



Statens vegvesen

Referat

Dato: 26.04.2023
Tid: 0830-1230
Referent: Rigmor Thorsteinsen

Saksbehandler: Rigmor Thorsteinsen
Tlf saksbeh. 90635249
Vår dato:

Kontaktmøte 2-23 mellom MEF, EBA og Statens vegvesen, Drift og vedlikehold

Møtenr:	2-23
Sted:	Teams
Møteleder:	Rigmor Thorsteinsen
Til stede:	Arne Aakre, Stein Windfeldt, Eivind Iden, Kjell Otto Bragstad, Ketil Dahl, Lars Reiten, Geir Aslaksen (sak 2.2) MEF: Martin Grønsberg, Espen Wicken SVV: Jon Molnes (sak 2.2), Edvard Sandvik, Torgeir Strand, Arne Valen, Inge Martin Haugen, Mie Sunde (sak 2.6.4), Bård Nonstad (sak 2.6.5), Rigmor Thorsteinsen
Forfall:	Audun Vognild, Bente Johnsen, Torstein Isaksen, Erlend Aksnes
Kopi til:	Fyll inn

Punkt	Sak	Ansvar/Frist
2.1	2.1 Presentasjon, sakliste og referat forrige møte Kontaktgruppemøter Statens vegvesen Ingen merknader til tidligere referat. sak 2.7- Innspill fra bransjen, flyttes opp etter sak 2.2 Informasjon og erfaring fra skredhendelse tas inn under HMS-pkt.	
2.2	HMS Status – overordna rapport fra SVV, MEF og EBA, Jon Molnes orienterte om overordna status for drift og vedlikehold. (vedlagt presentasjon) Er HMS-rapporteringa en passiv rapportering, eller skaper rapporteringen en diskusjon og en forbedring? SVV ønsker en tilbakemelding på om situasjonsforståelsen er omforent, Viktig at vi har en god dialog om hvordan vi får fokus på HMS-arbeidet (status og trender: se presentasjon) Tiltak og etterspørsel mht. rapportering av K1 skader – rapporteringen har økt den siste mnd. Flere 48t hendelser (kritisk hendelse) burde ha resultert i egne læringsark.	ALLE

	<p>Det fleste hendelsene skjer på og langs veg (påkjøring, velt og brøyting) Statens vegvesen har derfor stort fokus på arbeidsvarsling. Flere alvorlige hendelser knyttet til 3. part (trafikanter). Planlegger en kampanje for sikker vinterkjøring til neste vintersesong (høst/vinter -23/-24)</p> <p>Det er registrert mange hendelser knyttet til trusler og høy fart fra 3. pers. Oppfordring til alle byggeledere om å etterspørre slike hendelser i byggemøter. Det er entreprenørene som er ansvarlig for aktuelle anmeldelser og oppfølging ovenfor politi.</p> <p>Viste muligheter til å ta ut statistikker og trender i oppfølgingsystemet Synergi. Formål er kunnskapsbygging og læring – underlag for felles diskusjoner.</p> <p>MEF lurte på publisering av film og kampanjer til vegbrukere: Filmer vil bli vist på ulike sosiale medier og digitale plattformer. Viktig å øke forståelse av arbeidsvarsling. Forslag om å bytte/supplere dagens kampanjeskilt rettet mot fart og bilbelte til mer fokus på vegarbeidsoppgaver. SVV tar opp forslaget med kampanjenettverket.</p> <p>Informasjon og erfaring fra alvorlig skredhendelse FV-kontrakt (Havøysundvegen). Geir Aslaksen, prosjektleder i Mesta orienterte om en skredhendelse i Finnmark fra 17. februar 2023 (egen presentasjon)</p> <p>Nyttig gjennomgang. En viktig lærdom av hendelsen er at skredfare også må vurderes med bakgrunn i fare for «oppdemmingsområder». Ved endringer i klima vil det kunne dannes flere/andre områder med fare for skred/sørpeskred enn tidligere kjent. Statens vegvesen jobber sammen med skredmiljøet slik at disse farene også tas inn i entreprenørenes skredkurs.</p> <p>Høyere risiko for sørpeskred med bakgrunn i klimaendringer. Med bakgrunn i hendelsen er det gjort endringer i risikovurderinger og innført felles gjennomgang med byggherren.</p> <p>Behov for større samarbeid med andre vegeiere. Fylkeskommunen har et felles HMS-nettverk på tvers av fylkene og Statens vegvesen vil ta opp spørsmålet om et tettere samarbeid på møte med dem i juni.</p>	<p>SVV</p> <p>MEF/EBA</p> <p>SVV</p> <p>SVV</p>
2.7	<p>Innspill fra bransjen (sak flyttet opp i møtet) 2.7.1 Arbeidstidsordning C2.27.4 (sak fra MEF) MEF har stilt spørsmål til hvordan C2.27.4 i kontrakten skal forstås: <i>«Som nevnt tidligere ønsker vi en avklaring på hvordan c2 27.4 om arbeidstid for ledende personell/eiere egentlig skal forstås og hvordan den praktiseres. Endringen kom inn i 2019 og begrenser</i></p>	

jo strengt tatt mulighetene for eiere/ledere til å fylle vaktplaner selv, men inntrykket er at dette ikke er håndhevet så langt. Etter arbeidsmiljøloven har slikt personell ikke de samme kravene som vanlige ansatte har, og er det meningen at 27.4 egentlig skal stramme inn på AML»

Formålet med bestemmelsen er at alle skal underlegges likt krav til arbeidstid. Når ledende personell er en del av vaktlagene skal krav til arbeidstidsordninger også gjelde for dem. «*Alle arbeidstakere som skal utføre arbeid som inngår i disse planene, skal underlegges samme krav til arbeidstid. Dette gjelder også arbeid som utføres av enmannsbedrifter, arbeidstakere i ledende stillinger og arbeidstakere i særlig uavhengig stilling som utfører kontraktsarbeid.*

SVV forstår spørsmålet fra MEF slik: *Kan ledende personell/eiere fylle vaktplanen selv og gå inn i arbeidsstyrken og utføre samme arbeid som vanlige ansatte eksempelvis ved sykdom?*

Svar: Det kan de gjøre. Det er ikke noe problem at eiere/ledere eller «uavhengige» trer inn i ordinært vaktlag og utfører samme arbeid som ordinære anleggsarbeidere. Men når de går inn som vanlige ansatte mht. arbeidsoppgaver, kan de ikke samtidig ha unntak fra arbeidstidsreglene som «ledende» eller «uavhengige».

Statens vegvesen vil se nærmere på formuleringen i denne bestemmelsen ved revideringen av kontraktsmalene.

SVV ser at det er vanskelig å følge opp dette, spesielt i driftskontrakter der «enbilseiere» gjør arbeid for flere kontrakter og flere vegeiere.

2.7.2 Trafikkdirigering - prosess 14.841 (sak fra EBA)

EBA har spilt inn saken og ønsker en tolkning av prosess 14.841 og oppgjørsregler rundt hva som regnes som ett skift. EBA mener at et skift er knyttet til en lokasjon, og at en ved flytting av geografisk område skal ha oppgjør for flere skift.

Torgeir Strand redegjorde fra Statens vegvesen: Utgangspunktet for denne bestemmelsen er prosess 14.84 Trafikkregulering. Her står det at et skift regnes som ett skift av 8 t (ny x tekst gjelder foran x tekst i 14.8) «*Mengden måles som utførte skift a 8 t*» Det vil si at tidsbruken gjøres opp etter dette, selv om det har vært forflytninger innafor denne tidsperioden. Nødvendig reisetid inngår i denne tidsperioden. Oppgjør for selve skiltene har en annen x-tekst og kan være flere oppdrag.

EBA mener at teksten ikke er helt entydig siden x-tekstene utfyller hverandre og ikke er i motsetning til hverandre.

Statens vegvesen mener beskrivelsen er klar på at 14.84.1 handler om oppgjør for personell, mens 14.84.2 handler om oppgjør for materiell (ledebil etc.)

	SVV er åpen for en dialog med bransjen om forbedring av prosess 14.8 slik at vi får en felles forståelse av prosessen.	
2.3	<p>2.3 Klimastrategi/Bærekraft Oppfølgingspunkt fra møte 23-1 Avtale om gjenbruk av skilt (mellom Vegdekke - Resign) har ikke hatt noen stor effekt. Har dessverre ikke vært brukt i noen særlig grad og Kjell Otto Brakstad innrømmer at avtalen nok har et potensiale til å gi en bedre effekt. Det er vanskelig å få nok mengder på innlevering for at det skal lønne seg. Viktig at det er mange byggherrer som stiller krav om gjenvinning, og at en også vurderer logistikk og avstander.</p> <p>Gjenbruksprosjekt: Det ble besluttet på forrige møte å opprette en arbeidsgruppe. Har vært liten aktivitet, men det er nå planlagt møte mellom SVV, Mesta, Presis, Risa og Vegdekke i uke 18.</p> <p>Handlingsplan – Viser til sak om klimastrategi på forrige kontaktmøte. Strategien er vedtatt og SVV lager nå handlingsplaner for den enkelte kontraktstypen. Resultatene fra «Klima Workshop» (gjennomført sammen med bransjen i nov -21) legges også til grunn for dette arbeidet. Handlingsplanene vil være klare før sommeren, og kan presenteres for bransjen til høsten.</p> <p>Videre arbeid med EPD Salt og klimavekting; EBA har en dialog med LCA Norge og kommer tilbake med en sak til neste kontaktmøte. Edvard Sandvik er Statens vegvesen sin kontaktperson i denne dialogen. Vil ta med flere fra Statens vegvesen.</p>	<p>SVV/EBA/MEF</p> <p>SVV</p> <p>EBA</p>
2.4	<p>Konsekvenser av streiken Streiken ble heldigvis kortvarig, men enkelte asfaltentreprenører ble rammet. Ingen store konsekvenser</p>	
2.5	<p>Øvrige oppfølgingspunkt Fjellsikring ny veileder fra EBA (Bransjestandard for verneutstyr). Møte med entreprenører innen fjellsikring planlegges uke 21 eller 22. Bane Nor har tatt med krav i veilederen i sine kontrakter. SVV mener at kravene også inngår som minimumskravene i våre kontrakter.</p> <p>Innleieforbud: Kort runde rundt «bordet»: MEF har ikke registrert noen store utforinger i sine medlemsbedrifter. Bruker innleie fra andre produksjonsbedrifter. EBA har heller ikke registrert noen konkrete tilbakemeldinger. Jobber for å endre beslutningen.</p> <p>25% egenregi: viser til sak på forrige møte. Både EBA og MEF mener at krav om 25% egenregi oppfattes som et greit krav.</p>	SVV

	<p>Bransjedag – sjekker ut med hoteller. EBA samkjører slik at DV-dagen arrangeres dagen før. Ønske om felles markedsføring. Innspill til tema kan spilles inn fortløpende. 1. november holdes av til Bransjedag i regi av SVV og 31. oktober til temadag for drift og vedlikehold i regi av EBA.</p> <p><i>Etterskrift: Scandic hotell Lillestrøm er bestilt som konferansehotell</i></p>	
2.6	<p>Informasjon fra SVV</p> <p>2.6.1 Indeksregulering av hendelser på veg: Det har vært tilfeller hvor indeksreguleringen har vært fakturert feil. Tidligere sak er løst, men det presiseres at egenandelen på 10 000 kr. holdes utenfor fordi denne reguleres gjennom RS. Det er kun arbeid som faktureres i tillegg til egenandel som skal prisreguleres som en ordinær tilleggsfaktura. (Arbeid i henhold til kontraktens prisgrunnlag reguleres, og resten holdes utenom).</p> <p>2.6.2 Kriterier for endring i nye driftskontrakter. Ønske fra Divisjonsdirektøren om å utarbeide kriterier for endringer i nye kontrakter. Dette er et internt arbeid, men vi kommer til å gå ut til enkelte entreprenører for å få synspunkt. Vi vil anbefale at en ved utarbeidelse av nye kontrakter skal ha en evaluering sammen med entreprenøren for å så synspunkt og behov for endringer. Dersom entreprenøren mener at de geografiske kontrakts grensene er u hensiktsmessige ønsker SVV tilbakemelding, og gjerne med forslag om nye kontrakts grenser.</p> <p>2.6.3 ELRAPP– Nye løsninger og spørsmål. Det jobbes fortløpende med forbedringer, nye løsninger og større tilrettelegging mot API-er og klimarapportering. Det er utarbeidet forslag til API-er som er klare for uttesting før/i løpet av sommer Det er ønske fra ENT å kjøre et teams-møte med bransjen for å ha en diskusjon rundt ulike løsninger.</p> <p>Statens vegvesen ser at endringer/tilpassinger også henger sammen med nytt FDV system. Som følge av nytt FVD-system vil det i løpet av noen år bli flere store forenklinger og endringer i flere skjema i ELRAPP. FDV systemet vil implementeres gradvis – først tunneler og elektro, deretter bruer og til slutt det øvrige vegsystemet. Det nye FDV-systemet baserer seg i stor grad på data som ligger inne i NVDB. Det er derfor viktig at alle endringer måles og registreres i NVDB (f.eks. ved utskiftning av rekkverk, stikkrenner ol.) Det nye FVD systemet vil også benyttes for å vurdere vedlikeholdsbehov.</p> <p>SVV vurderer å arrangere eget temamøte/Webinar med bransjen før eller etter sommeren hvor Elrapp og nytt FDV system er tema.</p>	SVV

2.6.4 Erfaringer med tildeling i DK Vestfold og Telemark

v/Mie Sunde (se egen presentasjon)

Litt om fremdrift og omfang av kontrakten:

Brukte ca. 1,5 år på selve anskaffelsen. Kontrakt og marked har samarbeidet med område Sør gjennom hele anskaffelsen. Bransjen har vært involvert i store deler av denne perioden. Også leverandørbransjen har vært med i en tidliginvolvering. Kontraktene hadde en 1. utlysning sept-22 – og en endelig frist 12. februar. – 2023. Gjennomført kontraktsignering i slutten av april.

Anskaffelsesstrategien for kontrakten er forankret i kontraktstrategien for drift og vedlikehold. Målsetting om å få den beste konkurransen for akkurat denne kontrakten.

Det ble gjennomført en konkurranse med forhandlinger. Alle kvalifiserte entreprenører kunne levere et tilbud og 3-4 ent. skulle velges ut i videre forhandlinger. For senere tilsvarende konkurranser vil se på hvor mange entreprenører som bør inviteres i videre forhandlinger (tidkrevende både for ENT og BH)

Tildelingsstrategi: Det ble valgt ut 4 ulike tildelingskriterier (pris, klima/miljø, driftsopplegg hele året og vinterdrift) Konsulent (Norconsult) var involvert i hele prosessen mht. tildelingskriteriet klima og miljø. De utarbeidet et eget beregningsverktøy for sammenlikning. Her er også erfaringer fra asfalt- og fergekontrakter benyttet.

Konkurransегjennomføringen: SVV mottok 6 tilbud hvorav 1 ble avvist og 5 ble evaluert fullt ut og derav en nedvalgt. 4 ent. leverte nytt tilbud etter separate forhandlingsrunder med hver entreprenør.

Erfaringer og tanker: Så en tydelig positiv endring fra alle entreprenører/tilbud underveis i prosessen. Fokus på struktur – begrenset til 20 sider tilbud. Mindre uklarheter ble forhandlet bort – god dialog under forhandlinger. Godt grunnlag for videre samarbeid. Alle leverandørene hadde satt seg godt inn i oppgavene. I forhandlingene var det fokus på riktige og fornuftige priser. Alle hadde god %-vis reduksjon på CO2-budsjettet. EPD på salt forbedret seg underveis i prosessen, men saltforbruk er noe det bør jobbes med i fellesskap for å finne riktig nivå. Interessant å se nærmere på logistikk for strømidler. Utvikling av vinterdrift: litt usikker på hvorvidt dette er et godt tildelingskriterium siden det kan være vanskelig å definere.

Driftskontrakten er godt egnet for forhandlinger og entreprenørene var positive og godt forberedt. Forhandlingene skaper utvikling og forbedringer. Viktig med god evaluering av prosessen for å danne grunnlag for nye kontrakter.

Spørsmål – kort runde:

Tilbakemelding fra Presis: Godt og profesjonelt gjennomført, men en veldig tidkrevende prosess.

SVV: Vi må se nærmere på potensiale for å redusere omfanget.

Også flere av de andre påpekte at prosessen var god, men at det er tidkrevende både for ENT og BH.

Forutsigbarhet er viktig dersom SVV øker antallet kontrakter med forhandlinger. Dersom dette blir en «standard» er det mulig for entreprenørene å bygge opp kompetansen. Siden dette er en 1. runde forventes det at prosessen blir mindre omfattende etter hvert. Dette vil også bli et tema i forbindelse med temadag/bransjedag høsten -23.

MEF spurte om hvilken gevinst (merverdi) denne prosessen gir. Statens vegvesen mener at prosessen har gitt stor merverdi allerede, hvor en kommer fram til et mer riktig kostnadsbilde og bedre målforståelse. Entreprenøren kan i større grad være med å påvirke. Vi lærer mye av forhandlingene, men det er godt mulig at vi må endre litt på prosessen slik at den ikke blir så omfattende.

2.6.5 Revisjon av R610 – kort informasjon om status

(v/Bård Nonstad) Viser til presentasjon og gjennomgang i kontaktmøte 1-2021 - oppstart av revisjonsarbeidet.

R610 er Statens vegvesen sin standard for drift og vedlikehold av riksveger. Mange fylkeskommuner benytter også standarden. Revisjonsarbeidet har foregått i 16 ulike arbeidsgrupper. Det har vært mye jobb, spesielt innen fagfeltet elektro siden dette er et tema som ikke er definert godt nok i dagens R610. Revidert utgave vil si litt mer om inspeksjoner av ulike objekt enn dagens utgave. Grunnlag og føringer for revisjonsarbeidet har vært en 3-delt spørreundersøkelse både til interne og eksterne vegbrukere, ulike vegtilsynsaker og ulike prosjekt. Det er også identifisert ulike objekter bla. i NVDB som skal beskrives nærmere med vedlikeholdsbehov. Arbeidsgruppene har frist til 15. mai. Det vil sannsynligvis bli en form for ekstern høring høsten -23.

Ny R610 skal være klar innen 31. april 2024. Litt usikkerhet om når endringene tas inn i nye kontrakter. Revidert R610 vil bli lagt ut på en digital løsning (tilsvarende N100, N200)

Eksempel på **forslag** til endringer

- Krav til bruk av røde brøytestikk
- Ulike syklustider på kjørebane og andre vegareal
- Tillate sandstøing under snøvær på laveste driftsklasser
- Endringer i grønt prosessene som gjør det enklere både å prise og kontrollere – forslag om justering som er mer i tråd med NS-standard.

Alle større endringer må konsekvens vurderes opp mot gjeldende systemer, målsettinger etc.

	<p>Spørsmål/kommentarer - Kort runde: Tidspunkt for høring er vesentlig. Det må gis tilstrekkelig tid til at ENT/Bransjen kan gi tilbakemelding Forslag om å lage egne høringsmøter/temamøter med bransjen rundt nye krav.</p> <p>2.6.6 Revisjoner av kontraktsmalen – Litt forsinkelser – blir sannsynligvis en kort høringsrunde etter sommerferien. Forslag om egne høringsmøter til høsten.</p>	<p>SVV</p> <p>SVV</p>
<p>2.8</p>	<p>Eventuelt/Neste møte Ingen saker til eventuelt</p> <p>Neste møte: Fysisk møte i Tromsø 27.september-23 Forslag til tema som vi kan diskutere nærmere kan meldes inn fortløpende.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evaluering av «Miljøkontrakten» (Hallingdal) - Revisjon av kontraktsmal og R610 	