygging av InterCity-triangelet er en så stor utbygging at den bør organiseres som et statlig utbyggingsselskap med ansvar for hele utbyggingen langs alle tre strekningene. Prosjektet bør også inkludere bygging av ny jernbanetunnel under Oslo. En slik type organisering har vi gode erfaringer med, for eksempel fra utbyggingen av som nevnt bl.a. Gardermobanen og Gardermoen hovedflyplass. I tillegg mener vi at utbyggingskostnadene knyttet til InterCity-triangelet er så høye at dagens tradisjonelle modell for finansiering av samferdselsprosjekter med årlige bevilgninger er uegnet. Det er behov for ny finansieringsmodell og vi savner at planforslaget adresserer denne problemstillingen.

BNL mener at et utbyggingsselskap som har ansvaret for hele utbyggingen, bør få anledning til å utstede statsgaranterte obligasjoner med lang løpetid. Dette vil sikre at prosjektet er fullfinansiert ved oppstart. En av de viktigste forutsetningene i Jernbaneverkets KVVU for å få plass hele InterCity-triangelet innen 10 år, er forutsigbar finansiering. Modellen med statsgaranterte obligasjoner vil sikre dette, i tillegg vil denne form for finansiering periodisere investeringskostnadene utover i tid.

Å legge ut langsiktige statsgaranterte lån til investeringsformål vil trekke inn kjøpekraft/sparing og redusere press i økonomien. Det vil også ha som sideeffekt at det norske obligasjonsmarkedet blir aktivisert/stimulert. Det vil i sin tur ha gunstige effekter på pensjonskasser og andre aktører som trenger å låne i et slikt marked.

I klimameldingen som ble lagt frem våren 2012 varslet regjeringen at den i NTP vil legge frem en fremdriftsplan for ferdigstilling av InterCity-triangelet. BNL mener det er viktig at departementet i sitt videre arbeid med stortingsmeldingen sørger for å sette en sluttdato for ferdigstilling av hele InterCity-triangelet sammen med en forutsigbar finansieringsmodell.

Mer effektiv planlegging – ti grep for raskere planprosesser

Samfunns viktig infrastruktur må planlegges med den kvalitet som trengs på så kort tid som mulig. Dette kan skje samtidig som hensyn til miljø og demokrati ivaretas. Den beste måten å ivareta disse hensynene på er ved at planleggingen skjer i en sammenhengende prosess og ikke stegvis slik som i dag. Tidsbruken på planprosessen kan mer enn halveres.

Situasjonsbeskrivelse

For at Norge skal få en moderne infrastruktur i løpet av 20 år, kreves det endringer i måten vi finansierer, planlegger og bygger ut vei og jernbaneprosjekter. Planlegging av vei og bane må bli en sammenhengende prosess. Politikk og planarbeid må kobles sterkere sammen og det må settes en frist for når prosjektet skal åpnes.

I dag tar det i snitt om lag 10 år bare å planlegge store vei og jernbaneprosjekter. Planleggingsprosessen er i dag oppstykket og ansvaret fordelt på mange aktører. Større

utredninger settes i gang uten at det er behov for dem, det er forsinkelser i overgangen mellom de ulike delene av prosessen, det mangler klare frister og er det uklart når og om finansieringen kommer på plass. I tillegg kan prosessene i kommunene trekke ut på grunn av at planprosessene er blitt en arena for spill og uthaling. Ulike interessegrupper nøyer seg ikke bare med å bli hørt, men tyr i noen sammenhenger til omkamper og uthaling. Det er manglende koordinering mellom offentlige etater og mulighetene til å avskjære innsigelser og omkamper benyttes ikke.

Raskere planprosesser er avgjørende for tidligere realisering av nytte og reduksjoner i kostnadene ved riksveg- og jernbaneprosjekter. Vesentlige reduksjoner i planleggingstiden krever et bredt spekter av tiltak både knyttet til statlig kvalitetssikring, beslutnings- og bevilgningsprosesser og planlegging etter plan og bygningsloven.

Gjennomgående hovedelementer

- Utredninger av utbyggingsalternativer (KVU) kun der det er reelle valgmuligheter mellom konsepter. I dag tar denne delen av utredning og kvalitetssikring i gjennomsnitt 2 – 2,5 år.
- Forutsigbar finansiering må være på plass ved oppstart av planprosessen. Dette vil bidra til at ressursene brukes på prioriterte prosjekter og ikke på prosjekter som planlegges på grunn av usikkerhet om hva som til syvende og sist vil bli valgt som utbyggingsprosjekt.
- Stortinget fatter vedtak om utbygging av korridorer, mens SVV og JBV gis større frihet til prioriteringer mellom enkeltprosjekter. Stortinget skal befatte seg med store ting og må gi større frihet til at etatene sammen med SD beslutter prosjektrekkefølge og størrelse.
- Det fastsettes frist for når prosjektet skal ferdigstilles. Dette vil bidra til en ansvarliggjøring av alle partene i planprosessen og sikre sammenheng mellom planprosess og utbygging.

Befolkningsvekst og utbyggingsbehov

Befolkningen i Norge generelt og i byområdene spesielt vokser raskere enn tidligere antatt. I Norge som helhet ventes befolkningen å øke med 1 million fram til 2028. I byområdene alene forventes befolkningen å øke med 680 000 fra 2010 til 2030.

Den sterke befolkningsutviklingen genererer trafikkvekst. Omfattende utbygging av infrastrukturen er nødvendig for å unngå forsterkning av fremkommelighets, trafikksikkerhets- og miljøproblemer i transportsektoren.

Forutsetter raskere planlegging

I etatenes forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023 legges det opp til en forsert utbygging av veg- og jernbanenettet. En forutsetning for å realisere disse planene er forutsigbar finansiering og en raskere planlegging av prosjektene.

Lang planleggingstid i dag

Store veg- og jernbaneprosjekter krever i dag lang planleggingstid, normalt rundt 10 år. Den lange planleggingstiden er i noen grad en konsekvens av prosjektenes størrelse og kompleksitet, med et bredt spekter av virkninger og mange involverte aktører.

Påvirket av krav til dokumentasjon og prosess

Planleggingstiden er også påvirket av regelendringer de siste 20 årene, blant annet:

- Ny plan- og bygningslov, med utvidede krav til dokumentasjon og medvirkning
- Nye bestemmelser om konsekvensutredning i 1990
- Innføring av ordningen med statlig kvalitetssikring (KS 2 i 2000 og KS1 i 2006)
- Utvidede krav til dokumentasjon og prosess i sektorlovgivningen

Samlet har dette gitt krav til omfattende utredninger og prosesser. Konsekvensen av disse kravene og måten kravene møtes på, er lang planleggingstid.

Lang planleggingstid gir forsinket nytte og økte kostnader

Lengden på planleggingstiden påvirker både nytten og kostnadene ved prosjektene. Lang tid fra idé til realisering innebærer at nytten av prosjektene, i form av blant annet kortere reisetid, økt forutsigbarhet og økt sikkerhet, forsinkes. Lang planleggingstid bidrar også til å øke kostnadene ved prosjektene, både gjennom kostnader til avbrudd og manglende kontinuitet og kostnadsstigning gjennom prosjektperioden. Samlet innebærer dette at den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av samferdselsprosjekter påvirkes vesentlig av planleggingstiden.

Bred enighet om behov for raskere prosesser

Problemene med lang planleggingstid er i dag erkjent blant majoriteten av politikere og planleggere. Politisk er enigheten om behovet for raskere planprosesser blant annet dokumentert i behandlingen av innstillingen fra Stortingets Transport- og kommunikasjonskomite om mer effektive planprosesser på samferdselssektoren (Innst. 116S (2011-2012)).

Hovedvekt på effektivisering innenfor regelverket

BNL mener det er viktig å se på hva som kan gjøres innenfor dagens regelverk, men vi foreslår også endringer i regelverket der vi mener det er hensiktsmessig. Forslag til forbedringer innenfor dagens regelverk, som gir betydelig rom for endringer som kan forkorte planleggingstiden.

Der dagens regelverk vurderes å gi lite hensiktsmessige bindinger, foreslår BNL endringer i regelverket. Utgangspunktet for endringsforslagene er at de samfunnshensynene som er utgangspunkt for dagens regelverk skal ivaretas også med de endringene som foreslås.

1. Krav om Konseptvalgutredninger (KVU) og Kvalitetssikring (KS1) bør begrenses til prosjekter der det foreligger reelle konseptuelle valg
2. KS2-prosessen bør forenkles
3. Forutsigbar finansiering av hele prosjektet bør foreligge ved oppstart av planprosessen etter plan- og bygningsloven (pbl), for eksempel gjennom aksjeselskaper for avgrensede korridorer eller utbyggingsområder
4. Statens vegvesen og Jernbaneverket bør gis frihet til prioriteringer mellom enkeltprosjekter, innenfor overordnede politiske prioriteringer mellom korridorer, byområder og veg/jernbane
5. Det bør etableres et eget planregime for store veg- og jernbaneprosjekter i korridorene

6. Planleggingen etter pbl bør forankres i strategiske avklaringer, basert på konklusjonene fra KS1, og eventuelt formalisert gjennom statlige planretningslinjer
7. For hvert enkelt prosjekt bør det stilles krav til ferdigstillelsesår
8. Medvirkningen bør være forpliktende og primært utøves tidlig i prosjektet
9. Innsigelsesretten bør praktiseres innenfor tydelige rammer, med krav til deltakelse i planforum
10. Inntil et nytt planregime for store veg- og jernbaneprosjekter foreligger, bør statlig plan benyttes hyppigere.

Forutsigbar finansiering

Forutsigbarhet og kontinuitet er avgjørende forutsetninger for effektive planprosesser. Forutsigbarheten må sikres gjennom finansieringsformer som sikrer avklart finansiering av hele prosjektet før planleggingen etter PBL starter. Konkret anbefales i første omgang aksjeselskaper for avgrensede korridorer eller utbyggingsområder, finansiert gjennom en kombinasjon av aksjekapital og lånefinansiering basert på statsgaranterte obligasjoner med lang løpetid

Egne planprosesser for store prosjekter

Planleggingen innenfor pbl anbefales effektivisert gjennom en egen planprosess for riksvei- og jernbaneprosjekter i transportkorridorene. Sentrale elementer i en slik planprosess er strategiske avklaringer gjennom statlige planretningslinjer, krav til tidspunkt for ferdigstillelse av prosjektet, forpliktende medvirkning tidlig og klare rammer for innsigelsesretten

Bedre koordinering mellom ulike prosesser

Tidsbruken gjennom hele planprosessen kan forbedres gjennom bedre koordinering mellom de ulike prosessene. Særlig viktig er en bedre og mer systematisk utnyttelse av grunnlagsarbeid og konklusjoner i KVU/KS1-prosessene som premisser for og input til den etterfølgende planleggingen innenfor PBL.

Økt planleggings-kapasitet

Forsert utbygging av prioriterte veg- og jernbanestrekninger krever økt planleggingskapasitet og bedre utnyttelse av den tilgjengelige kapasiteten. Viktige elementer i dette er økt bruk av ekstern planleggingskompetanse, rendyrking av byggherrerollen i etatene, større innslag av entrepriseformer der en større del av prosjekteringen og detaljplanleggingen gjennomføres av entreprenøren og tiltrekning av utenlandsk arbeidskraft.

Mye kan gjøres innenfor dagens regelverk

Forslagene krever endringer både på politisk og administrativt nivå. De foreslåtte endringene innenfor planleggingen etter PBL kan i stor grad gjennomføres innenfor dagens lovverk, og uten politiske vedtak. Det samme gjelder forslagene til effektivisering av den statlige kvalitetssikringen. Endringene innenfor beslutnings- og bevilgningsprosessene, med prosjektfinansiering, etablering av aksjeselskaper og redusert direkte politisk styring av enkeltprosjekter, er i større grad avhengig av politiske vedtak.

Hovedelementer i planprosessene



For ytterligere detaljer i forslagene les rapporten "10 grep for en raskere planprosess": http://www.BNL.no/getfile.php/Filer/Rapporter/raskereplanprosesser_korr4.pdf

Høyere volum og differensierte gjennomføringsstrategier

I planforslaget legges det til grunn at en tilpasning til høyere volum og mer differensierte gjennomføringsstrategier er avhengig av forutsigbarhet både for leverandører og byggherreorganisasjoner, både når det gjelder nivå over tid, kommende oppgaver og hvilke leverandørstrategier som legges til grunn.

BNL støtter dette. Forutsigbarhet vil gi den ønskede kapasiteten både i rådgiver og entreprenørmarkedet for å håndtere større volum.

BNL støtter også planforslagets vurdering om at en forutsetning for tilpasning til et høyere volum er en rendyrking av strategien i de offentlige etatene, sammen med en aktiv leverandør- og markedsutvikling i tråd med dette. For å skape forutsigbarhet er det avgjørende med tydelige byggherre- og leverandørstrategier. BNL er videre enig i at strategien må vurderes i forhold til de ulike oppgaver og det enkelte marked.

BNL deler også planforslagets vurdering av at strekningsvise utbygginger og gjennomføringsmodeller med større ansvar og større oppdrag, eventuelt med inkludering av drift, vedlikehold og rehabilitering, vil gi bedre utnyttelse av kompetanse og ressurser både på byggherre- og leverandørsiden.

For å lykkes er det imidlertid etter BNLs mening avgjørende at den nærmere utarbeidelsen av gjennomføringsstrategiene og gjennomføringsmodellene skjer i nært samarbeid mellom kunde og leverandører – mer spesifikt det enkelte leverandørmarked innenfor hver sektor.

Det er i dag etablert et godt samarbeid mellom Statens vegvesen, Jernbaneverket, Fylkeskommuner og anleggsbransjen. Særlig har policygruppen for bransjekontakt vært viktig. Her drøftes overordnede problemstillinger som f.eks. hvordan partene kan bidra til et velfungerende marked gjennom å bedre forutsigbarheten, optimale gjennomføringsstrategier og gjennomføringsmodeller. Denne type dialog mellom den enkelte byggherre og leverandørmarkedet bør utvides.

En slik dialog vil være et viktig virkemiddel for å håndtere økt volum ved siden av forutsigbar finansiering, effektivisering av planprosessene, nye entrepriserformer og effektivisering av transportetatene. Samlet vil dette kunne sikre et velfungerende marked.

Drift og vedlikehold

BNL mener at drift- og vedlikehold av veinettet fortsatt best ivaretas gjennom funksjonskontrakter med Statens Vegvesen, men kontraktene må forbedres med sikte på:

- forenkling
- mindre detaljstyring
- mer preget av samarbeid/dialog mellom byggherre og entreprenør
- økt fokus på mer kvalitet på vei
- tildelingskriterier basert på andre faktorer i tillegg til pris
- På egnede områder større kontraktsområder og lengere kontraktsperioder

Gradvis overgang til kontrakter med lengre varighet, større omfang og inkludering av utbedringsoppgaver må videreføres, jf. Helgelandspakken.

Det er også viktig at samarbeid og dialog mellom byggherre og entreprenør styrkes og bidrar til å utnytte den kapasitet og kompetanse som finnes hos alle parter.

Tilstands- og objektregistrering.

Et tydelig og konkret konkurransegrunnlag er en forutsetning for at markedet kan fungere optimalt. Først når entreprenørene vet hva som skal driftes og vedlikeholdes, herunder tilstanden på veinettet, kan riktig pris og optimale løsninger komme bedre til nytte for alle parter.

Driftskontraktene må brukes til å ta igjen etterslepet.

Store etterslep i kontraktene bør ikke lenger ignoreres. Dagens praksis ved at entreprenør skal drifte kontrakten som om etterslepet ikke var tilstede, men samtidig overlevere veinettet i samme (dårlige) stand ved kontrakts avslutning som ved kontraktsinngåelse, fører til en gradvis nedgradering av veinettet. Kontraktene må, etter BNLs mening, utvikles fra dagens fokus på drift til å inkludere mer vedlikeholdsoppgaver.

Mindre oppgraderinger – herunder oppgradering til minimumsnivå med hensyn på standard (dvs håndtering av etterslep) må inngå i kontrakten.

Rapportering

Rapporteringskravene må være tydelige og egnet for gjenbruk. Det er viktig at rapporteringen forenkles så mye som mulig og at det som minimumskrav må kunne praktiseres at samme informasjon må kunne brukes flere ganger, for å unngå dobbelrapportering.

Slik det er nå er det bare den entreprenør som har kontrakten som vet hva som skal driftes. Det må være en prioritert oppgave at den omfattende rapportering som finner sted, kommer alle tilbydere til gode.

Oppgjørsform

Det er viktig at oppgjørsformen på kontraktene er hensiktsmessig ut fra hvilke oppgaver som skal utføres og risiko. Der usikkerheten er stor og svært vanskelig å beregne vil innkalkulering av risiko bli svært prisdrivende. Derfor mener BNL at mengdeoppgjør vil være en fornuftig løsning i disse

kontraktene. Dersom det er stor risiko knyttet til omfang på andre kan disse også være aktuelle for mengdeoppgjør.

Kontraktssomfang

Totalansvaret for hele vegnettet må ligge på funksjonskontrakts-entreprenøren. Oppsplitting av funksjonskontraktssområdene gjennom egne fagkontrakter på tunnel, elektro og annet er uheldig slik BNL ser det. Byggherrestyrte delkontrakter vil lett føre til at en mister totalansvaret av synet og ikke får tatt ut nødvendige samfunnsøkonomiske gevinster ved at entreprenøren har insitament til å planlegge og styre selv. Oppsplitting av kontrakter vil også gi dårligere samordning og utnytting av utstyr fordi byggherren selv ikke sitter med eget personell/utstyr til å utføre arbeid på vei. BNL mener at det er viktig å unngå uheldig oppsplitting av funksjonskontraktssområder i mindre "byggherrestyrte" kontrakter (jfr. Vesterålen-kontrakten).

Tildelingskriterier

Tildeling av funksjonskontrakt skjer i dag på grunnlag av laveste pris.

BNL mener at SVV ved tildeling av kontrakt også bør vektlegge

- HMS
- Erfaring for tilsvarende arbeider
- Planverk/ kapasitet
- Kvalitet

Herunder mener vi at:

BNL støtter etatenes forslag til NTP på dette punkt der det foreslås tildeling på andre kriterier enn kun pris.

Audun Lågøyr

Direktør

Kommunikasjon og næringspolitikk

Byggenæringens Landsforening