



Statens vegvesen

Referat

Dato: 15.02.2022
Tid: 11.00 – 16.00
Referent: Rigmor Thorsteinsen

Saksbehandler: Arne Iversen
Tlf saksbeh. 95498041
Vår dato: 23.02.2022

Kontaktmøte 1–22 EBA, MEF og SVV

Møtenr:	1–22
Sted:	MEF's- lokaler i Oslo, Teams
Møteleder:	Bente J Aase
Til stede:	EBA: Ketil Dahl, Eivind Iden, Kjell Otto Bragstad (fra kl 12.15), Arne Aakre (Teams), Erlend Aksnes (Teams) MEF: Martin Grønnslett, Espen Wicken SVV: Bente Aase, Arne Iversen, Torgeir Strand (teams), Håkon Arctander (Teams), Rigmor Thorsteinsen (Teams)
Forfall:	Inge Martin Haugen, Lars Reitan, Eirik Løvås, Kurt Hårberg, Jostein Hatlebrekke, Siw Linderud, Einar Lillebø
Kopi til:	Fyll inn

Punkt	Sak	Ansvar/Frist
1	Saksliste og referat Bente ønsket velkommen, og gikk gjennom sakslista Det ble dessverre ikke skrevet formelt referat fra møte 16. nov -21. Flere av punktene som ble tatt opp i møtet er imidlertid tatt inn i dagens møte som oppfølgingspunkt/egne punkt.	
2	HMS – vedlagt presentasjon <i>Status – Årsrapport 2021</i> <ul style="list-style-type: none">○ Status funn – avklare hvor mye og hvordan funn og info kan deles med entreprenørene for å jobbe videre med.○ Erfaringsark -Læringsark må distribueres ut – Må bli bedre å dele erfaringer – Sjekke ut hvorvidt det kan sendes som nyhetsbrev. Link til læringsark<ul style="list-style-type: none">▪ Læring fra hendelser Statens vegvesen○ Fortsatt mange felleskontrakter kan medvirke til unøyaktige tall på ulykker rv/fv	SVV SVV

	<p><i>Fokusområde – arbeid mot sosial dumping</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Forståelse av inntakskontroll – Systemutfordring – hvordan kan vi kontrollere og sjekke opp? Dette bør det jobbes videre med. Skjemaene for inntakskontroll vil bli revidert for å tydeliggjøre forståelse av kontraktsarbeid (bl.a. inngår asfalttransport og betongtransport som en del av kontraktsarbeidet) ○ Hvordan kan vi i fellesskap følge opp og sikre et godt fokus på HMS? Jakte på de riktige tingene – Kontrakten er grei – handler kanskje om manglende oppfølging – konsekvens av at vi i stor grad bruker laveste pris. ○ Ønske om å få inn større fokus på målsetting i kontrakten. ○ Viktig med transparent dokumentasjon <p><i>Fokusområde Arbeidsvarsling</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Det jobbes videre med å bedre rutiner og oppfølging av arbeidsvarsling. SVV v/Transport og samfunn vil i løpet av feb/mars legge fram en intern verdistrømsanalyse for behandling av søknader. ○ Det pågår en revisjon av regelverket for sanksjoner på arbeidsvarsling (Myndighet og regelverk). Her har bransjen også vært med å gi innspill ○ Kontaktpersoner fra MEF/EBA i det videre arbeidet er inntil videre Espen Wicken og Ketil Dahl 	
3	<p>Oppfølgingspunkt fra forrige møte</p> <p><i>Oppgjørsform ved endret vegreferansesystem</i></p> <p>SVV har oversendt et forslag til løsning til oppgjør med forslag om godtgjørelse på 0,01 % av kontraktssum og min 30 000 kr pr kontrakt. EBA har gitt et tilsvarende svar hvor det er foreslått et oppgjør på 0,05 av kontraktssum og minimum 140 000 pr kontrakt.</p> <p>Diskusjon i møtet: SVV mener krav fra EBA ligger alt for høyt i forhold til dokumenterbare utgifter. EBA oppfatter et endringen ikke er tilstrekkelig profesjonelt håndtert i kontraktene, og at de ikke har hatt mulighet til å forberede endringer. Prosessen har vært dårlig, og kravet fra entreprenørene side oppfattes ikke som urimelig. Det er vanskelig å definere hva som er ekstra timer (dokumenterte kostnader) ved denne endringen.</p> <p>Etter en diskusjon om ulike alternativer ble det det enighet om følgende oppgjør:</p> <p>Entreprenørene får en økonomisk kompensasjon på 0,03 % av kontraktssummen i de kontrakter med oppstart før 2020, og hvor det ikke er inngått avtale om endelig oppgjør. Dette inkluderer alle direktekostnader knyttet til systemoppdateringer. Minimumsoppgjør for mindre kontrakter settes til 100 000 kr.</p>	

	<p>Fordeling mellom fv og rv gjøres med utgangspunkt i %-vis fordeling av omsetning i den enkelte kontrakt.</p> <p>SVV lager et eget skriv som sendes ut til alle byggeledere. Kopi til EBA/MEF</p>	
<p>4</p>	<p>Informasjon fra SVV <i>2022-mal driftskontrakter – endringer (v/Torgeir – vedlagt presentasjon)</i> Gjennomgang av endringer. EBA ønsker å gi tilbakemelding til senere kontrakter</p> <p><i>Status årets utlysninger drift veg (v/Torgeir – vedlagt presentasjon).</i> Kort info om årets kontrakter. 5 siste kontrakter tilbudsfrist mellom 17. mars – og frem mot påske</p> <p><i>2023-kontrakter drift veg. (v/Torgeir – vedlagt presentasjon).</i> Telemark kjører «eget løp» - eget punkt. 5 kontrakter – litt usikkerhet rundt kontrakter fra NV. Oversikt over kontrakter for utlysning i 22 (oppstart 2023) vil bli lagt ut på vegesen.no. Innspill til mindre endringer av mal kan spilles inn – innen 15. mars. 2022. -23 mal planlegges klar til 1. mai.</p> <p>Krevende forhold mht oppdeling av kontrakter mellom SVV og NV. Vi vet ikke når NV starter opp sine kontrakter. Vanskelig å få en rasjonell drift. Drift og vedlikehold blir sterkest rammet mht urasjonelle kontraktsområder.</p> <p>Felles mål: Mer veg for pengene! Har hatt en del arbeidsmøter, men det er ikke tatt noen formel beslutning på ansvar</p> <p>Oversikt på i kart-format – må/skal oppdateres: Kan være utfordrende mht store endringer og midlertidige kontrakter – har per i dag ikke et kart som viser dagens situasjon</p> <p><i>Endringer i Kjøretøyforskrift – v/Torgeir – se vedlegg</i> Lengdebestemmelser: positivt Breddebestemmelser: Vurderinger knyttet til bruk av mindre bredder er «flyttet» inn i kontraktene. Endringer gjort i nye kontrakter. For eksisterende kontrakter er det ikke behov for dispensasjon, men i noen tilfeller må ent ha «tillatelse» fra kontraktsansvarlig for bruk at utstyr med bredde over 2,55 m. MEF/EBA mener det må «ryddes opp» i rutiner internt mellom Myndighet og regelverk og kontraktsansvarlig Intensjonen har vært å kunne forenkle rutinene/saksbehandling Konsekvenser for løpende kontrakter er at endringer må tas opp og avklares med byggherre uansett. En del «personlige synspunkt/lokale tilpassinger» mht bruk av eks. sideplog: SVV bør ha en intern gjennomgang av hva som tillates eller ikke – slik at vi får en mer enhetlig håndtering</p> <p>EBA savner initiativ også mht vektbegrensninger/aksellaster. SVV oppfatter at det er kommet en «endelig» beslutning fra MOR</p>	<p>EBA/MEF</p> <p>SVV</p> <p>SVV</p>

<p>Endringer i forhold til brøytefester/hengerfeste – sjekkes opp med Myndighet og regelverk</p> <p><i>Pilot DK 9201 Telemark midt – med forhandling v/Arne</i> Ønske om å prøve en utlysning med forhandling og tildelingskriterier – 3 årig kontrakt for å tilpasse Område Sør har satt ned en arbeidsgruppe Prekvalifisering av 3 – (kanskje opp mot 5) entreprenører Pris vil være en av flere tildelingskriterier Andre aktuelle kriterier: Miljø og utslipp, Driftsopplegg /rodelag, Utvikling – Utstyr og metodikk Grunnlag ut i løpet av høsten – 22 EBA/MEF: Positivt om den kunne komme i september SVV: Vurderer en 3 årskontrakt – vil bli utslagsgivende på pris – uklarheter også opp mot NV. EBA/MEF: Muligheter for en 6. årig kontrakt med bruk av opsjon med utvidelse for områdene Vinje og Vestfold bør vurderes opp mot en 3.årig kontrakt.</p> <p><i>Revisjon kap A, B, C og E i malene – v/ Arne</i> Kontrakt og marked har ønske om å gjøre en «harmonisering» av de ulike kontraktmalene som benyttes for de ulike drift- og vedlikeholdskontraktene. I løpet av 22/23 planleggers det en større revisjon av alle maler (ulike kontrakter) Formålet er å forenkle og standardisere – jakte på forbedringer. Vi vil ta dette inn i kontaktmøtene for å orientere og få tilbakemeldinger</p> <p>D-kap er viktig, men bygger i stor grad bygger på ulike håndbøker. Mye av endringer er knyttet opp mot R610 og krav til beskrivelse av egne instruksjer (spesiell beskrivelse). Det er viktig å finne ut hva bransjen mener er attraktive kontrakter. Noen stikkord fra diskusjonen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ønske om å oppdatere eller fjerne «smutthull»? temahefte til driftskontraktene - Sanksjoner %-vis i forhold til kontrakt blir forholdsvis stor mht 5-årskontrakt. - Fjerning av «10 000 kr bestemmelsen» - Bør se på ansvar HE/UE– preventivt – forholdsmessighet - SOPP og verdier av sanksjoner bør vurderes nærmere <p>EBA/MEF spiller inn åpenbare misforhold i dagens kontrakter</p> <p>R610 er til revisjon av Teknologistaben, og det har vært gjennomført en del høringer – ferdig våren 2024 «Sinnsykt exelark» – vanskelig å få fram helhetlige innspill. SVV har mye data som kan benyttes for å se på helheten</p>	<p>SVV</p>
--	------------

	<p><i>Klimaanalyser</i> v/Rigmor (vedlagt presentasjon) Bransjen ønsker å bistå – finnes det verktøy som kan brukes Utvikling av verktøy – Nøkkelen til suksess er samarbeid med leverandører og bransjen som helhet Sette nullpunkt – Finn nullpunkt i kontrakt CO2 utslipp pr kontrakt</p> <p><i>Rapporterings skjema klima</i> – Viser til WS 15. nov og presentasjon</p>	
5	<p>Innspill fra EBA <i>Feil i oppgitt objektvolum eller endring i objektvolum eller veilengde.</i> Sak fra 2018 v/Kjell Otto: Sprikende forståelse med hensyn til oppgjør av endringer og feil i hht pkt 33 og pkt 35: liniært eller dekking av konkrete kostnader (Normalt/så langt som mulig?) EBA mener at normal kontrakts-praksis er at ent har krav om oppgjør ved feil eller endring. Det er ulik praksis i oppfølging av kontraktene om hva som oppfattes som feil og hva som oppfattes som endring Behov for en tydeliggjøring av dette ovenfor BH i den enkelte kontrakt. SVV ser nærmere på saken.</p> <p><i>Kompensasjonsordning for nytt vegreferansesystem</i> – Viser til enighet i oppfølgingssak</p> <p><i>Klima/miljø, videreføre workshop</i> – Hadde en god dag, men ønske om en mer konkretisering av tiltak. Punkt til videre diskusjon: Krav til Maskiner og utstyr framover R610 – Klimatiltak må vurderes opp mot andre mål. Hvor er de lavthengende fruktene? Kan ikke vente til hele utstyrsparken blir elektrifisert – Viktig å sette delmål. Realiteter i dag – Hva er mulig å få til de neste 2-3 årene Ingen leverandører vil levere el-lastebil med brøyteplate. Det er på lastebil det er mest å hente. I dag kommer el-biler i tillegg til - ikke i stedet for! Tid for å se på oppgjørsformer – Salt smart. Mer effektivt utsyr – reduksjon av standard? Full utbrøyting kontra gjennomkjøring Funksjonsvasking – eller tidsintervall</p> <p>Behov for å klargjøre hvilken strategi SVV har for innføring av ulike krav til klima og miljø. Det er også behov for møte med bransjen og leverandører for en videre realitetsorientering.</p> <p><i>Særskilt regulering ved ekstraordinære prisøkninger</i> EBA innledet med å ta opp spørsmål om særskilt regulering ved ekstraordinære prisøkninger innafor enkelte områder. SVV mener at indeksen skal dekke opp prisøkninger i kontrakt. Er det behov for bestemmelser knyttet til ekstraordinære kostnader i nye kontrakter?</p>	<p>SVV</p> <p>SVV</p>

	<p>Dette er et komplekst tema, og har vært diskutert tidligere. Da landet vi på at prisindeksen bør dekke større endringer. Bransjen må vurdere om det er ønskelig å ta opp saken på nytt. BH må opptre «redelig» og ikke «utnytte» situasjonen</p> <p>Etter en god diskusjon var det enighet om å la temaet ligge</p>	
6	<p>Innspill fra MEF</p> <p><i>Lokale krav på kontrakter</i></p> <p>MEF mener at utstyrskrav i enkelte av de nye vegdriftskontraktene er for strenge. Årstallskrav har ikke nødvendigvis noe å si mht klimautslipp, men kravene bør være knyttet opp mot Steg- og Euroklasser. Spesielle krav vil være en fordyrende faktor. Spørsmål rundt kvalitetssikring: SVV vil ha større fokus på kvalitetssikring av nye utlysning.</p> <p><i>Utlysning av kontrakter – tidspunkt</i></p> <p>Diskusjon rundt ideelt utlysningstidspunkt fro vegdriftskontrakter. Det må sikres tid til å kjøpe/klargjøre maskiner før oppstart? Må i tilfelle gis disp for oppstart. Lang leveringstid på nytt utstyr!</p> <p><i>Hastighet strøing med befuktet salt.</i></p> <p>Krav i kontakt: 30 km/t virker unødvendig lavt. MEF mener at det bør oppgis inntil 40 km/t i kombinasjon med brøyting. SVV ser nærmere på dette</p>	SVV
6	<p>Eventuelt og neste møte</p> <p>Ingen saker til eventuelt</p> <p>Neste møte blir 25. mai på teams</p> <p>Møte i oktober planlegges som et fysisk møte i Bodø, med nærmere informasjon om bl.a Driftsstøttesenteret</p>	