

HØRINGSUTTALELSE KONSULENTRAPPORTER DRIFT OG VEDLIKEHOLD - EBA 2013

EBA's Drifts- og vedlikeholdsutvalg har mottatt og behandlet rapportene ang gjennomgang av konkurransegrunnlag og styrende dokumenter for driftskontraktene fra Vianova, Inventura/Oslo Economics og Grette.

EBA setter pris på at vi har fått tilgang til rapportene og at vi får anledning til å komme med en høringsuttalelse. Denne uttalelsen er dels direkte kommentarer til rapportene og dels kommentarer til konkurransegrunnlag og styrende dokumenter for driftskontrakter.

Generelt.

EBA er enig i rapportenes hovedkonklusjoner som vi oppfatter som følgende:

- SVV må være en tydelig og krevende bestiller, en bestiller som opptrer enhetlig.
- Forsterke samhandling mellom kontraktspartene
- Et bedre system for konflikthåndtering
- Oppfordre til en bonusordning
- Nøyaktig tilstandsregistrering, objektregistrering og erfaringstall fra forrige leverandørperiode ved overlevering av kontrakt
- Behov for kompetanseheving både hos bestiller og utførende
- Betaling for faktisk utført arbeid

Byggherrestrategi.

EBA mener det er viktig at Statens vegvesen er en krevende bestiller. Oppfatningen av krav og bestilling må være lik i organisasjonen slik at det bestilles lik kvalitet i de forskjellige kontraktsområder. For eksempel er det viktig at det stilles tydelige og strenge krav til HMS, kvalitet, dokumentasjon. Det kan med fordel kreves ISO 9001 og evt ISO 14001 sertifisering. Det må være en aktiv og krevende kontroll av bestilling for å sikre at leverandøren har oppfylt kravene i kontrakten.

EBA ønsker at ansvar for gjennomføring av kontraktene er overlatt til leverandørene med lite byggherreinvolvering i gjennomføringsfasen.

For å oppnå forbedring og utvikling må SVV være en kreativ bestiller og for eksempel utfordre leverandørene på miljøvennlige løsninger og godt system for HMS.

Se rapport fra Grette kap 29.3, 29.5 og 21.3.1

Ved tildeling av kontrakter ønsker EBA at det vurderes en ordning med prekvalifisering. Da kan en få tilbud fra kvalifiserte entreprenører med samme gjennomføringsevne.

EBA ønsker at Norsk Standard og Statens vegvesens kontraktsmaler brukes uforandret. Disse dokumentene har det vært flere parter med på å forhandle fram, og det er enighet om disse dokumentene.

Statens vegvesen er en profesjonell og god byggherre, og EBA ønsker en byggherre med egne ansatte byggeledere med klare fullmakter tilsvarende de fullmakter som entreprenør har i sin organisasjon.

Tvisteløsning

Oppsummering

Både Advokatfirma Grette og Inventura omtaler tvisteløsning i sine rapporter. Begge konkluderer med at entreprenøren har få virkemidler hvis man på prosjektnivå ikke kommer til enighet. Samarbeidsmøtene som i henhold til kontrakten skal avholdes 2 ganger pr. år fungerer pr i dag ikke tilfredsstillende, og Statens vegvesens regionale råd er primært et internt kvalitetssikringsorgan.

Begge rapporter konkluderer med at det vil være hensiktsmessig å finne frem til en tvisteløsningsmetode som tjener til at saker blir løst raskt og uten store kostnader.

Det er uheldig og uhensiktsmessig at entreprenøren i langvarige og kompliserte kontrakter enten må gi seg eller saksøke sin oppdragsgiver. Det kan fort heve konfliktnivået og grunnlaget for den ønskede samhandlingen kan forvitre.

EBA er kjent med at Vegdirektoratet innsnevret muligheten til reelle drøftelser i kontraktene ved Rundskriv 2013/3. Dette er etter bransjens mening svært uheldig. Skal samhandling og samarbeid få reell betydning, må de gode intensjoner følges opp i praksis

Ad Rapport fra Grette

Behandles av Grette i pkt. 15.5.5 og 15.5.6

EBA er enig i at det kan tas utgangspunkt i de løsningsmekanismer som ligger i kontrakten. Det er naturlig å ta utgangspunkt i samarbeidsmøtene som er regulert i kontrakten C2 pkt. 9.

Tilbakemeldinger fra bransjen understreker imidlertid behovet for å kunne kalle inn en uavhengig "megler" til disse møtene hvis en av partene ber om det. EBA kan ikke se at dette vil endre møtenes status, eller rapporteringen fra disse. En utenforstående megler skal etter EBAs mening ikke ha myndighet til å avgjøre saken, partene skal ha full autonomi. Megleren skal være en "fasilitator" i erkjennelse av at begge parter kan bli noe subjektive i sin forståelse av kontrakten og/ eller faktum.

En utenforstående megler vil kunne ha en "oppdragende effekt" på begge parter.

Grette understreker videre at det i kontrakten legges opptil at det kan avtales tvisteløsningsprosedyrer i den enkelte kontrakt, jfr. C2 pkt. 8. Dette underbygger ønsket om samhandling og samarbeid, men i praksis fungerer det ikke på denne måten. Det avtales ikke konkrete prosedyrer, eventuelt henvises det til at tvister skal forsøkes behandlet i samarbeidsmøtet.

Statens vegvesens regionale klageorgan, er først og fremst en intern kvalitetssikringsmekanisme, og legger ikke opp til reelle drøftelser mellom partene. I den grad entreprenøren inviteres til å presentere sin sak her, oppnås ingen samhandling. Organet oppfattes av bransjen som rent internt.

Grette foreslår alternativt, i likhet med Inventura, at det opprettes et sentralt konfliktløsningsråd. EBA har gjentatte ganger foreslått dette. Rådet kan være regionalt eller sentralt. Vi fastholder at dette vil dempe konfliktnivået i kontraktene. Rådets mandat bør være rådgivende.

Grette har oppsummert sine forslag i pkt. 15.7, og EBA støtter disse fullt ut.

Ad rapporten fra Inventura

Inventura understreker også problemet med at det ikke finnes "løsningsmuligheter" hvis partene ikke kommer til enighet. Inventura mener at oppnevning av tvisteløsningsråd kan skje sentralt, og deres anbefalinger er inntatt i deres rapport pkt. 9.3.

EBA støtter anbefalingene, men mener at tvisterådet primært bør baseres på partenes autonomi i saken, og ikke ha myndighet til å binde partene endelig. En bindende avgjørelse truffet av et utenforstående organ vil lett føre til tyngre prosedyrer og nærme seg en voldgift. Dette vil etter EBAs mening ikke fremme raske og praktiske løsninger på et lavt nivå.

Kontraktstørrelse

Varighet

EBA er positiv til rapportenes vurderinger med hensyn til forlenget kontraktperiode. En utvidelse der dagens ordinære kontraktperiode på fem år justeres opp til 8 år er hensiktsmessig av flere grunner:

- Avskrivningsperioder for utstyr og maskiner.
- Rigging og opparbeiding av rigg- og lagerområder
- Økt vilje til investering i personellressurser og spesialutstyr.
- Langsiktighet for ansatte og mer tilrettelagt for rekruttering.
- Drift og vedlikehold av veg vil styrke seg i kampen om entreprenørressursene.
- Positive effekter i form av færre oppstarts- og avslutningsperioder.
- Kontinuitet i form av langvarig perspektiv for driftsaktiviteten.
- Kompetanse & leveranse - lengre kontraktperiode kan over tid forventes å resultere i økt kvalitet på utført arbeid som følge av større læringseffekt.
- Lokal-/ områdekunnskapen øker gjennom kontraktperioden.
- Lengre varighet vil utjevne risikoen noe der entreprenør sitter med risiko for vesentlig økte kostnader som følge av relativt sjeldne klimatiske forhold.
- Positiv opplevelse for veibrukerne/ trafikantene. Leveransene bedres som følge av økt kompetanse.
- Lengre kontrakter vil kunne øke interessen for oppdragene i entreprenørmarkedet.

Omfang

Kontraktstørrelse innebærer også å se på kontraktens omfang. Avhengig av valgt spesifikasjonsform i kontrakten, kan en endring av kontraktstørrelse forrykke risikofordelingen i kontraktene. Funksjonsansvar på kontrakter med mindre volum gir høyere risiko til entreprenør fordi risiko dempes mindre av at ulike forhold ikke kan jevnes ut like godt på et mindre vegnett sett i forhold til et større vegnett.

Fra EBA er det ønskelig at dagens snittlengder med hensyn til kontraktens vegnett økes til ca. 1000 km, samtidig som trafikkmessige og klimatiske aspekter legges til grunn.

Opsjon

Lengre kontraktvarighet øker både entreprenørs og byggherres risiko for tap, dersom de er bundet til kontrakter uten mulighet til reforhandling eller oppsigelse. Introduksjon av gjensidig oppsigelsesadgang kan være et alternativ. Et annet alternativ er bruk av opsjon. Kontrakter med gjensidig opsjon i kombinasjon ordinær opsjon er fra før forsøkt bl.a. i kontrakt 1004 Sirdal. Forsøkskontrakten er av typen; 3+3+(1).

I både Sverige og Danmark benyttes opsjoner mer enn hva som er tilfellet i Norge. EBA støtter at det i større grad vurderes å benytte opsjoner også i Norge. Forslag til perioder er: 5+3+(1). På denne måten kan partene ved enighet forlenge kontrakten til å gjelde også for en ny periode. En slik forlengelse må være avtalt i god tid, senest 12-15 måneder før avsluttet første periode.

Kompleksitet

Krav til og omfang av planer er en funksjon av entreprisform, kontraktstype og valgt spesifikasjonsform. Funksjonsansvar legger ansvar for planlegging over på entreprenør.

EBA ser behovet for at Statens vegvesen tydeliggjør kravene til planlegging og krav om kvalitetssystemer. Ønsket er et entydig krav om sertifisering i henhold til ISO 9001.

Dagens driftskontrakter er basert på at entreprenørene har et velfungerende kvalitetssikringssystem. Etter kontraktens C3 Spesielle kontraktbestemmelser pkt. 8.1 plikter entreprenøren i dag seg til å «*etablere, innføre, vedlikeholde og når nødvendig ajourføre et kvalitetssystem som er i samsvar med kravene i ISO 9001*».

EBA støtter analysene fra Inventura som påpeker at det er sentralt for en effektiv oppfølging og kontroll av kontraktgjennomføringen at entreprenøren har innført et kvalitativt godt nok kvalitetssikringssystem etter ISO 9001.

Kravet i dag er at et adekvat kvalitetssikringssystem skal være innført i organisasjonen ved kontraktarbeidens start. Det er ikke stilt krav i kvalifikasjonsfasen til at entreprenøren har innført et slikt system for å kunne delta i konkurransen.

Etter EBA sin vurdering gir dette ikke en tilstrekkelig sikkerhet for Statens vegvesen i forhold til om entreprenøren virkelig vil evne å gjennomføre en god egenkontroll, eller følge opp kravene til utarbeidelse og oppfølging av planer samt fortløpende rapportering gjennom kontraktsperioden.

Basert på kontraktens omfang og kompleksitet støtter EBA oppfatningen om at det er nødvendig for byggherrens sikkerhet og lite skadelig for konkurransen å innføre krav om ISO 9001 som kvalitetssikringssystem tidligere i konkurransefasen.

EBA støtter anbefalingene:

- Krav til kvalitetssikringssystem tas inn i kvalifikasjonsfasen i konkurransene.
- Standardisering av maler for planer og beskrivelser som inngår som del av kvalitetssikringen. Statens vegvesen har god oversikt over hvilke minimumskrav som gjelder og hvilke krav kontrakten stiller.
- En kritisk gjennomgang av rapporterings- og dokumentasjonspliktene for å sikre at disse er begrenset til de rapporter og den dokumentasjonen som er nødvendig for oppfølging av kontraktene og for å kunne rapportere i henhold til høyere forvaltningsnivåers krav.

Vederlag

Risiko

Driftskontrakter pålegger entreprenørene omfattende risiko. Etter innføringen av todelt vederlag for vinterarbeider er dette risikobildet dempet noe.

Risikobildet oppleves fortsatt som ubalansert i favør av Statens vegvesen, spesielt når det gjelder vær, feilaktige beskrivelser av vegnettets objekter og tilstand samt riktigheten av de oppgitte mengdene i kontraktene.

Entreprenørene har risikoen for omfanget av de aktiviteter som er nødvendig for å overholde kontraktens krav. EBA ønsker funksjonsbeskrivelse som et hovedprinsipp, men tiltak bør gjøres for å redusere entreprenørens risiko når det gjelder forhold som entreprenøren ikke kan påvirke eller råde over.

Beredskap

Uheldig risikobyrd er lagt på entreprenør og lar seg vanskelig kalkulere i anbudsfasen.

Risiko bør i størst mulig grad over på BH. Dette kan løses ved å innføre beredskap, prosess 78.3, med enhetsprising iht E4. Beredskap er mangelfullt beskrevet og håndtert ut fra behovet knyttet til en rekke enkeltforhold (trafikkberedskap, vinterberedskap, beredskap for skred og flom). Samlet beredskap, fra laveste til høyeste nivå og for alle situasjoner, må beskrives og defineres.

Opplegg og krav må tilpasses behovet i de enkelte kontraktstypene og spesifikasjonsformene. Det er avgjørende for beredskap og ressursdimensjonering at det er konkretisert hvor mange samtidig hendelser som skal håndteres i kontrakten. Dette må klargjøres og beskrives bedre i kontraktene.

Trafikkberedskap

Grunnleggende krav til beredskap for bistand ved trafikkuhell og andre hendelser har preg av å være en innsats- eller omsorgsforpliktelse. Driftskontrakten pålegger å ha et apparat av et visst omfang som innebærer en kontinuerlig tilstedeværelse, og å være parat til å rykke ut og utføre ulike tiltak dersom det kreves.

Krav til trafikkberedskap er beskrevet med krav til utrykningstid, men håndterer ikke krav til hvilke og hvor mange ressurser entreprenøren forutsettes å stille med, heller ikke med hensyn til å håndtere flere hendelser samtidig.

EBA støtter forslaget om at alle aktiviteter som knytter seg til plutselige hendelser, som ikke kan kalkuleres med særlig grad av sikkerhet, for eksempel trafikkuhell eller flom og ras, anses som tilleggsarbeid med mengdeoppgjør.

Enhetspriser

Mengdebasert oppgjør benyttes for oppgaver som ikke egner seg for funksjonsansvar, oppgaver med lange vedlikeholds sykluser, herunder følgende:

- Grøfting/grøfterensk (m)
- Oppgrusing, grusveger (m³)
- Utskifting av skilt (stk. priser)
- Maling av støyskjermer, tunnelvegger og lignende (m²)

- Oppjustering av skuldre
- Enkelte typer dekkereparasjoner

For entreprenøren innebærer det risiko at enhetspriser som er gitt i kontakten, for eksempel knyttet til rekkverk, også skal legges til grunn ved utbedring av skader. Enhetsprisen vil være gitt under forutsetning av planlagte tiltak, og inneholder for eksempel ikke riggekost.

Datagrunnlag og overlevering

Datagrunnlaget og avlevering/overlevering er omtalt i Vianovas hovedrapport og i Grettes rapport. EBA støtter i stor grad konklusjonene og anbefalingene som fremkommer her.

Et faktum med dagens riks- og fylkesvegnett er at dette i stort omfang har en utilfredsstillende tilstand. Dette er belyst i egne rapporter som behandler vedlikeholdsetterslep på riks- og fylkesvegnettet. EBA ønsker i den sammenheng derfor å trekke frem og si seg enige i Vianovas rapport side 13:

"Vegnett/objekt med utilfredsstillende tilstand

Den viktigste forutsetningen for å kunne håndtere et vegnett med utilfredsstillende tilstand er å ha et datagrunnlag som viser reell tilstand med riktig kvalitet og kompletthet tilpasset behovene i den aktuelle kontraktstypen. Dette gir både byggherre og entreprenør grunnlaget for å dimensjonere riktig nivå på ressurser i forhold til kontraktens innhold.

Dette datagrunnlaget må ajourholdes gjennom hele perioden fra tilbud til ferdig gjennomført kontrakt."

Statens vegvesen har ansvaret å beskrive hva som skal utføres og dermed hva som inngår i kontraktsforpliktelsen. Særlig gjelder dette på grunn av risikoen som ligger i at en vesentlig del av kontraktarbeidene gjøres opp i form av RS.

Kravene til et datagrunnlag i en funksjonskontrakt er omfattende og avgjørende. Grunnlaget må inneholde alle relevante mengder og relevant tilstandsinformasjon knyttet til objektene som inngår i kontrakten, samt de som påvirker kontraktarbeidet.

Entreprenørene foretar kontinuerlige registreringer av vegnettet, både i form av R2 – Rapportering av hendelser, skader, feil og mangler og R4 – Objektregistrering. I enkelte kontrakter ønsker ikke byggeleder innrapportert denne registreringen. Begrunnelsen når det gjelder R2-skjemaene er at Statens vegvesen ikke har midler til å utbedre etterslepet. Etter EBA sitt syn burde innrapporterte R2-skjemaer og etterslepet som ikke blir utbedret legges ved i etterslepsliste som blir lagt ved konkurransegrunnlaget.

EBA anbefaler en betydelig opptrapping i arbeidet for å oppdatere i NVDB (V-lister).

La gjerne en status på vegnettet komme som en bestilling i driftskontraktene.

Bedre og mer spesifikt kontraktsgrunnlag vil medføre mer likeverdig grunnlag for prising og dermed mer reell konkurranse.

Faktum i dagens kontrakter er at etterslepet er for dårlig beskrevet. EBA mener dette er konkurransevridende da etterslepet påvirker prisnivået på utførelsen av kontraktsarbeidene. Eksisterende entreprenør i dagens kontrakter har større kjennskap til etterslepet enn

konkurrentene og har således et konkurransefortrinn. EBA ønsker derfor å trekke frem og støtte forslagene vedrørende avlevering og overtakelse i Grettes rapport på side 163 og ønsker spesielt å fremheve forslaget:

" Det bør søkes en fullstendig redegjørelse for objekter, ikke bare et utvalg, slik dagens kontraktstil inneberer"

HMS-HB051

Det fremgår av pkt. 21.2 i rapporten til Grette at det avgrenses mot en behandling av miljøhensyn som tas internt i driftskontrakten relatert til sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA), herunder C3 pkt. 43.4.

Det er av den grunn relevant å nevne noen momenter i denne sammenheng. Det er fra EBA sin side viktig å påpeke at det ikke er riktig at entreprenørene skal konkurrere om utførelse av sikkerhet på veg.

Som det fremgår av C3 pkt. 3.3 er nullvisjonen til Statens vegvesen en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller livsvarig skade. Målet er å unngå ulykker nå og senere forårsaket av utførelsen av drifts- og vedlikeholdsarbeid.

Vegdirektoratet har med hjemmel i § 35 i skilteforskriften av 7. oktober 2005 fastsatt tekniske bestemmelser (normaler) og retningslinjer for arbeidsvarsling på offentlig veg, Håndbok 051 (HB 051). Utfordringen med HB 051 er at den er så uklart beskrevet at den gir rom for tolkning.

Som en oppfølging av 0-visjonen, bør det ikke åpnes for alternative metoder for varsling på veg. I praksis ser en store variable forskjeller på hvordan HB 051 tolkes av den stedlige skiltmyndighet, både på landsbasis, men også innenfor hver region. Det fremgår av håndboken at all varsling og sikring på veg skal være riktig, tydelig, konsekvent og enhetlig. Dette for at trafikantene skal kunne opptre korrekt. Imidlertid skjer dette ikke i praksis. I og med at arbeidsvarsling prises som RS i forbindelse med funksjonsoppgavene har da entreprenøren risikoen for hvordan den stedlige skiltmyndighet tolker HB 051.

I tråd med Byggherreforskriften utarbeider Statens vegvesen en overordnet SHA-plan som vedlegges konkurransegrunnlaget. Denne er etter EBA sin oppfatning så generell og lite lokalt tilpasset at den ikke gir entreprenøren noen god veiledning i forhold til spesielt risikoutsatte strekninger. Det være seg eksempelvis å opplyse om kjente problemområder når det gjelder f.eks. kantslått. Dette hadde fremstått som mindre uklart for entreprenøren dersom Statens vegvesen hadde konkret opplyst om at enkelte strekninger er vurdert til så trafikkfarlige at entreprenøren må benytte seg av eksempelvis ledebil eller støtputebil. I dag er entreprenøren avhengig av å kjenne til hvordan skiltmyndigheten i det spesifikke kontraktsområdet tolker HB 051 for å kunne prise inn varslingsarbeidet i funksjonsarbeidet, samt gode lokalkunnskaper i kontraktsområdet.

Forslag til løsning kan f.eks være at arbeidsvarsling blir gjort opp på regning, og ikke er en del av selve funksjonen. Alternativet kan være at Statens vegvesen beskriver tydelig hva slags sikringsutstyr som kreves i den enkelte kontrakt. Det avverger da spekulasjoner, samt at

nye entreprenører med mindre erfaring innenfor driftsoppgaver gir en mer korrekt pris i tilbudet.

Miljø

Vektlegging av ytre miljø i driftskontraktene er omtalt som hovedtema i Grettes rapport punkt 21 men må også sees i sammenheng med andre deler av rapporten som f.eks. punkt 16 hvor incitamentsordninger er omtalt samt til punkt 29 som omhandler hva slag oppdragsgiver Statens vegvesen skal være i markedet for driftskontrakter.

På slutten av kapittel 21 kommer Grette med flere forslag som EBA støtter oppunder. Her ønsker vi spesielt å trekke frem

*"Innføring av "Miljø" som kvalifikasjonskrav og/eller tildelingskrav
Kriteriet bør utdypes ved underkriterier, som sørger for forutberegnelighet om hvilke forhold som vil bli vektlagt."*

"Støtte til forskning og utvikling av alternative/effektiviserende metoder for drift og vedlikehold, og andre tiltak hvor det oppnås miljøbesparelse"

"Innføring av mekanisme for vederlagsjustering eller bonus for innovative eller effektiviserende metoder og andre tiltak hvor det oppnås konkrete miljøbesparelse."

Sett i en større sammenheng etterlyser EBA en klarere miljøstrategi fra Statens vegvesen. Medlemsbedriftene i EBA vil og kan ta ansvar for miljøet og ønsker å jobbe for en bærekraftig utvikling. Dagens kontrakter har i liten grad krav knyttet til miljø. EBA ønsker at Statens vegvesen gjennom en klar miljøstrategi bl.a. bidrar til å sette høyere miljøkrav i driftskontraktene. Dette vil gi alle konkurrenter like konkurransevilkår og vil samtidig være positivt for miljøet.

Kompetanse

Rapportene gir behovet for relevant kompetanse betydelig plass, viktigheten av riktig kompetanse i alle ledd (alle byggherre- og entreprenøraktiviteter) får betydelig oppmerksomhet. Tatt i betraktning viktigheten av de tjenester leveransen omfatter, støtter EBA dette fokuset, ikke minst i et samfunnsmessig perspektiv. Fremkommelighet og sikkerhet knyttet til vinter er trolig den viktigste leveransen i denne sammenheng, men det faktum at alle arbeidsoppgaver utføres på et døgkontinuerlig trafikkert vegnett, sier også noe om behovet for et godt HMS arbeid/ kompetanse.

Hva er relevant kompetanse i denne sammenheng? EBA ønsker å henvise til følgende del av rapporten:

Vianova (Hovedrapport) side 81

Drift og vedlikehold av veger er komplekst og sammensatt og lar seg ikke fullt ut beskrive i et kvalitetssystem. For å kunne utføre oppgavene i en driftskontrakt er det nødvendig med kompetanse innen praktisk drift og vedlikehold.

EBA er av den oppfatning at både praktisk erfaring generelt, og ikke minst detaljert erfaring fra det aktuelle vegnett, er et viktig element når det gjelder kvalitet og sikkerhet.

EBA er også av den oppfatning at innenfor et kontraheringsregime som kun har eksistert i 10 år, og som i denne perioden har hatt betydelige økonomiske utfordringer, er det naturlig at det avdekkes kompetansemangler. EBA`s medlemmer ønsker å ta sin del av ansvaret i denne sammenheng, men dette fordrer også at kompetanse og forståelse av leveransens kompleksitet (Vianova side 81) vises tilstrekkelig alvor i kontraheringsfasen.

Vi viser til 2 deler av rapporten fra Vianova som EBA mener er viktige i forhold til et fremtidig leverandørmarked/ byggherrerolle:

Vianova (Hovedrapport side 27)

Dagens driftskontrakter representerer i hovedsak kun et tilbud til riksdekkende entreprenører samt mellomstore regionale entreprenører. De mindre entreprenørene samt entreprenører med smal fagekspertise har kun en funksjon som underentreprenører. Dette kan skyldes både entreprisenes størrelse og kontraktens utforming med bestemmelser og krav. Denne situasjonen kan medføre en utarming av underskogen av entreprenørbedrifter for drift og vedlikehold og føre til en avvikling av lokale entreprenører med fagkompetanse og lokalkunnskap. En slik entreprenørstruktur kan også medføre redusert mulighet for faglig kommunikasjon mellom byggherre og utfører og lang organisasjonsmessig veg for implementering av spesifikasjoner og bestemmelser samt overføring av kompetanse.

Dette er en beskrivelse og en antagelse om framtida som EBA ikke er enig i. EBA mener at enhver aktør må finne sin rolle innen DOV, og alle roller er like viktige for den totale leveransen.

Vi kan ikke se noen grunn til at lokale entreprenører med god driftskompetanse skulle avvikle, snarere tvert i mot. Lokale entreprenører kan utvikle seg til å ta rollen som en konkurransedyktig UE. Strukturen byggherre, HE, UE er et godt innarbeidet konsept som krever profesjonalitet fra alle parter.

EBA ønsker en byggherre med tydelig oppfatning om type aktører, med hvilke kvaliteter, størrelse og økonomisk soliditet som ønskes som HE innen DOV. Grette`s rapport (side 227 pkt.26.4) synes å påpeke manglende konsistens i forhold til tildelingskriterier, mens rapporten som helhet tilsier at tjenesten er kompleks.

Ytterligere eksempel på denne utydigheten når det gjelder roller, slik EBA ser det er :

Vianova (Hovedrapport side 28)

- *Byggherren Statens vegvesen klarer ikke å opprettholde kompetanse på sentrale deler av drift og vedlikehold (drifts- og vedlikeholds-produksjon, kostnader for drift og vedlikehold, lokalkunnskap, effekter av drift- og vedlikeholdstiltak, entreprisekontrakter).*
- *Samlet kompetanse innen drift og vedlikehold forvitrer og videreutvikles ikke.*
- *Entreprenørbransjen knyttet til drift og vedlikehold ensrettes og opprettholder*

eller utvikler ikke kompetanse og mangfold. Det utvikles en todeling av bransjen i hovedentreprenører og underentreprenører.

Rapporten tar det for gitt at BH bør ha betydelig kompetanse også innenfor den utøvende og praktiske delen av DOV. EBA mener at BH må bruke sine ressurser på å bli en profesjonell bestiller og BH, mens bransjen må fokusere på sine roller som HE og UE. Hvis BH søker å opprettholde en så vid kompetanse for fremtiden, vil dette kreve betydelige ressurser, og delvis ta ressurser/ fokus vekk fra deres viktigste rolle – som byggherre.

Inventura er også inne på dette i sin rapport:

*Inventura (gjennomføring ...) side 32 – anbefalinger
Vurdere om fordelene ved økt byggherrestyring, i form av økt kompetanse og lignende, overskygges/utjevnes av kostnadene som er forbundet med å gjøre akkurat det (økt administrasjon i alle ledd av leveransen – samt uklar innsparing)*

EBA er meget glad for det fokuset behovet for kompetanse på begge sider av bordet har fått i rapportene.

Det en må spørre om er hvordan dette slår ut i praksis når et viktig tildelingskriterium er pris, og fagfeltet betegnes som komplekst og sammensatt. Tjenesten må i tillegg anees å være en kritisk og samfunnsmessig viktig tjeneste.

Samhandling

EBA har vært tydelige på at vi ønsker samhandling som en gjennomgående kvalitet under hele kontraksperioden. Det vi derimot har vært skeptiske til, er samhandling som kortvarig prosess for å sikre byggherrens leveranse. I den grad det skulle hefte vesentlig usikkerhet med bestillingen, må dette etter EBA's oppfatning avklares før anbudskonkurransen.

Dette påpekes også i rapporten til Inventura:

I pkt.4.4 side 17

Spesielt i en anbudsporsess vil tilbyders adgang til å justere eller endre tilbudet etter innlevering være minimal, og det er derfor avgjørende at tilbyder har forstått konkurransens innhold og omfang før tilbudsfrist.

Inventura er derfor også, som EBA, sterkt kritisk til de deler av samhandlingsprosessen som burde være tydelige før kontrahering (pkt.4.5 – hele). I denne sammenheng påpeker Inventura at 6 av de punkter omfattet av samhandlingsfasen må avklares via dialog forut for kunngjøring (side 25 og 26).

Slik EBA leser rapporten har Inventura og EBA den samme forståelse av hva en samhandlingsprosess/ dialog før og etter kunngjøring kan og bør inneholde. Utydelighet før kunngjøring legger ikke til rette for samhandling i gjennomføring.

For øvrig er rapporten til Inventura tydelig på at samhandling mellom byggherre og bransje er viktig for å sikre en god leveranse (side 14):

Gode samhandlingsprosesser mellom entreprenør og byggherre legger derfor bedre til rette for at kontraktstfestede resultater på drift og vedlikehold på veien kan nås, i tillegg til å legge til rette for et godt kunde-/leverandørforhold. Herunder må et godt samarbeid

mellom entreprenør og byggherre også være et mål.

EBA er av den oppfatning at SVV har vært bevisste på å skape gode arenaer for samhandling og dialog. Hvorvidt disse arenaene er blitt godt nok utnyttet kan trolig diskuteres, trolig er potensialet vesentlig. Se Inventuras pkt.4.6 Anbefalinger.

EBA tror en ytterligere profesjonalisering av roller (bestiller/ utfører) er nødvendig, og ikke minst må samhandlingen understøtte tydelighet når det gjelder de forskjellige tidsfaser (anskaffelses-prosess, kunngjøring, oppstart, gjennomføring) og med fokus på den endelige leveransen.

Majorstuen, 12.11.2013

For Drifts -og vedlikeholdsutvalget i EBA/EBA



Arne Aakre

Avdelingsleder