
Fra: noreply@regjeringen.no
Sendt: 30. juni 2016 11:27
Til: postmottak SD
Emne: Nytt høringssvar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Referanse: 16/485
Høring: Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Levert: 30.06.2016 11:27
Svartype: Med merknader
Kontakt avsender: Skanska Norge
Kontaktperson: Ketil Sand
Kontakt-e-post: ketil.sand@skanska.no
Tittel: Innspill til Nasjonal transportplan 2018-2029
Uttalelse:
Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Skanska vil rose regjeringens initiativ til å samle fagetatenes faglige innspill i ett felles grunnlagsdokument. Det gir en mer helhetlig tilnærming til utvikling av infrastrukturen i Norge. Vi synes også det er positivt at det arbeides med et bredere spekter av kontraktstyper tilpasset prosjektets egenart som offentligprivat samarbeid (OPS), totalentreprise og utviklingskontrakter.

Skanska har tre konkrete innspill til regjeringens arbeid med Nasjonal transportplan 2018-2029:

Vi ber om et nytt avsnitt, eksempelvis under kapittel 15.1, der:

- Regjeringen drøfter hvorfor det er viktig å velge riktig gjennomføringsmodell.
- Prosedyrer for hvordan valg av overordnet kontrakt- og gjennomføringsstrategi beskrives.

Under «Økt vektlegging av kvalitet ved tildelinger» på side 133 foreslår vi at det legges til at:

- Økt bruk av prekvalifisering i offentlige anskaffelser vil være et virkemiddel for å vektlegge andre kriterier enn laveste tilbudspris og for å øke seriositeten i næringen.

Prosjekter bør gjennomføres mer effektivt:

Som en av de største entreprenørene i verden er Skanska opptatt av hvordan prosjekter skal gjennomføres på best mulig måte.

Investeringer i infrastruktur utgjør en stor kostnad for samfunnet. Skanska mener at Norge har et forbedringspotensial når det gjelder valg av leverandører og gjennomføringsmodeller. Dette potensialet kan utløses dersom det settes mer nyanserte kriterier til valg av leverandører, og hele spekteret av ulike gjennomføringsmodeller benyttes. Dette vil øke samfunnsnyttene av de prosjektene som bygges.

Riktige gjennomføringsmodeller gir bedre samfunnsnytte:

Prosjekter kan gjennomføres med mange modeller der fordeling av ansvar og risiko mellom entreprenør og byggherre varierer. Valg av gjennomføringsmodell har stor betydning for resultatet.

I modeller der entreprenøren kommer tidlig inn i prosjektet vil byggherre kunne benytte seg av leverandørens kompetanse til å møte samfunnets behov. Dette vil stimulere til innovasjon og gode løsninger for prosjektet. Oppgaver, risiko og utfordringer avdekkes i samarbeid mellom partene, og ansvarsdelingen kan fordeles etter hvert som prosjektet utvikles. Dette resulterer i tids- og kostnadseffektive prosjekter.

Produktivitetskommisjonens første rapport viser at produktivitetsutviklingen i byggebransjen har vært lav de siste tiårene. Ved å velge modeller der entreprenøren kommer tidlig inn i prosjektet kan entreprenøren i større grad ta med seg erfaringer fra lignende prosjekter. Denne læringseffekten er viktig for å øke produktiviteten og for at prosjekter skal kunne gi bedre samfunnsnytte.

Eksempel på en gjennomføringsmodeller der entreprenøren kommer tidlig inn i prosjektet er offentlig-privat samarbeid (OPS) og Veiutviklingskontrakt (E 6 Helgeland). I disse modellene vil en i tillegg til tidlig involvering også sikre godt vedlikehold og forutsigbare livsløpskostnader.

Ved valg av gjennomføringsmodeller er det også nødvendig at man har fokus på å minimere transaksjonskostnader både i anbudsfasen og i gjennomføringen. Dette kan løses ved å utvikle tilbudsunderlag slik at unødig ekstraarbeid unngås på leverandørsiden, mens man i

gjennomføringsfasen må ha fokus på gode, dokumenterbare kontrollsystemer nærmest mulig produksjonen.

OPS og Vegutviklingskontrakter som gjennomføringsmodeller i flere utbyggingsprosjekter:

OPS er en av flere alternative gjennomføringsmodeller, og bør vurderes for offentlige prosjekter fordi en offentlig investering kan bli mer samfunnsøkonomisk lønnsom dersom den benyttes. For å få en riktig vurdering av totalkostnadene bør offentlige bestillere gjennomføre en analyse (Value-for-Money), slik det gjøres i for eksempel i Canada og Nederland der OPS er mer etablert.

OPS gir et helhetsperspektiv for finansiering, utvikling, prosjektering, byggeprosess, drift og vedlikehold. Fordelene er betydelige. For det første er incentivet for å levere til avtalt tid og til budsjett stort. For det andre innebærer det lange helhetsansvaret at entreprenøren i et livsløpsperspektiv har anledning til å satse på materialer og løsninger som holder lengre og som krever minimalt med vedlikehold.

Vegutviklingskontrakt er under utprøving på E 6 Helgeland, i to separate kontrakter. Våre erfaringer fra en av disse viser at prosessen er veldig konstruktiv og synes å bidra til å nå målet om mer kostnadseffektiv utbygging også hensyntatt kostnader forbundet med drift og vedlikehold.

Prosedyrer for valg av overordnet kontrakt- og gjennomføringsstrategi:

Store infrastrukturinvesteringer kommer inn under statens kvalitetssikringsregime med Konseptvalgutredning (KVU), Kvalitetssikring 1 (KS1) og Kvalitetssikring 2 (KS2). For å få utnytte potensialet som ligger i tidlig involvering av leverandørmarkedet samt valg av rett gjennomføringsmodell, så mener Skanska at det bør finnes en overordnet prosedyre og metodikk for valg av kontrakt- og gjennomføringsstrategi i KS1.

En slik prosedyre vil sikre at vurdering av modell blir gjort på et tidspunkt der føringer for prosjektet ikke er kommet for langt. Metodikken bør grovt sett ta utgangspunkt i prosjektets egenart og risiko, og byggherre og entreprenørmarkedets kompetanse og kapasitet. På denne måten vil en sørge for at valg av modell skjer på en systematisk og enhetlig måte.

Økt bruk av prekvalifisering i offentlige anskaffelser

Skanska synes det er veldig positivt at transportetatene skal fortsette å utvikle kvalifiserings og tildelingskriterier som omfatter andre kriterier enn pris ved tildeling av oppdrag. Prekvalifisering av et begrenset antall leverandører hvor seriositet, referanseprosjekter og

kompetanse vektlegges, er et godt virkemiddel for å få dette til i praksis. Økt bruk av prekvalifisering vil også bidra til å øke seriositeten i næringen. Hensyntatt det store utbud av store kontrakter som forventes i kommende planperiode mener vi at prekvalifisering av inntil 4 kompetente leverandører er tilstrekkelig. Dette vil sikre en spredning av leverandører på forskjellige kontrakter og et incentiv til de kvalifiserte til å prioritere og utarbeide gjennomarbeidede tilbud.

Vi opplever at Nye veiers inntreden med sin vektlegging av bl.a. samfunnsansvar ved prekvalifisering av leverandører er et svært positivt grep som vil bidra til større seriositet i næringen. I arbeidet med å få bukt med arbeidslivskriminalitet og sosial dumping er det svært viktig at en offentlig byggherre her tar grep og staker ut en kurs for næringen. Vi mener at det er aktive grep som dette som vil ha størst betydning i arbeidet med å komme arbeidslivskriminalitet og sosial dumping til livs, noe som er en trussel for oss som leverandør men også samfunnsutvikling.

Skanskas forslag:

Vi ønsker ett nytt avsnitt i Nasjonal Transportplan som tar for seg viktigheten av å velge riktig gjennomføringsmodell. Vi ønsker at regjeringen inkluderer følgende:

- For at flere gjennomføringsmodeller skal bli vurdert av bestillere tror vi at det er behov for å fastlegge offentlige prosedyrer og definere en metodikk for valg av gjennomføringsmodell. Valg av gjennomføringsmodell bør gjøres tidlig i prosjektutviklingen, for eksempel som del av KS1 i statens kvalitetssikringsregime.
- Offentlige bestillere behøver mer kompetanse for å kunne vurdere andre gjennomføringsmodeller enn de som tradisjonelt har vært benyttet. Kompetansen kan økes ved å bygge et nasjonalt kompetansemiljø for gjennomføringsmodeller.

- Prekvalifisering av et begrenset antall kvalifiserte leverandører der det settes krav til seriøsitet, referanseprosjekter og kompetanse bør benyttes oftere. Det vil være et godt virkemiddel for å vektlegge andre kriterier enn laveste tilbudspris og for å øke seriøsiteten i næringen.
- OPS bør vurderes som gjennomføringsmodell på lik linje med andre gjennomføringsmodeller. For å få en riktig vurdering av totalkostnadene bør offentlige bestillere gjennomføre en analyse (Value-for-Money), slik det gjøres i land der OPS er mer etablert.

Vedlegg: -