

Referat fra intervju med Håkon Tjomsland

Problemstilling 1: Hvilke faktorer må være kjent for å bestemme gjennomførings- og kontraktstrategi

Tjomsland sier NCC er positive til flere totalentrepriser på kompliserte prosjekter, der leverandørene får komme inn i en tidlig fase av prosjektene og bidra med utvikling og prosjektering. Han lanserer ECI (early contractor involvement). Der beskriver man hvilke mennesker som kommer i prosjektet og hvor stor fortjeneste man skal ha i prosjektet. Dette danner konkurransegrunnlaget. Deretter prosjekterer entreprenøren sammen med kunden i ett til to år. Ved en ECI-modell ligger det en standard totalentreprisekontrakt i bunnen, og en tilleggskontrakt som beskriver modellen.

Tjomsland sier ECI kan være en god modell for Fornebubanen. Men han nevner at spillerommet til entreprenørene kan bli ganske lite på Fornebubanen, da det ligger veldig mange føringer for dette prosjektet. Dette gjør kanskje at Fornebubanen kan være lite hensiktsmessig for en totalentreprise. Dette gjelder generelt for byprosjekter sier han.

Tjomsland ønsker at entreprenørene og konsulentene skal være et team som er knyttet opp mot hverandre, da de kan påvirke hverandres resultat i prosjektet. Tjomsland sier det er viktig med prekvalifisering, der entreprenør og konsulent blir prekvalifisert som en konstellasjon. Tjomsland sier det er riktig å begrense konkurransen og ha et tak på antall prekvalifiserte i forkant av prosjektene. Utfordring er å sette gode og målbare utvelgelseskriterier for å kunne bestemme hvem som skal gå videre fra prekvalifiseringen sier han.

Han mener norsk anleggsbransje preges av store utfordringer med tvister og et for høyt konfliktnivå. Grunnen til dette mener han er for dårlig prosjekteringsgrunnlag.

Tjomsland mener man utnytter entreprenørkompetansen for dårlig i dagens marked. Dagens situasjon er for konservativ ved at entreprenøren kun er med i utførelsesfasen sier han. Totalentrepriser, samspillskontrakter o.l. vil få inn entreprenørene på et tidligere stadium og man vil samtidig få ned konfliktnivået hevder Tjomsland.

Risikofordelingen i prosjektene er viktig sier Tjomsland. Entreprenørene må være kapable til å prise risikoen, ellers har de ikke mulighet til å ta den påpeker han. For eksempel er grunnforhold en risiko kunden må ta, da ingen vet eksakt hva som ligger i grunnen. Injisering ved tunnelprosjekter er et annet eksempel på en risiko som kunden må ta sier Tjomsland. Han nevner totalentrepriser gjennomført av Statens Vegvesen som eksempel på prosjekter med feil risikofordeling. «Totalentreprise for Statens Vegvesen er å flytte risikoen fra Statens Vegvesen til entreprenøren» sier han og påpeker at dette er feilslått strategi.

I Norge er man mest vant til hovedentrepriser. Når man nå går over til større prosjekter med totalentrepriser, må entreprenørene utvikle sin kompetanse. Men dette gjelder også for byggherrene påpeker Tjomsland. JBV og SVV har ikke den kompetansen som kreves for å lede slike prosjekter per dags dato hevder han. Tjomsland nevner Follobanen som et voldsomt stort prosjekt for en norsk byggherre, der den største kontrakten de hadde i 2011 var på rundt 600 millioner kr. Det er ikke slik at de beste ressursene nødvendigvis havner hos byggherren, ettersom blant annet lønnsnivået er høyere til entreprenørene sier Tjomsland. Han sier det bør skje en gradvis utvikling av kompetansen for alle aktører.

Problemstilling 2: Hvilken aktør(er) bør bestemme drivemetode

Tjomsland sier entreprenørene har mest kompetanse rundt valg av drivemetode og de bør følgelig være med på denne avgjørelsen. Optimalt er om byggherre, konsulent og entreprenør treffer denne løsningen i fellesskap i tidligfasen av prosjektet sier han. Utfordring dette kan gi er hvis entreprenørene fremmer sine egne løsninger, altså den metoden de behersker best. Byggherrene kan nok være mer objektive i valg av drivemetode mener Tjomsland.

For Fornebubanen kan det teknisk sett være aktuelt med TBM. «8 km tunnel i nært bymiljø høres ut som TBM» sier Tjomsland. Han påpeker at tunnelen må ha en viss lengde, og for prosjekter som Fornebubanen må man ta store hensyn til omgivelsene. Han mener utenlandske entreprenører vil være mer åpen for TBM, sammenlignet med sine norske konkurrenter. Han ser derimot for seg en økning i TBM-prosjekter i fremtiden, mye på grunn av internasjonal konkurranse.

Tjomsland tror det vil bli flere TBM-prosjekter i fremtiden. Dette vil medføre at det kommer flere utenlandske entreprenører til Norge. Han mener størrelsen på prosjektene bør begrenses til 2-3 mrd. kr. Blir kontraktene mye større enn dette vil internasjonale aktører ta over markedet og dette vil følgelig svekke det norske markedet mener han. Han er opptatt av like konkurranseforutsetninger for alle aktører, men sier dagens modell i noen tilfeller favoriserer de utenlandske entreprenørene.