



Ny lufthavn Bodø

E2 Flyside-Anlegg

- Infomøte 19. desember 2022

Agenda

1. Innledning og overordnet om prosjektet Ny lufthavn Bodø – 20 min
- Paul Torgersen, Prosjektdirektør
2. Gjennomgang av entreprise E2 Flyside-Anlegg – 20 min
- Bjørn H. Madsen, Områdeleder Flyside-Anlegg
3. Om anskaffelsesprosessen – 30 min
- Morten Aagaard, Områdeleder Kontrakt og anskaffelser
4. Spørsmål – 20 min

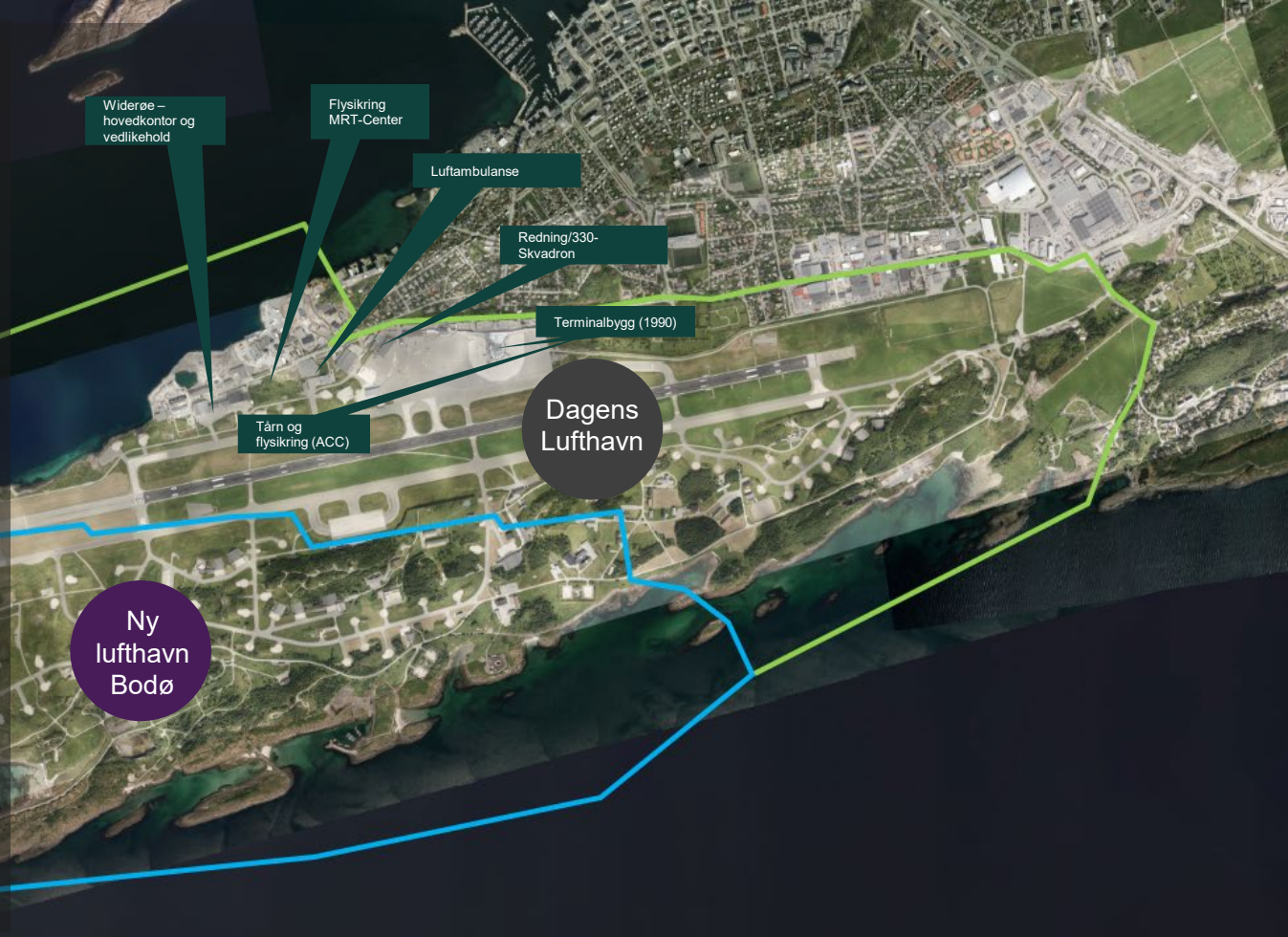
Til info:
Presentasjonen vil sendes ut til påmeldte deltagere, samt legges på hjemmesiden til prosjektet.
Det tas forbehold om at visse detaljer kan bli justert fram til utlysning



1. Overordnet om prosjektet Ny lufthavn Bodø

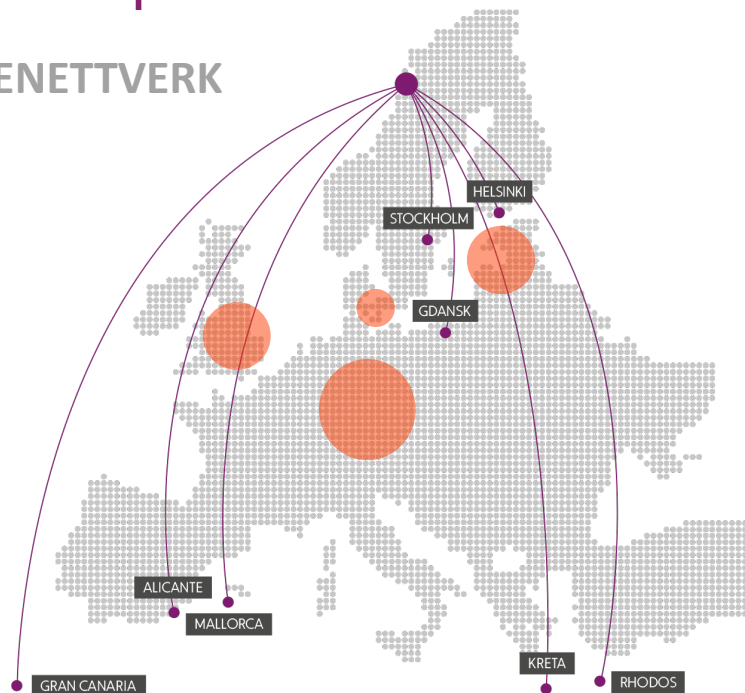
Luftfarten i Bodø

- Bodø Lufthavn er et knutepunkt for flytrafikken fra/til Sør-Norge til/fra de mindre lufthavnene i Nordland.
- Avinor overtok driften av lufthavna i 2016 fra forsvaret
- Kontrollsentralen for flysikring- underveistjenesten er lokalisert i Bodø og har ansvar for all lufttrafikk nord av Røros, opp til Svalbard og halvveis ut til Island
- Remote Tower Programmet er lokalisert på Bodø Lufthavn
- Bodø lufthavn har et betydelig antall ambulanseflygninger per år, og noen helikopterflygninger både fast til ytre Lofoten, og privatflygninger
- Forsvaret vil fortsatt ha aktivitet ved Bodø flystasjon, blant annet øvelser
- Bodø lufthavn base for redningstjenesten (330 skvadronen)
- Widerøe har sitt hovedkontor på Bodø lufthavn, inkl. tungt vedlikehold og modifikasjonslinjer



Bodø airport

RUTENETTVERK



● Interesseområder



Ny lufthavn i Bodø

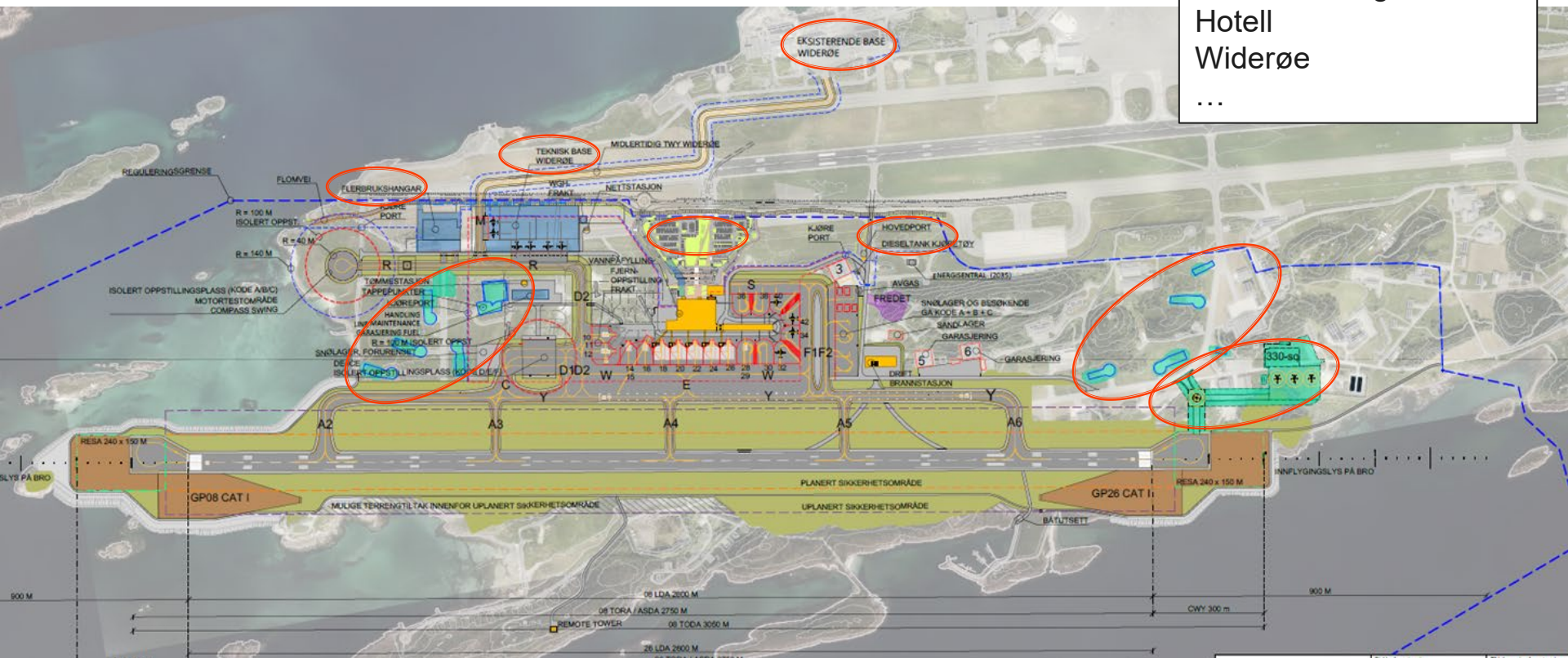
Helhetsplanen



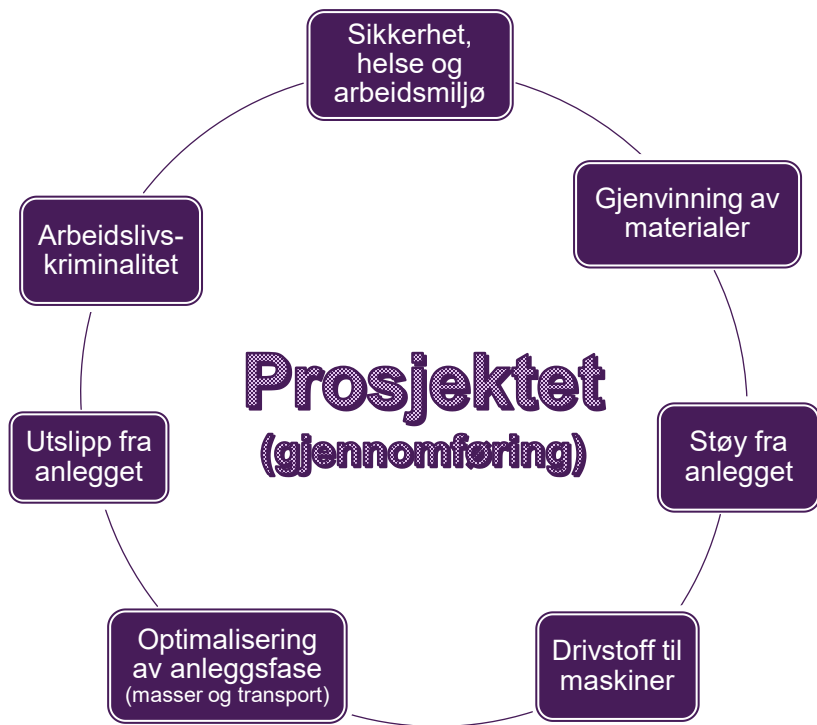
Ny lufthavn Bodø

Gjerdelinjeaktører – 69 identifiserte grensesnitt

Forsvarets behov
Redningshelikopter
Handlerbygg
Nytt flysikringsbygg
Flerbrukshangar
Hotell
Widerøe
...



Miljø og bærekraft - Høyt ambisjonsnivå



En transformasjon





Nøkkeltall

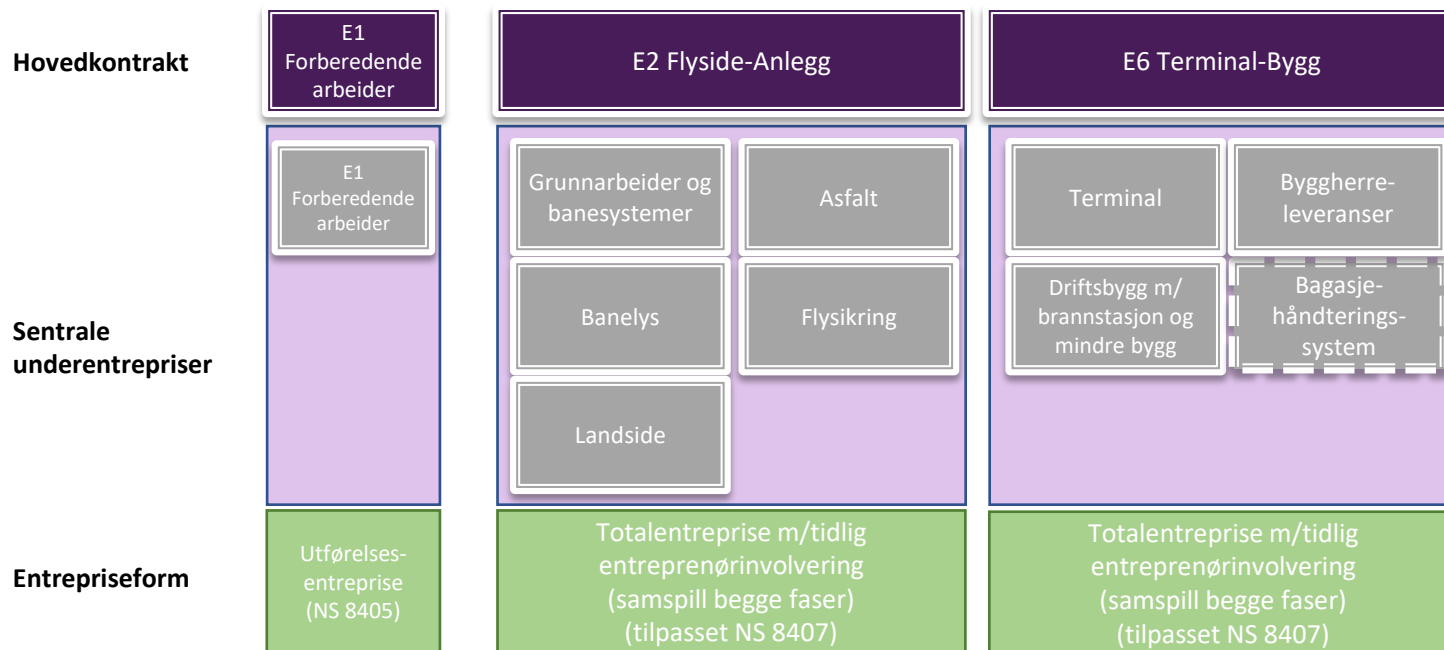
- Investeringskostnader: 6 mrd NOK ¹
- 400 firma (UE og leverandører) ²
- 3000 folk på anleggsområdet ²
- 69 identifiserte eksterne grensesnitt
- 400 ansatte ved terminalen
- 1,9 millioner passasjerer/år ³

1: P50, 2022-kroner ekskl. mva., tomteerwerb og følgeprosjekter

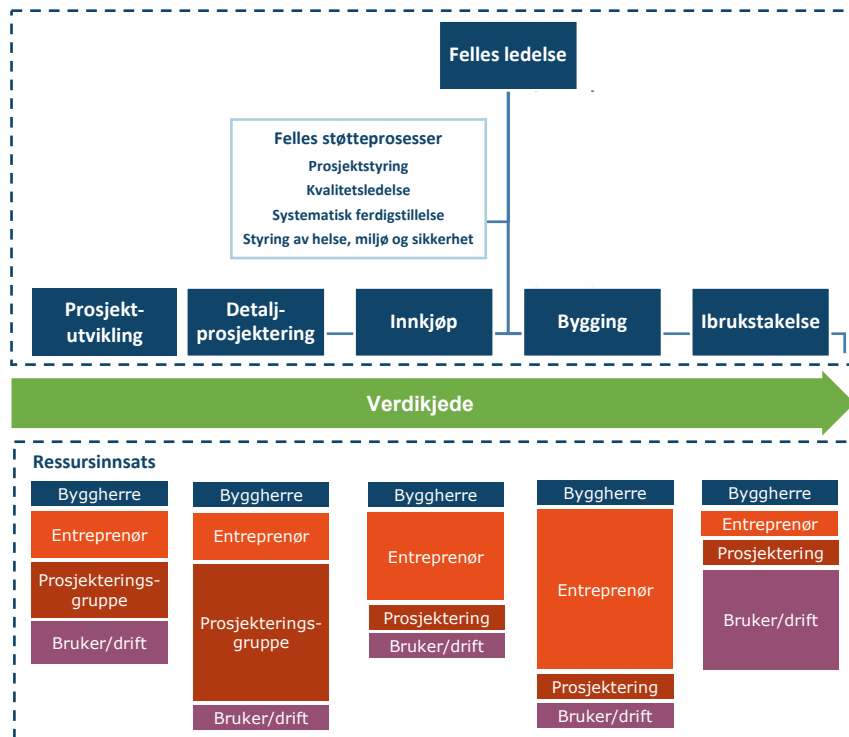
2: Anslag basert på tilsvarende prosjekter

3: 2019-tall

Kontraktstrategi - Samspillentrepriser



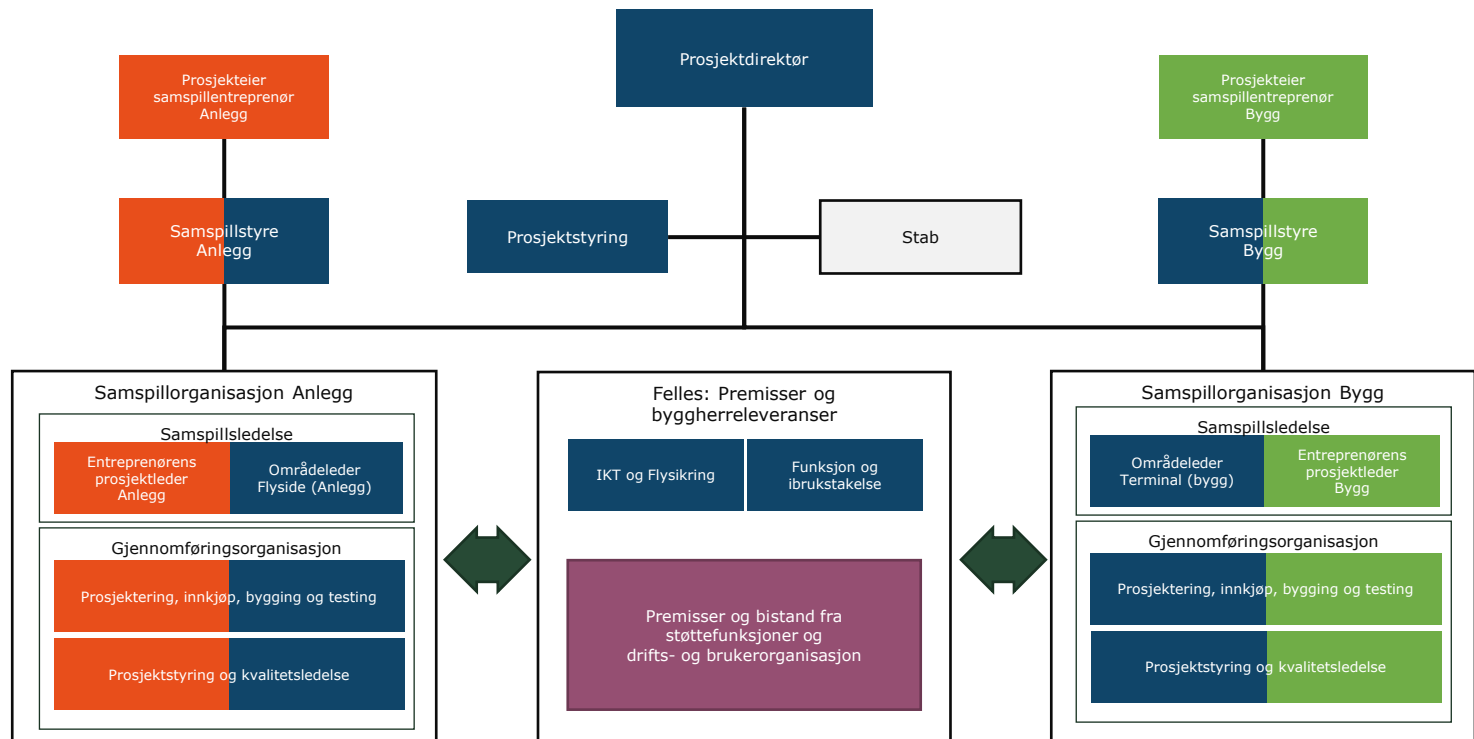
Prinsipper for samspillet



«En organisasjon mot felles mål»

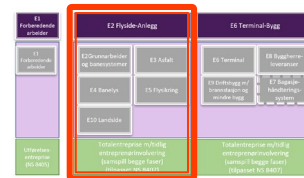
- Integrrert organisasjon - ingen doble funksjoner
- Alle aktører jobber sammen gjennom hele verdikjeden
 - Felles ledergruppe
- Felles prosjektstyring for best mulig styring
 - Sammen om kvalitetsledelse
- Brukerne med så tidlig som mulig slik at man treffer behov

To samspillentreprenører i parallell





2. Gjennomgang av entreprise E2 Flyside-Anlegg

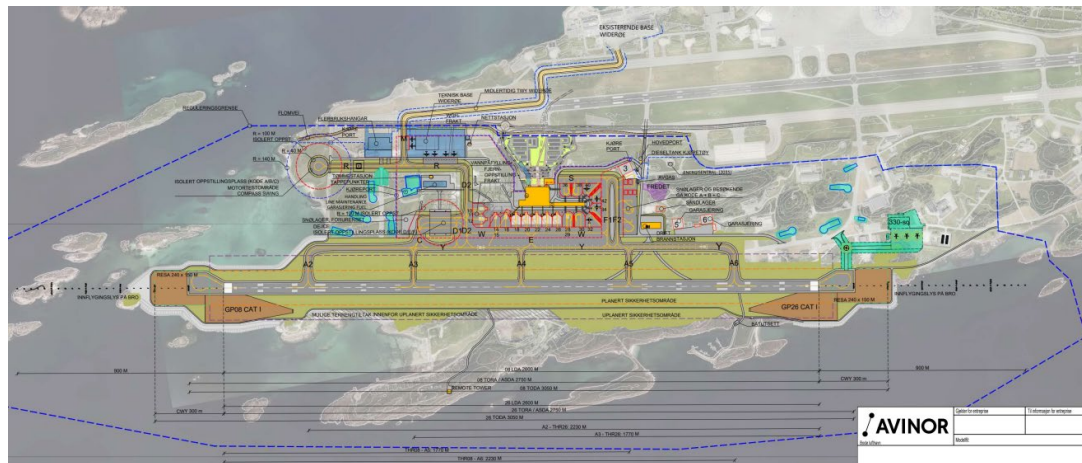


Overordnet

I forprosjektet har rullebanen med tilhørende banesystem blitt optimalisert basert på:

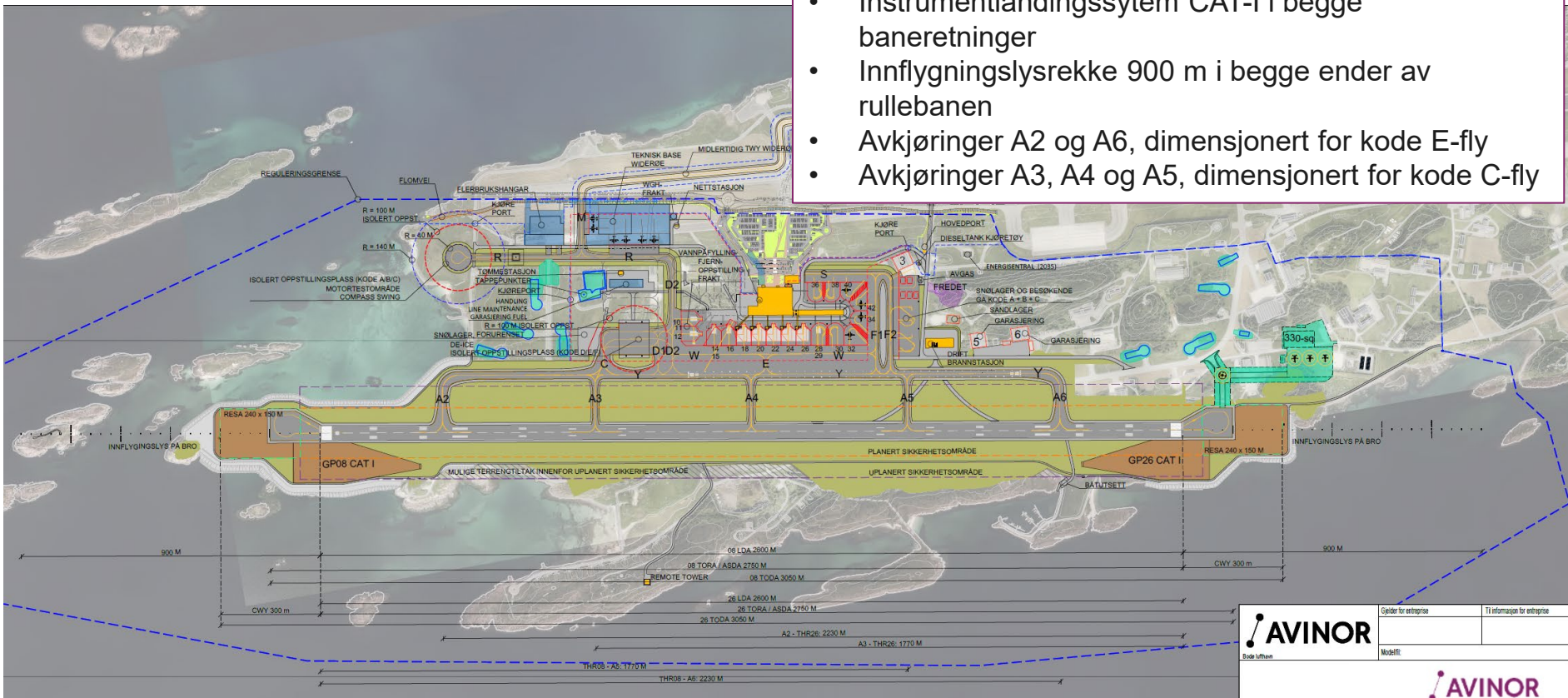
- Kartlagte grunnforhold i sjøen.
- Løsningen gir den største potensielle kostnadsreduksjonen,
- Gunstig mht. ytre miljø og naturverdier
- 900 meter innflyvningslysrekke og viktig infrastruktur
- Tilfredsstillende mht. flyoperative forhold og støy.


Avinor har besluttet at denne løsningen skal ligge fast i den videre prosjekteringen.



Helhetsplan

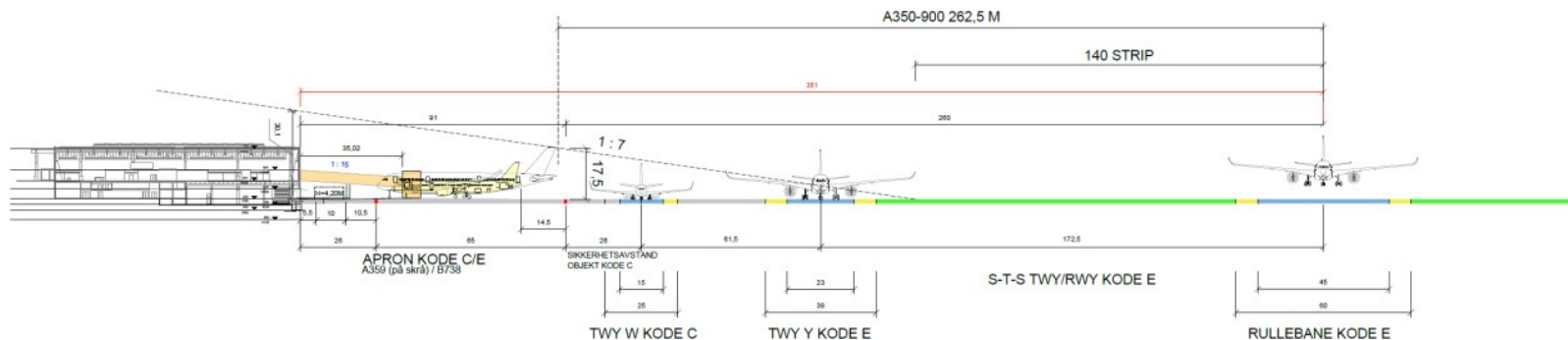
- Lengde 2 600 meter + 150 meter starter extension (snu plass begge baneender)
- Dimensjonert for kode E-fly
- Instrumentlandingsssystem CAT-I i begge baneretninger
- Innflygningslysrekke 900 m i begge ender av rullebanen
- Avkjøringer A2 og A6, dimensjonert for kode E-fly
- Avkjøringer A3, A4 og A5, dimensjonert for kode C-fly



 Bodø Lufthavn	Gjelder for entrepris	TT informasjon for entrepris
	Model:	

Dimensjonering og geometri

- Målkjeden fra rullebanen, via taksebanene Y og W til flyoppstilling og terminal er utformet slik at en kan ha samtidig trafikk med kode E-fly på rullebanen, kode E-fly på taksebane Y og kode C-fly på taksebane W
- Flyoppstilling er dimensjonert for mulig parkering av kode E-fly (inntil A350-900) skråstilt foran terminalen med samtidig trafikk med kode C-fly på taksebane W.
- ***Avinor har besluttet at denne løsningen skal ligge fast i den videre prosjekteringen***

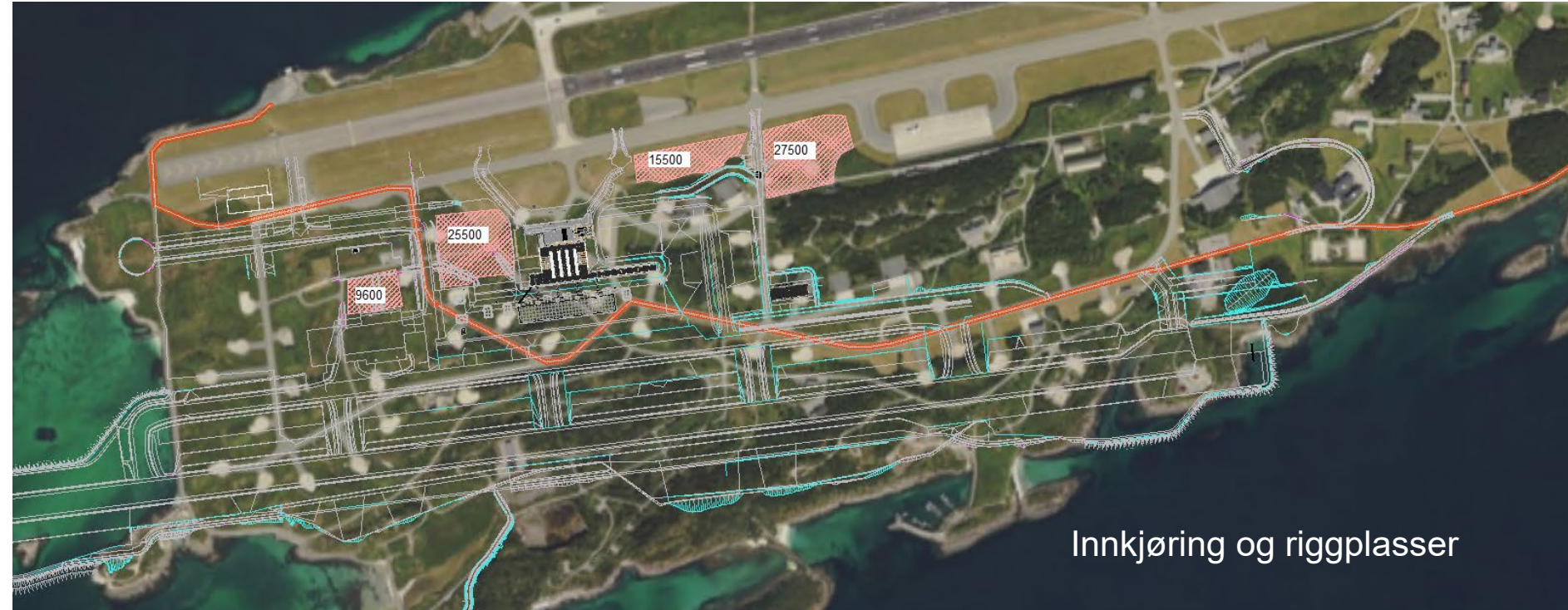


Tilrigging – riggområder

Vest for terminalen:

- Tilrigging av kontorfasiliteter for byggherre og entreprenører
- Bemanningsrigger, containere og lager

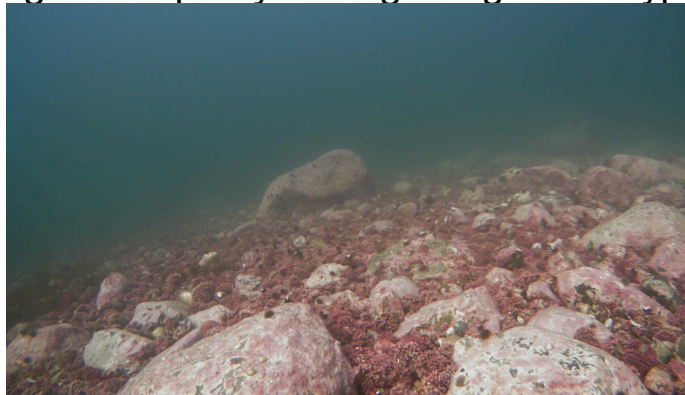
Boligrigg utenfor anleggsområdet



Innkjøring og riggplasser

Klima og naturmiljø

- Anleggs- og infrastrukturen skal sertifiseres etter CEEQUAL Whole project for å oppnå minimum ambisjonsnivå «Very Good». Gjennom samspillsfasen skal endelig nivå bestemmes.
- Ny Bodø lufthavn bygges i et sårbart landskap og beslaglegger viktige arealer både til sjø og land. I anleggsfasen skal prosjektet gjennomføres blant annet ved å forårsake minst mulig tap av og skade på dyreliv og viktige naturtyper.





Klargjøring av tomt

Riving og fjerning av anlegg forlatt av Forsvaret

- Bygg, sheltere, betongdekker, asfalt og infrastruktur
 - Riving av sheltere i vest er kritiske for framdriften da hovedmengden av masser fra sprengningen skal fylles i sjøen og på land i vest
 - Riving av sheltere i terminalområdet er kritiske for framdriften terminalbygget
- Betong og asfalt skal gjenbrukes i prosjektet

Klargjøring av tomt

Fjerning/behandling av forurensede masser

- Fjerning og bortkjøring av masser over akseptkriteriet til eksternt mottak
- Omdisponering av forurensede masser under akseptkriteriet i prosjektet



Klargjøring av tomt

- Utsortering av søppel i eksisterende fyllinger
- I vest er det gammel fylling ned til kt 0.
- Der taksebaner og rullebane krysser dette området må massene graves gjennom slik at søppel blir fjernet før rene masser legges tilbake.



Masseflytting → massebalanse

- Utfylling i sjø fra lekter
- Fjerning av vegetasjonsmasser
- Flytting av løsmasser
- Sprenging og fylling
- Utfylling i sjøen fra land

Utfylling i sjø

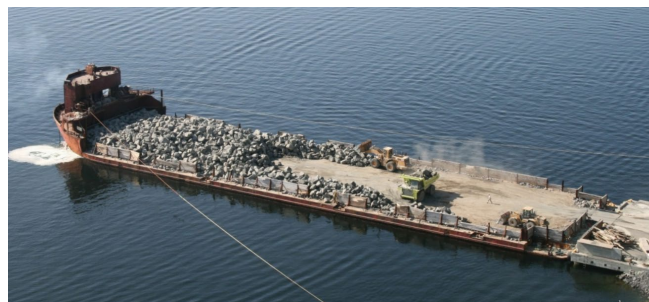
- Det må fylles i sjøen både i øst og i vest for å få plass til rullebanen.
- Det største fyllingen blir i vest. Det er underskudd av stein i linja. Det må derfor tilføres stein utenfra.
- Ifm utfyllingen må skråninger i sjøen plastres. Da fjellet i linja ikke er egnet til dette må plastringstein også skaffes utenfra.





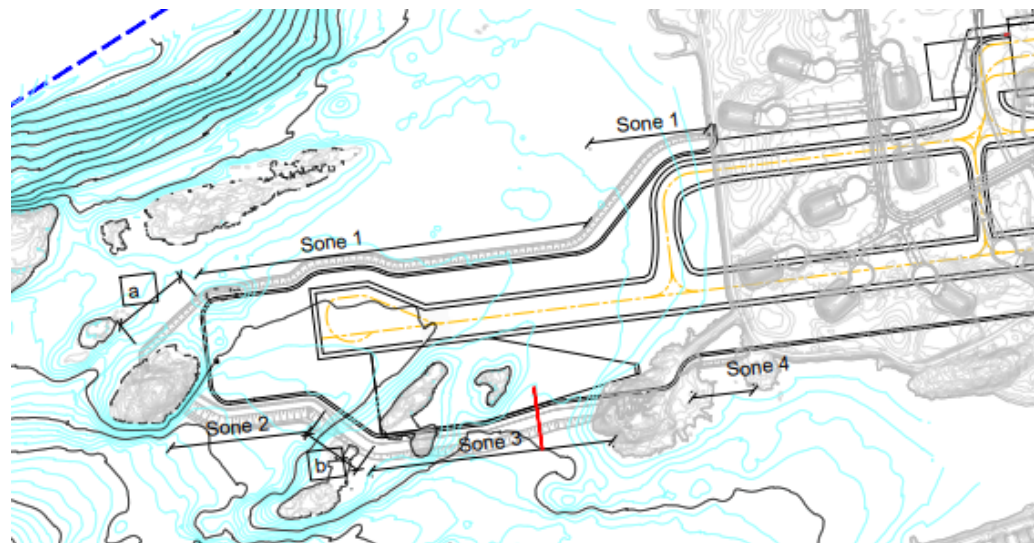
Kvalvikodden

- I forprosjektet ble det utredet og skaffet tillatelse til å ta ut plastringsstein og stein til fylling fra Kvalvikodden nordøst for anleggsområdet.
- Det er tatt ut stein der tidligere.
- Det er en forutsetning at stein blir fraktet med leker eller tilsvarende.



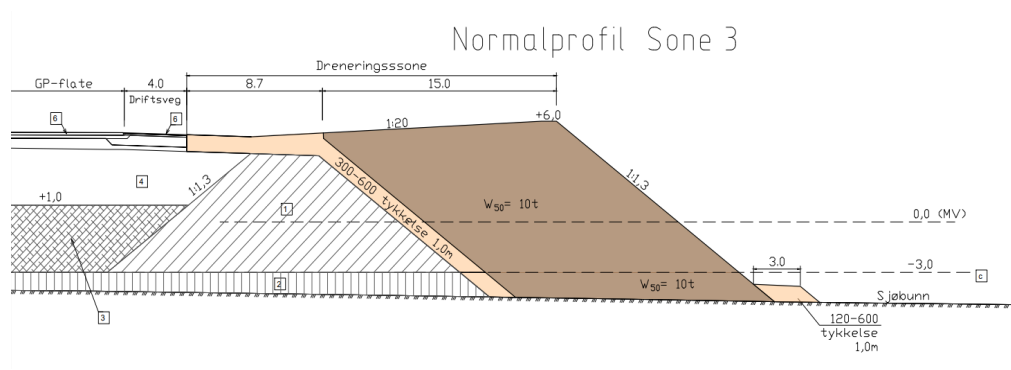
Utfylling i sjø

- Før fyllingsarbeidene starter etableres en sjeté i ytterkant (sone 1, 3 og 4) for å begrense spredning av partikler.
- Denne etableres med sprengstein fra land.

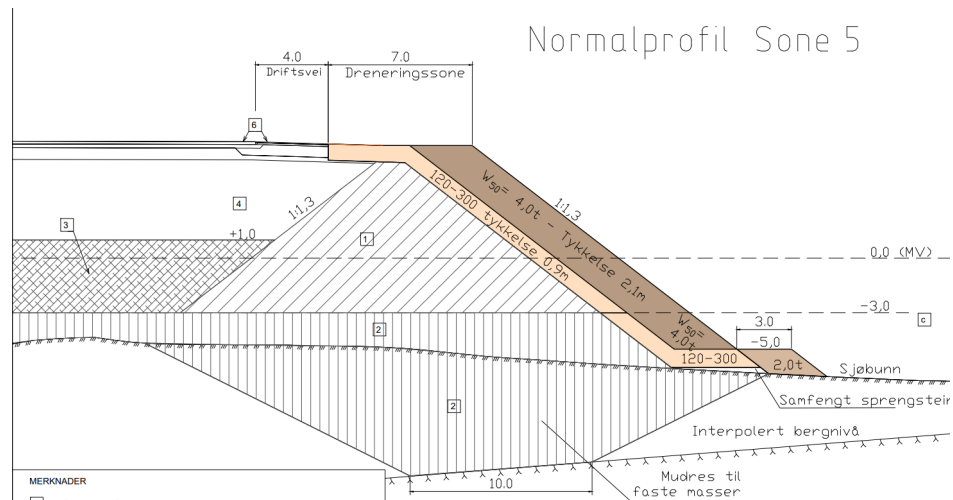


Utfylling i sjø

- Det er forutsatt at det fylles fra leker opp til kt -3
- Deretter fylles det stein fra land til kote 1.
- I runway og taksebane fylles det opp til bærelag
- Plastringen kan utføres dels fra leker og fra land via Natokaia
- Setninger vil være 30-45 cm
Varighet 1 år



Utfylling i sjø



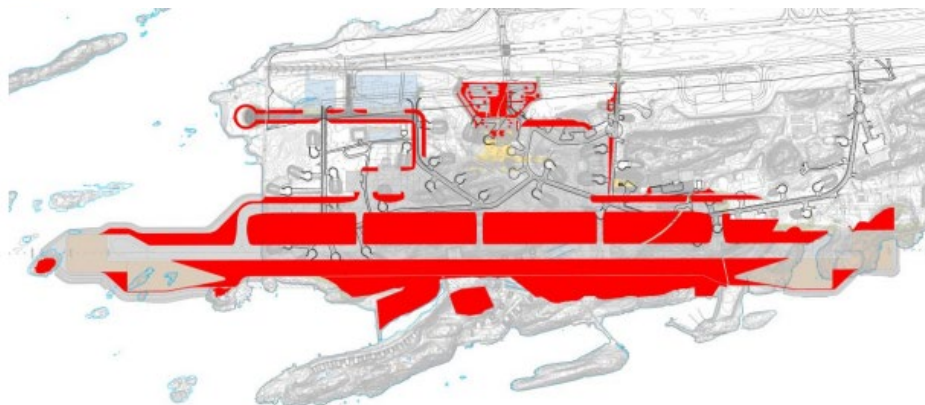
Det må mudres pga stabilitet

Massedisponering

Vegetasjonsdekke

- Vegetasjonsdekke i varierende tykkelse fjernes
- Samlet areal er ca. 1,2 mill. m²
- Volumet er beregnet til ca. 310 000 m³ (tykkelse 50 cm)
- Utfordrende med mellomlagring
- Behov ifm. grøntområder er beregnet til ca. 100 000 m³
- Resterende legges i sidefelt i uplanert sideområde

Vegetasjonsdekke

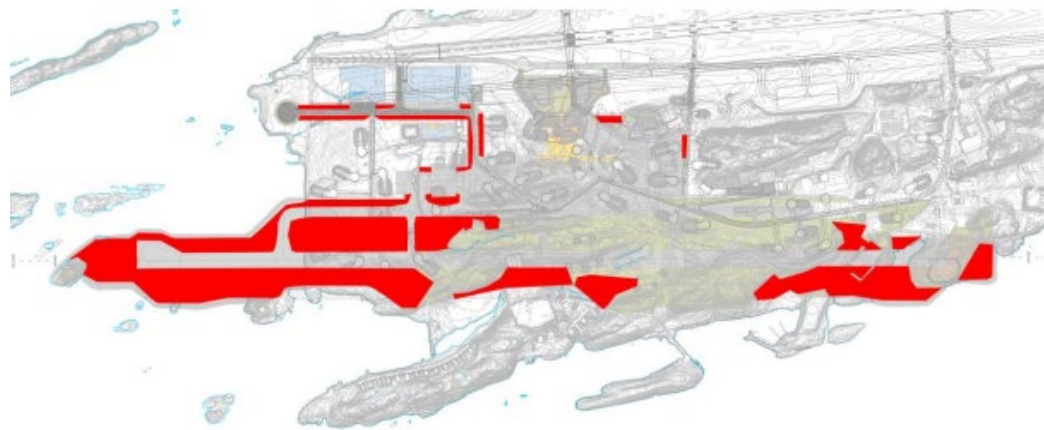
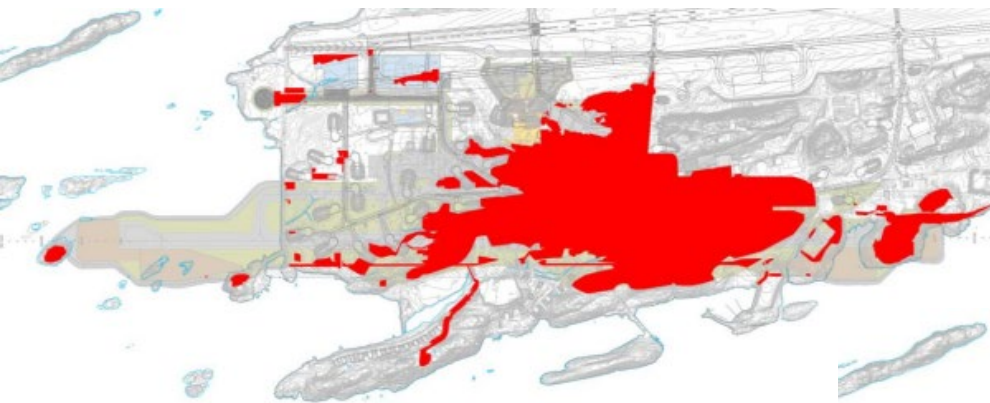


Massedisponering

Løsmasser

- Løsmasser består dels i skjellsand og dels i Bodøleire
- Løsmasser er tenkt benyttet til oppfylling i arealer utenfor baner og oppstillingsplasser

Løsmasser

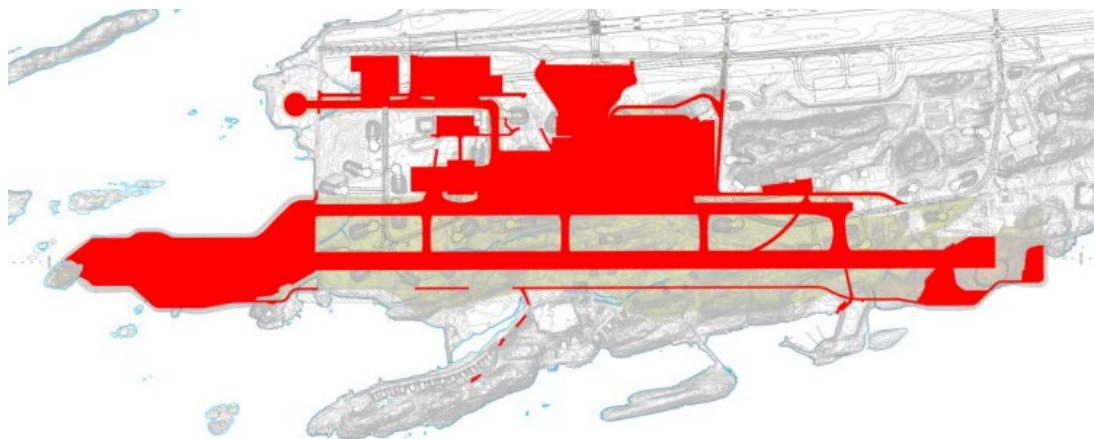
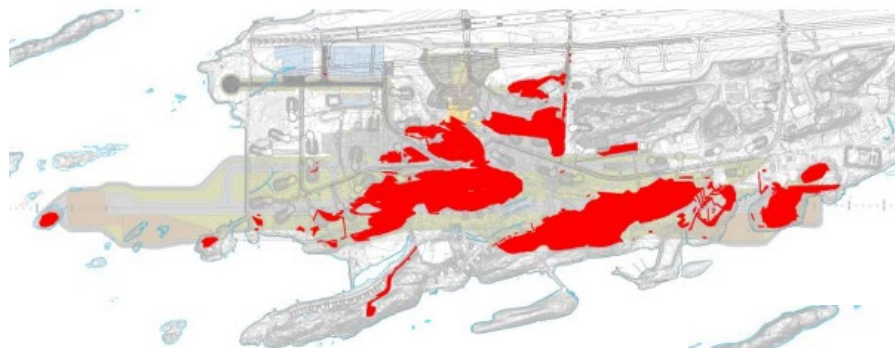


Massedisponering

Sprenging

- Hovedvolumene ligger i to områder
- For disse områdene er det sikker avstand til operativ rullebane
- Store deler av massene skal fylles i sjøen i vest og øst (over sjøfyllingen)
- Bane- og oppstillingsarealer bygges opp med sprengstein til uk frostsikringslag
- Tomter for bygg skal grovplaners

Sprenging



Knusing sortering av sprengstein

Det er forutsatt at det skal knuses og sorteres masser til:

- Frostsikringslag
- Filterlag under plastring i sjøen
- Grøftepukk
- Gjenbruks betong og asfalt

Massedisponering

Tabell 4: oversikt over massehåndtering for NLBO. Tabellen viser prosjekterte faste masser (p fm^3) og prosjekterte anbrakte masser (p am^3).

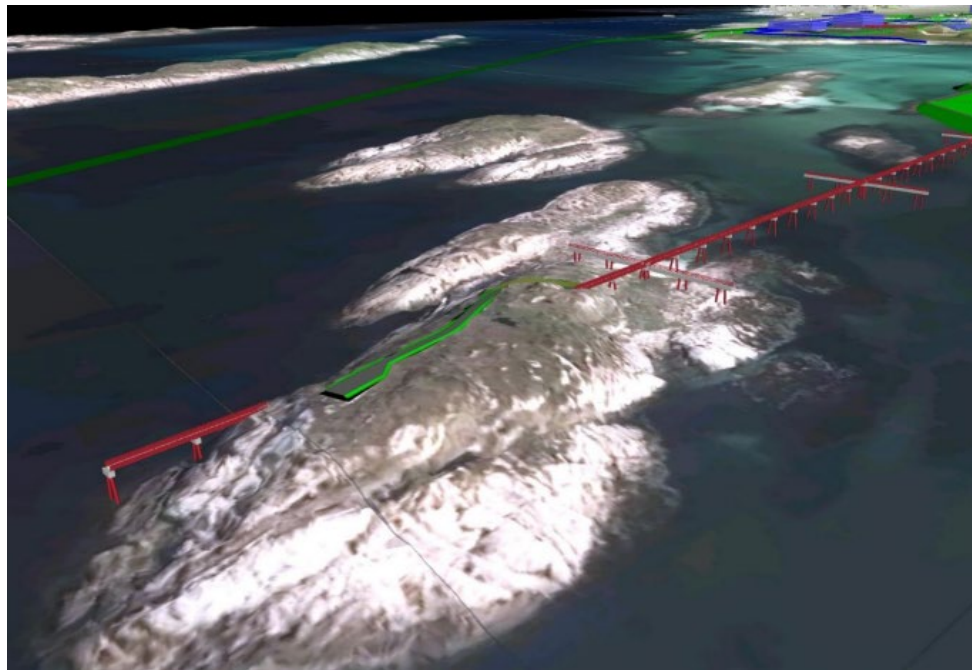
Masser/opprinnelse	Volum	Enhet
Vekstjord	310 000	p am^3
Sprengt berg i anleggsområdet	2 300 000	p am^3
Jord og løsmasser i anleggsområdet som skal flyttes på	1 100 000	p fm^3
Riving og knusing av asfalt og betong som skal gjenbrukes i prosjektet	110 000	p fm^3
Stein og kult under eksisterende infrastruktur	59 000	p am^3
Sjøarbeider	430 000	p am^3
PFAS-masser under områdets akseptkriterium	150 000	p am^3
Forurenset masser over akseptkriterium levert til godkjent mottak	33 000	p fm^3
Masser til overbygning	330 000	p am^3

Bro for innflygningslys



Bro for innflygningslsys

- Innflyvningslys både i øst og vest må etableres over åpent vann
- I forprosjektet ble de valgt bro på stålpæler for inn flygingslys i øst og vest



Bro for innflygningslys



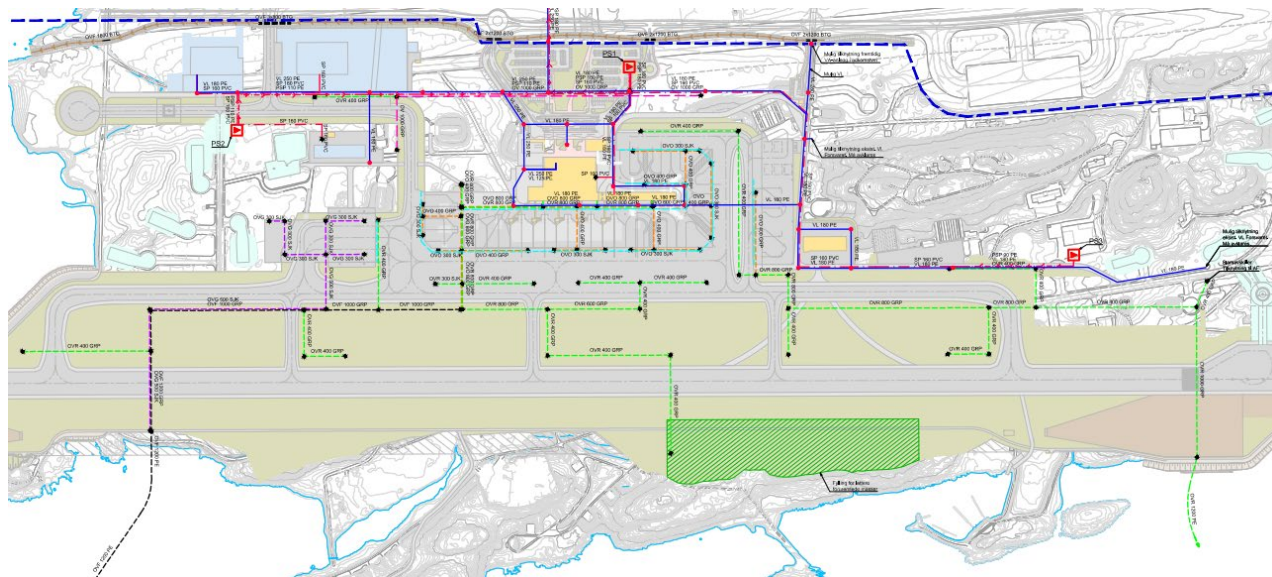
Infrastruktur

- **VA** overvannsrenner m/kummer og ledningsnett, utslippsledninger i sjø, fjernvarme, vann og spillvann
- **Kabelanlegg** OPI kanaler og føringsveier for banelys
- **Elektro**
- **Banelys**

Infrastruktur

VA

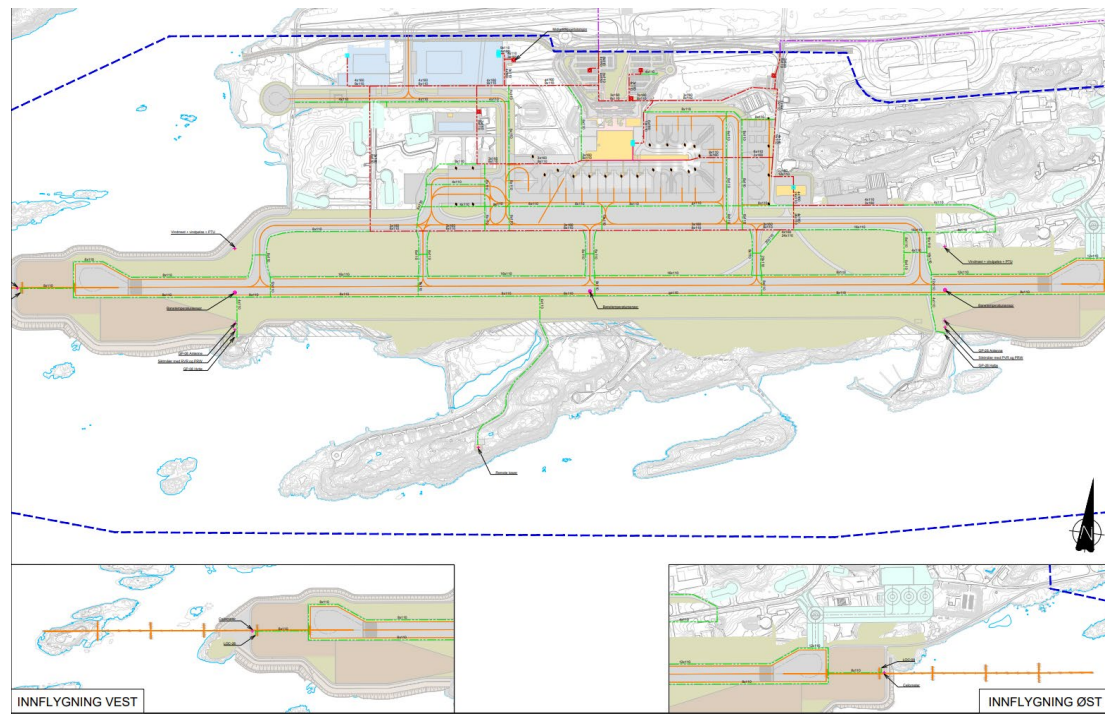
- Vann tilknyttes hovedledning i nord (lagt i E1) og eksisterende ledning i øst
- Spillvann kobles til pumpeledning (lagt i E1) via pumpestasjon
- Overvann samles opp via renner og sandfang og slippes via ledninger i sjøen



Infrastruktur

Kabelanlegg

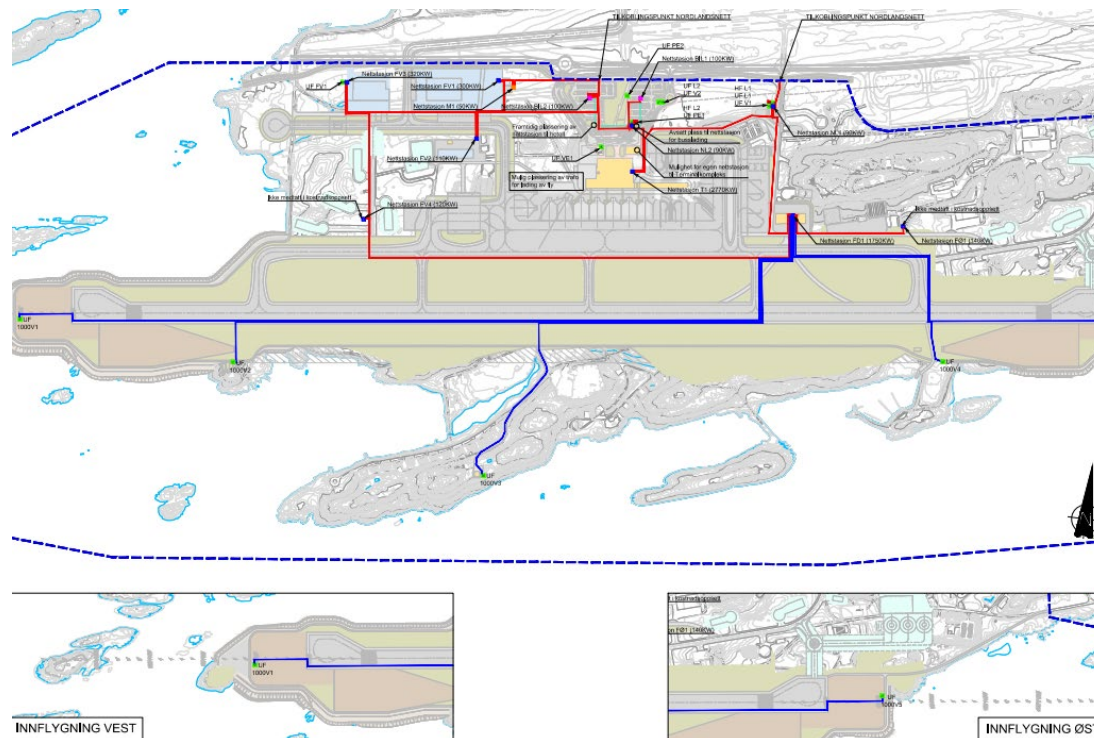
- OPI kanaler, føringsveier for banelys



Infrastruktur

Elektro

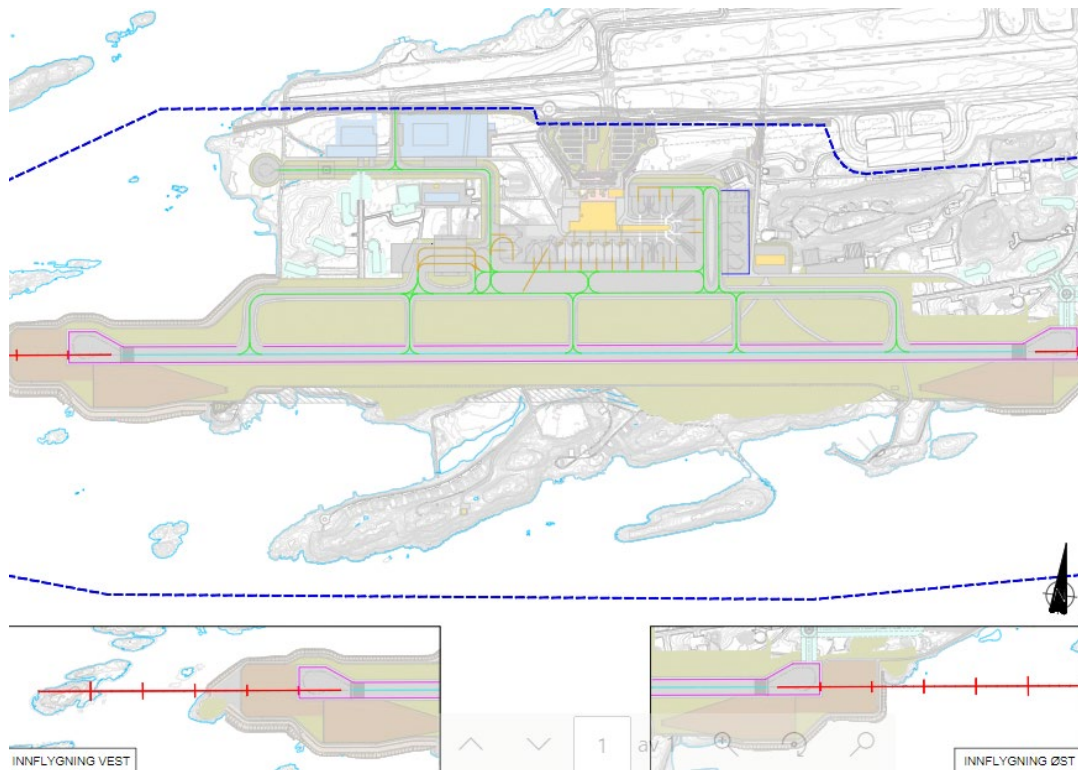
- Høyspent med nettstasjoner
- Fordeling lavspenst
- Flomlys
- GPU



Infrastruktur

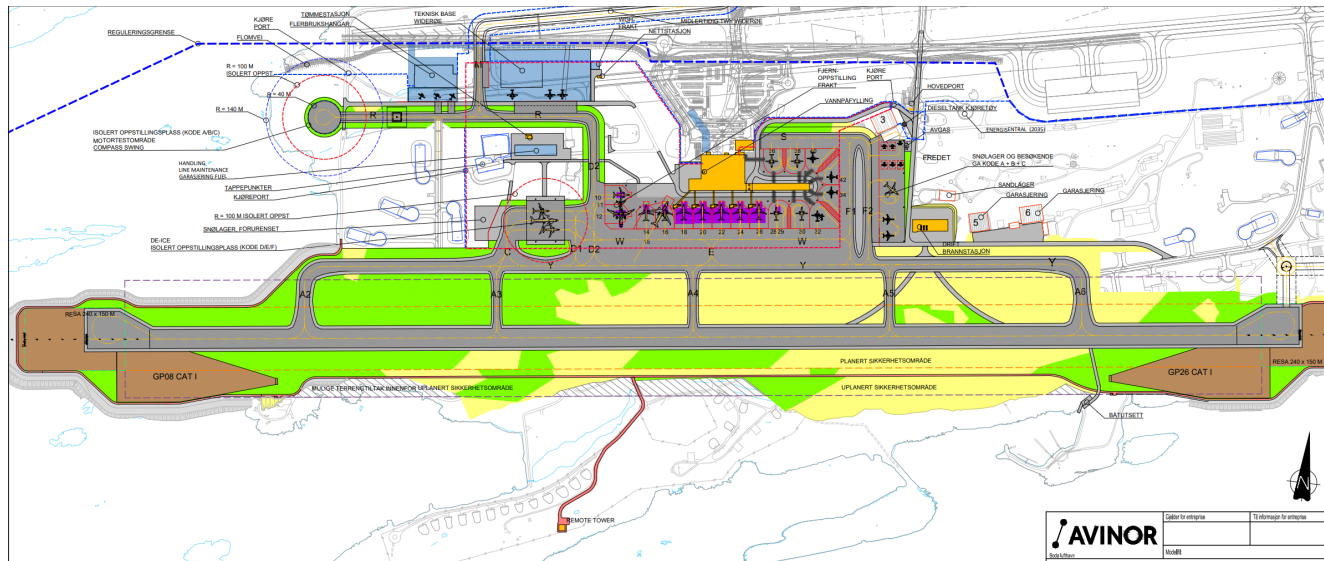
Banelys

- Senterlinjelys og kantlys for rullebanen
- Innflygningslys i begge ender av rullebanen i 900 meter lengde
- Senterlinjelys for alle nye taksebaner
- Kantlys for GA-plattform
- Ledelinjelys for flyoppstilling og avisningsplattform



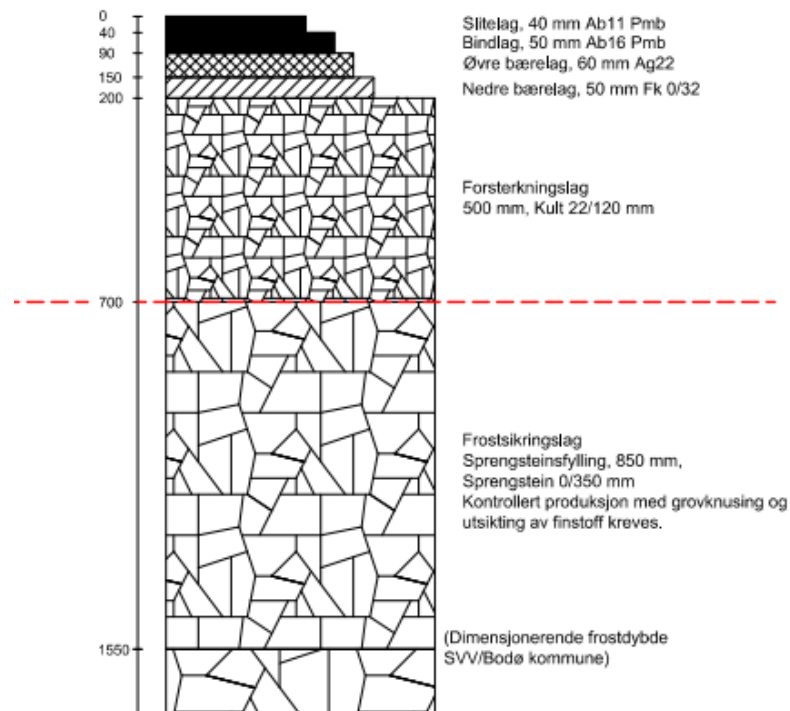
Overbygning

- På områder der baner og oppstillingsplasser ligger på telefarlige masser skal det etableres **frostsikringslag** på 0,85 m med minimum T2-masser.
- **Forsterkningslag og nedre bærelag** må hentes utenfra da verken massene i linja eller på Kvalviksodden er av god nok kvalitet til dette.
- I RESA og GP områdene gjenbrukes den knuste betongen og asfalten



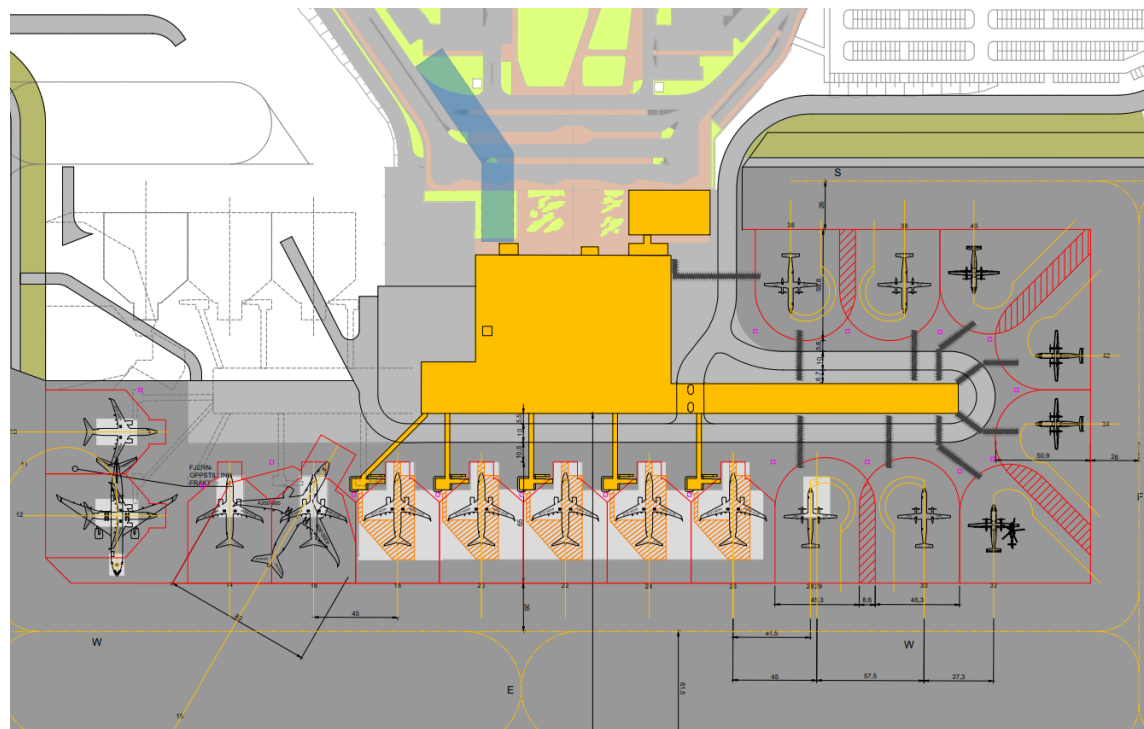
Overbygning

- Asfalt på baner og oppstillingsplasser legges i 3 lag med tykkelse 15 cm til sammen.
- Skuldre 2 lag til sammen 8 cm
- Internveier 2 lag til sammen 8 cm



Overbygning

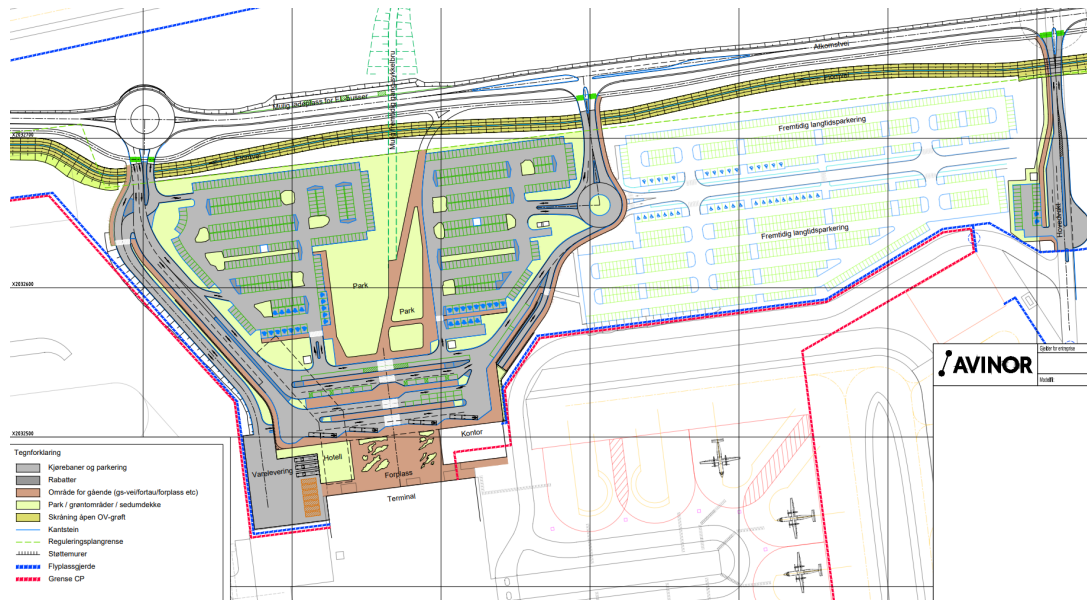
På oppstillingsplasser skal det legges betongdekke delvis med varme.



Landside

Ankomst og avreise lufthavna

- Enveis trafikk
- Parkering
- Varelevering
- Buss
- Drosje



Landside

Det skal legges stor vekt på utforming av uteområdet.

Arealene mellom veier og parkingsplasser skal framstå som en park.

Det skal velges materialer og vegetasjon fra regionen.



Flysikring og Remote Tower

Følgende anlegg/instrumentering skal installeres:

- Glidebane GP + DME for bane i begge ender
- Retningsfyr - LOC for begge baneretninger
- Radionavigasjonssystem – DVOR
- Fjernstyrt tårn - Remote Tower (RT)

- MET-anlegg
 - Vindmåler (anemometer), PTU og Vindpølse
 - Banetemperatursensorer
 - Siktmåler
 - Ceilometer (skyhøydemåler)

Grensesnitt

Eksempler på eksterne grensesnitt

- Eksisterende lufthavn
- Forsvaret
- Innfrastruktureiere/leverandører
- Bodø kommune
- Statens vegvesen

Eksempler på interne grensesnitt

- Terminalkompleks
- Driftsbygg/brannstasjon
- Hovedport
- Tømmestasjon
- Flerbrukshangar
- Teknisk base Widerøe
- Handlerbygg

Viktige føringer for framdriften

- Fyllingsforbud i sjøen januar og februar grunnet gytesesong
- Ikke oppstart av nye aktiviteter i hekkesesongen april – juli
- Tidlig fylling i sjøen – maks 2 sesonger
- 1 års setning må forventes
- Tidlig klargjøring for entreprisen E6 Terminal-Bygg

Status kontakt med myndigheter

Byggherren har forberedt og utarbeidet søknader på flere områder for å klargjøre for raskere oppstart av utførelse. Dette omfatter søknader til:

- Bodø kommune
- Statsforvalteren i Nordland
 - Tillatelse til mudring og fylling i sjøen foreligger
- Miljødirektoratet m.fl.
 - Utslipstillatelse i driftsfasen forlegger
 - Tillatelse til opprydding etter forurensningsloven foreligger



3. Om anskaffelsesprosessen

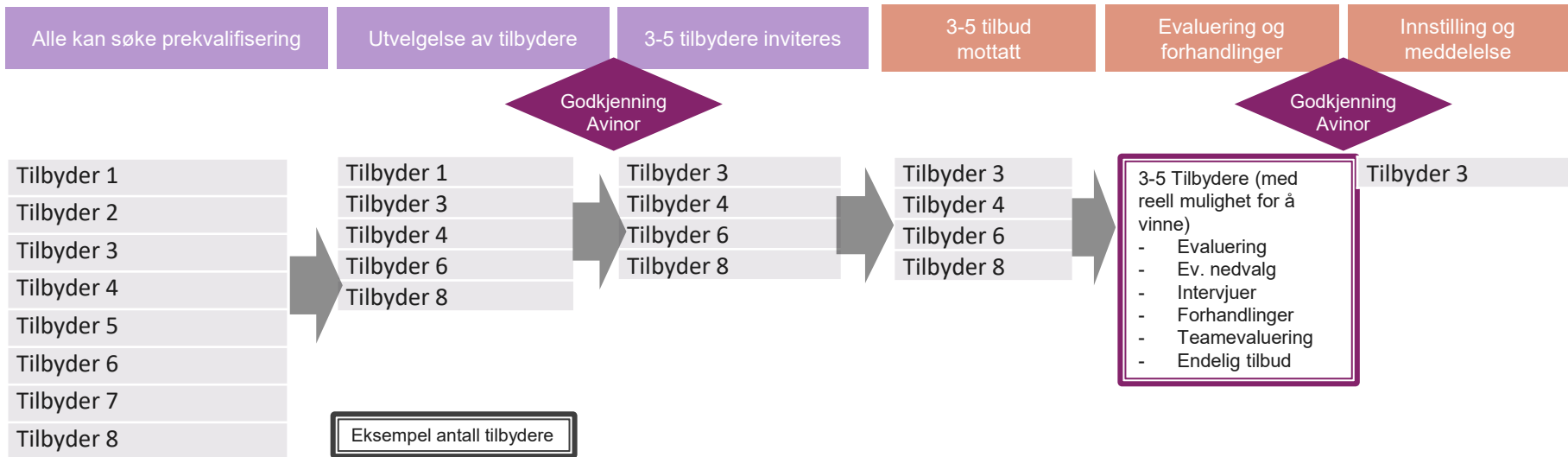
Anskaffelsesprosess – Milepælsplan (tentativ)

PREKVALIFISERING

1. desember Invitasjon til infomøte
19. desember Infomøte
2. januar Kunngjøring av konkurranse
6. februar Frist for søknad om prekvalifisering
20. februar Tilbudsinnyde lse til utvalgte leverandører

TILBUDESKONKURRANSE

20. mars Tilbudsfrist
Mars – mai Evaluering tilbud Forhandlinger
23. juni Meddelelse om tildeling Karensperiode
14. august Kontrakt-signering



Tentativ tidsplan

Aktivitet	Veiledende datoer
Anskaffelsesstrategi ferdig utarbeidet	12-2022
Konkurransesgrunnlag utarbeidet	12-2022
Informasjon til markedet (fellesmøte)	19.12.2022
Kunngjøring av konkurranse	2.1.2023
Frist for søknad om kvalifisering	6.2.2023
Tilbudsinnbydelse til utvalgte leverandører	20.2.2023
Tilbudsfrist	20.3.2023
Forhandlinger, teamevaluering inkl. frist for revidert tilbud	Uke 12 - 20
Frist for endelig tilbud etter at forhandlinger er gjennomført	25.5.2023
Evalueringsferdigstilt	9.6.2023
Innstilling godkjent	23.6.2023
Meddelelse om tildeling	23.6.2023
Karensperiode	04.7.2023
Kontraktsignering	14.8.2023

Konkurransen i to trinn med forhandling

Trinn 1: Prekvalifisering

Trinn 2: Konkurransen med forhandling

- Kvalifikasjonskrav
 - Finansiell soliditet og økonomiske størrelse:
 - Årlig omsetning på minimum 2000 MNOK
 - God kredittverdighet Experian
 - Tekniske/faglige kvalifikasjoner: Erfaring fra oppdrag av relevant art, kompleksitet og omfang – Referanseprosjekter
 - Kvalitetsledelsessystem
 - Miljøledelsessystem
- 3 til 5 tilbydere blir valgt ut til å levere inn tilbud. Utvelgelseskriterier ved overtallighet:
 - Kontraktstype: Prosjektutvikling, ledelse av prosjektering, målpris og integrert organisasjon
 - Erfaring med arbeider av tilsvarende karakter under krevende værforhold, herunder fyllingsarbeider og sjøarbeider
 - Erfaring med sprengningsarbeider knyttet til tilsvarende bergarter

Konkurransen i to trinn med forhandling

Trinn 1:
Prekvalifisering

Trinn 2:
Konkurransen med forhandling

- Pris
 - Timepriser og påslag
- Oppdragsforståelse
 - Gjennomføring av oppdraget
 - Organisering
- Prosjektorganisasjon
 - Tilbudt nøkkelpersonell
 - Gjennomføring av teamevaluering og oppgaver

Gjennomføring av oppdraget

Tilbyder bes beskrive hvordan prosjektprosessen skal gjennomføres, blant annet:

- Hvordan tilbyder vil bidra til optimalisering av prosjektet, særskilt masser
- Hvordan tilbyder vil styre projektering
- Hvordan tilbyder vil sikre prosjektstyring (fremdrift/ kostnader/ estimering)

Vi er interessert i prosjektprosessen

Tilbyder bes redegjøre for:

- De 5 viktigste suksessfaktorer og hvordan disse kan oppnås
- De 5 viktigste risikofaktorer med tilhørende tiltak
- Hvordan bidra til at partene blir enige om målpris.
- Hvordan en god samarbeidskultur sikres og opprettholdes gjennom begge kontraktfasene.
- De 3 viktigste tiltak innenfor ytre miljø

Vi er interessert i gjennomføringsmodellen basert på kontraktens dokumenter

Tilbyder bes redegjøre for planlagt bruk av kontraktsmedhjelpere, herunder:

- Bidrag til måloppnåelse
- Hvordan prosjekterende og kontraktsmedhjelpere kan insentiveres
- Innkjøpsstrategi

Vi er interessert i hvordan Avinors prosjektmål kan nås

Prosjektorganisasjon - nøkkelpersonell

Entreprenørens prosjektsjef:

Øverste ansvarlig operative leder for entreprisen, herunder strategi, team, samhandling, optimalisering og kvalitet

Entreprenørens prosjektstyringsleder :

Ansvarlig for fremdriftsstyring, kostnadsstyring, ressursstyring og rapportering. Dette er en støttefunksjon for prosjektsjefen

Entreprenørens projekteringsleder:

Ansvarlig for å avklare premisser og bestilling av produksjonsunderlaget, samt oppfølging av projekteringsgruppen

Entreprenørens produksjonssjef :

Ansvarlig for planlegging og utførelse av produksjonen

Projekteringsgruppens leder:

Overordnet ansvarlig for projekteringsgruppens leveranser og å sikre tilstrekkelig med projekteringsressurser

Projekteringsgruppens projekteringsleder:

Faglig ansvarlig for projekteringsgruppens leveranser inklusive tverrfaglig koordinering og avklaringer med byggeplass.

Evaluering basert på observasjoner og intervjuer

Hva ser vi etter?

- Fagkompetanse og erfaring
- Ledelseskapasitet
- Evne til å løse oppgaven gjennom samarbeid og team

Proessen

- Tilbudt team vil bli invitert til:
 - › Arbeidspsykologisk test
 - › Løsning av caseoppgave
 - › Felles intervju av teamet
 - › Separat intervju av tilbudt prosjektleder
- Utføres av tverrfaglig evalueringsteam med egnet ressurs på organisasjon med i teamet

Forutsigbart og profesjonelt

- Avinor har en profesjonell og faglig tilnærming
- Utføres etter kunngjorte kompetanseområder og fastsatte retningslinjer som sikrer likebehandling og forutsigbarhet
- Den enkelte skal oppleve prosessen som trygg og konstruktiv

Kontraktmodellen gir lav risiko for entreprenørene

Premisser

- Prosjektet er finansiert
- Det foreligger et forprosjekt med god kvalitet
- Entreprenøren har stor innflytelse på premisser og styring av gjennomføring

Økonomi

- Får betalt for alt som utføres
- Kan ikke tape annet enn halve påslaget
- Forplikter seg ikke til målpris uten at alle premisser er diskutert og avklart
- Potensial for ekstra fortjeneste ved god prestasjon

Tid og forsinkelse

- Få dagmulksbelagte milepæler.
- Fremdriftsplan og milepæler avtales før de blir forpliktende

Gjennomføring

- Gjennomføringsmodellen gir fleksibilitet til å håndtere usikkerhet og utfordringer
- Gjennomføringsmodellen stimulerer til at begge parter skal nå sine mål

Byggherrens organisasjon

- Prosjektledelse med erfaring fra samspillprosjekter
- Erfaring med store og komplekse prosjekter
- Dedikert til gjennomføringsmodellen

HMS

- Innflytelse på byggbare løsninger, tidsplaner, logistikkplaner, produksjonsplaner
- Byggetid avtales - gjennomføringsmodellen skal ta bort risiko for brudd på byggherreforskriften eller tvist knyttet til byggetid

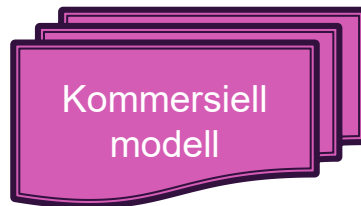
Samspillmodellen er satt opp for å få sterke entreprenører som orienterer seg mot Avinors prosjektmål



- 2 faser: Utviklingsfase og gjennomføringsfase
- Totalentreprise basert på NS 8407



- Integreert organisasjon
- Samlokalisering
- Konfliktløsning



- Timerater for fase 1
- Målpris
- Selvkost
- Påslag på all selvkost
- Insentiver
- Åpen bok



- Pris
- Oppgaveforståelse
- Prosjektteam

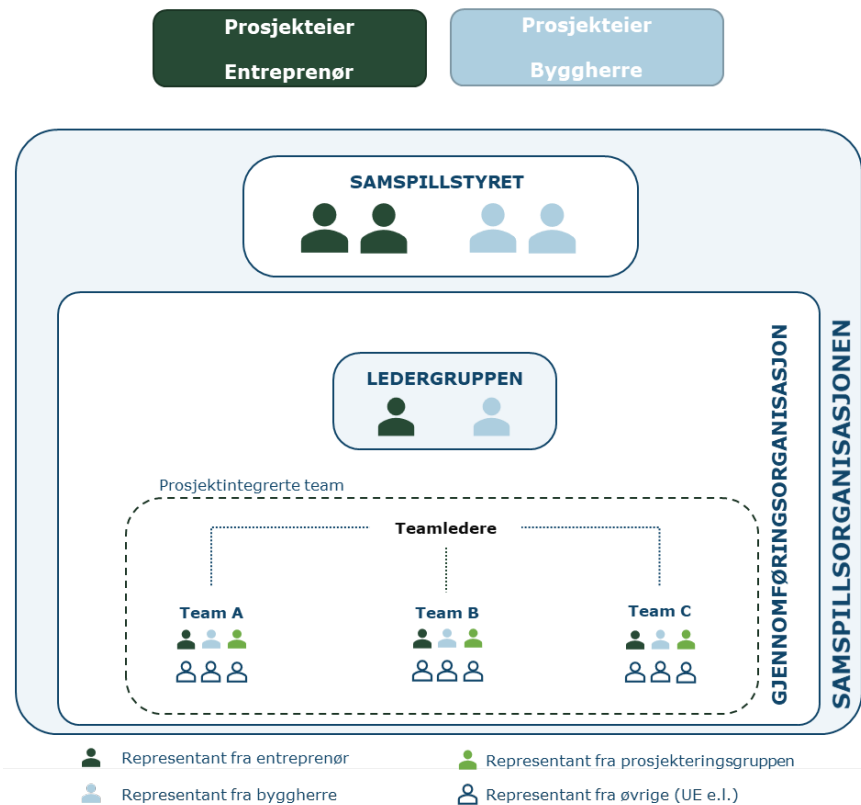
Kontraktdokumenter

	Kontraktdokumenter Fase 1 og Fase 2					Supplerende dokumenter Fase 2	
Avtale-dokument	Samspillsavtalen					Avtaledokument for Fase 2	
Generell del	Bilag A1 Beskrivelse av gjennomføringsmodellen	Bilag A2 Overordnet beskrivelse av omfang og krav	Bilag A3 Overordnet beskrivelse av organisasjon	Bilag A4 Nøkkelpersoner II <i>(fra tilbudet)</i>		Bilag A5 Løsningsbeskrivelse	Bilag A6 Organisasjon Fase 2
Kontraks-Bestemmelser	Bilag B1 NS8407	Bilag B2 Tilpasninger til NS8407	Bilag B3 Garanti	Bilag B4 Ansvarlig leverandør-adferd	Bilag B5 Fullmakt skatteopplysninger	Bilag B6 Forsikringer Fase 2	Bilag B7 Sikkerhetsstillelse Fase 2
Tekniske krav	Bilag C1 Ytre miljø					Bilag C2 Tester og idriftsettelse	
Krav til byggeprosessen	Bilag D1 Administrative bestemmelser					Bilag D6 Administrative bestemmelser for fase 2	
Frister, dagmulker og fremdrift	Bilag E1 Overordnet tidsplan og hovedmilepeler	Bilag E2 Asfaltdekker – sanksjoner				Bilag E3 Overordnet tidsplan og hovedmilepeler	
Vederlaget	Bilag F1 Bestemmelser om vederlag og insentiver	Bilag F2 Dokumentasjon på priser <i>(fra tilbudet)</i>				Bilag F3 Målpris med avklaringer	
Oppdragsgivers ytelser	Bilag G1 Oppdragsgivers ytelser					Bilag G2 Oppdragsgivers ytelser	

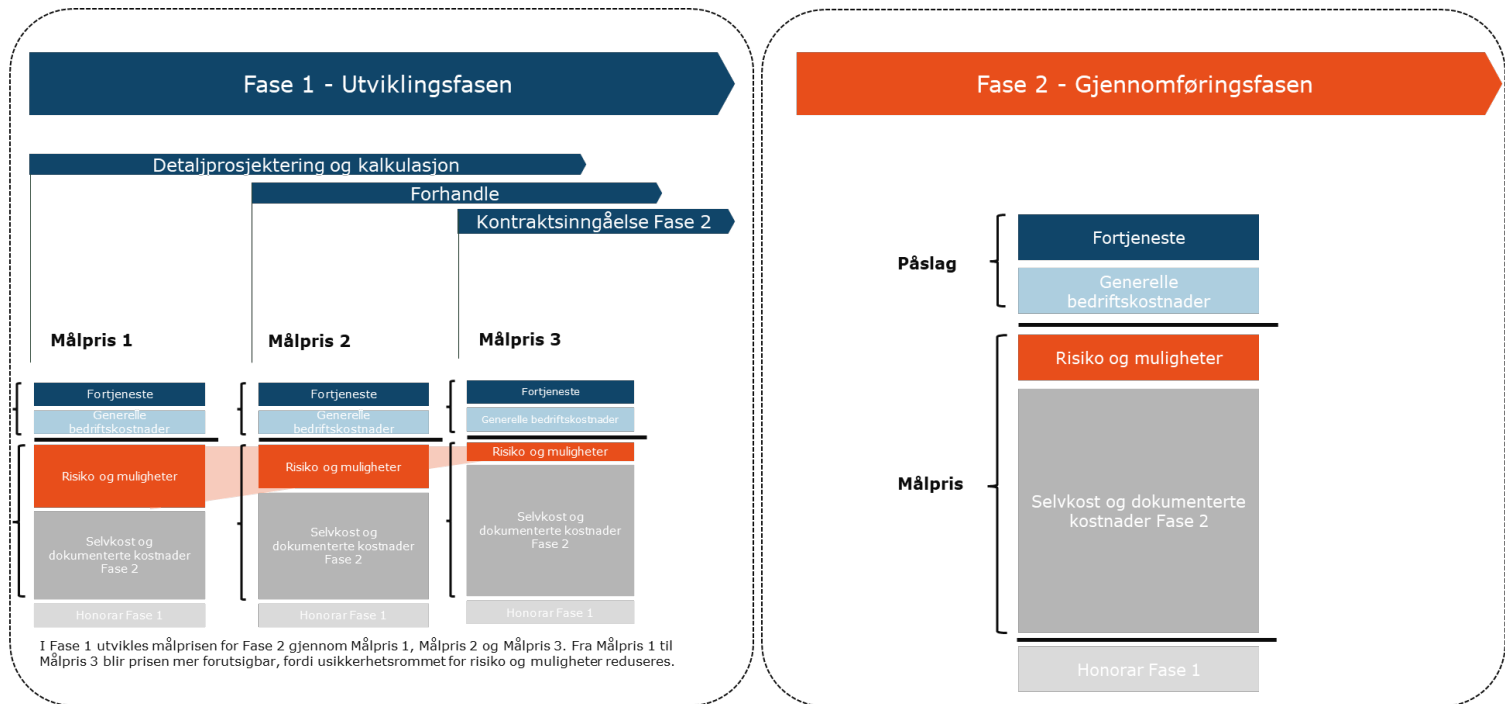
Kontrakt i 2 faser gir partene mulighet til å forberede og fullt ut bli overensstemt før igangsetting av gjennomføringen



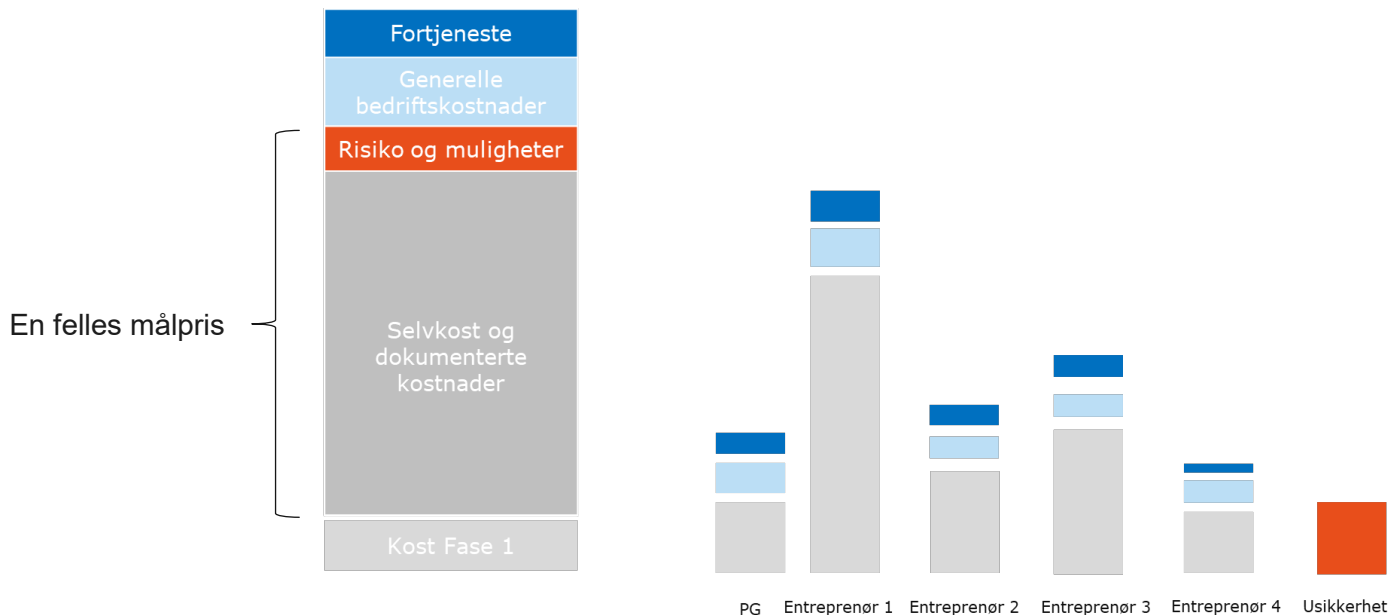
Organisasjon



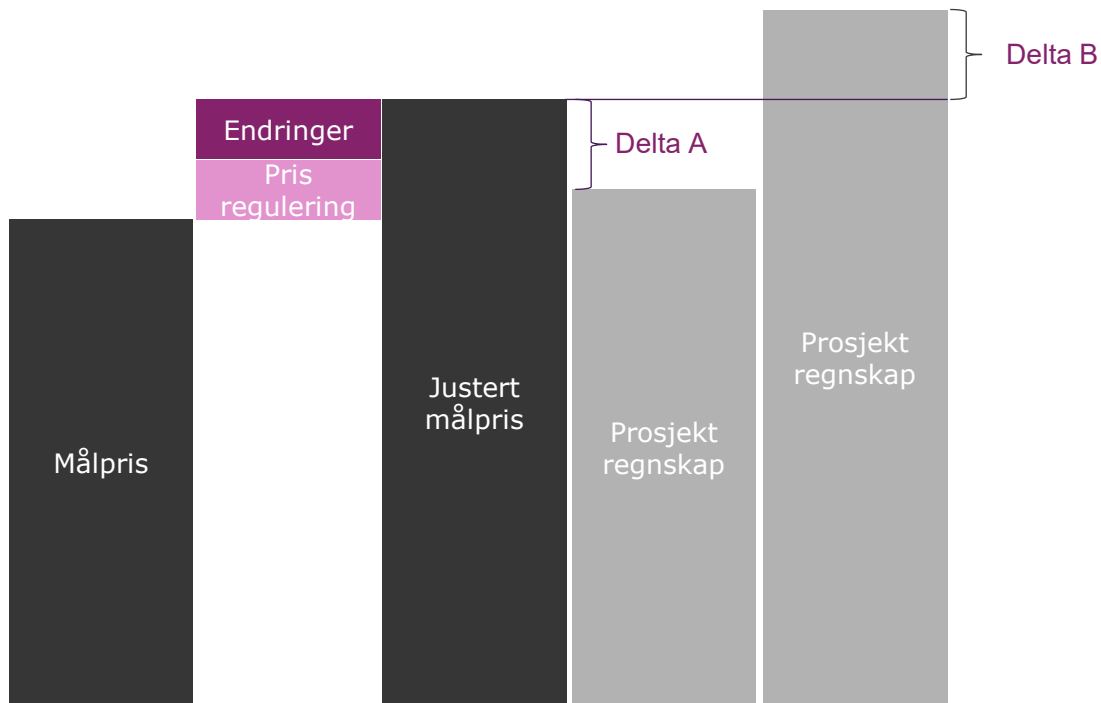
Målpris etableres gjennom en prosess med 3 milepæler



Kan vi oppnå høyere verdi gjennom kontraktmedhjelpere som deltar i insentivordninger?



Målprisregnskap – selvkost mot målpris



Delta A – fordeling av besparelse

Totalentreprenør	50 %
Byggherre	50 %

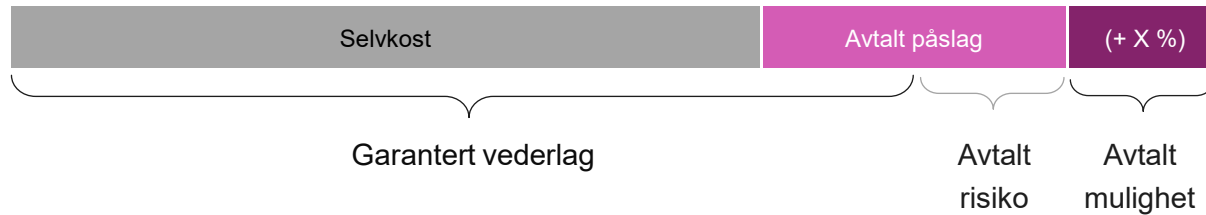
Begrensning: Totalentreprenøren kan maksimalt få utbetalt påslag + 5 % av justert målpris

Delta B – fordeling av overskridelse

Totalentreprenør	50 %
Byggherre	50 %

Begrensning: Totalentreprenørens andel av overskridelse begrenses til halvdelen av påslaget

Totalentreprenørens risiko og mulighet





4. Spørsmål

Spørsmål og svar fra informasjonsmøte

Spørsmål

1. For periode fra valgt som leverandør til oppstart - hvor er det naturlig at man sitter og jobber i fellesskap?
2. Blir presentasjonen delt?
3. Hva er tenkt mht. å drive samspillsfasen, andel Avinor skal gjøre (ressurser) og forventet av leverandør?
4. Forskjell på nøkkelpersoner i ulike faser?
5. Er det riktig forstått at kontraktsmedhjelpere blir valgt i fellesskap etter tildeling?

Svar

1. Det er naturlig at man i fase 1 sitter sammen i Oslo sentrum. NLBO har prosjektlokaler i Oslo sentrum.
2. Presentasjonen blir sendt ut til påmeldte deltagere og lagt ut på hjemmesiden til prosjektet: <https://avinor.no/nylufthavnboe>
3. Det forventes at begge parter setter på et godt team. Det vil si at det jobbes gruppevis med tekniske spørsmål og andre temaer. Det forventes god kapasitet, med godt team fra PG og ENT de første ukene, med naturlig økning utover i fase 1.
4. De seks rollene som er valgt ut er roller som er sentrale i begge faser.
5. Det er entreprenøren som har ansvar for kontraktsmedhjelpere og må velge dem. Det legges opp til at byggherre ønsker at det skal være en konkurranse på kontraktmedhjelpere. Entreprenøren må komme med sin rådgiver (prosjekterende) som del av tilbudet, men for øvrig ønskes det konkurranse og innstilling fra entreprenøren.
Fase 1: Bli enig om formatet på beslutningsunderlaget som entreprenøren har ansvar for, som byggherre får innsyn i, også med tanke på Akrim, serviceavtaler for fremtiden osv.